ZEITUNG

des

Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechzigster Jahrgang.

1920.

BERLIN.
Verlag von Julius Springer.
1920.

VERZEICHNIS

der in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

im

Jahrgang 1920

abgedruckten gröfseren Abhandlungen.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 1. Berlin, den 7. Januar 1920. LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, **amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 8 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 40 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 45 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 50 Pf. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 1.20 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050-53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto; Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Inhalt:

Rückblick auf das Jahr 1919.

Als wir in das Jahr 1919 eintraten, war der Waffenstillstand zwischen der Entente und den Mittelmächten schon seit 7 Wochen in Wirksamkeit. Der Abschluß des Friedensvertrages stand bevor, und wir waren zu der Hoffnung berechtigt, daß eine völlige Klärung der internationalen Lage und die Wiederaufnahme der seit 4½ Jahren unterbrochenen Verkehrsbeziehungen zwischen den am Kriege beteiligten Staaten nicht mehr lange auf sich warten lassen würden. Es ist anders gekommen. Die Verträge von Versailles und von St. Germain sind zwar längst unterzeichnet worden, aber noch nicht in Wirksamkeit getreten; die Friedensschlüsse mit den übrigen Mittelmächten harren noch der Unterschrift der Regierungen. Im Osten tobt noch der Krieg; schwere Wolken ballen sich im Südosten zusammen, wo die adriatische Frage den mühsam errungenen Frieden zu stören droht. Die noch ausstehenden Abstimmungen über die politische Zugehörigkeit der strittigen Grenzgebiete lassen nicht einmal einen Überblick über die künftigen Grenzen der Staaten und ihrer Eisenbahnnetze zu. Wenn daher an der Jahreswende ein Rückblick auf das verflossene und ein Ausblick auf das kommende Jahr gegeben werden soll, so kann das leider auch jetzt noch nicht in der früheren einwandfreien und erschöpfenden Form geschehen. Überall stößt man auf Lücken und Zweifel, und die nachstehenden Ausführungen, die nur zum Teil aus amtlichen Quellen stammen, können deshalb, namentlich soweit es sich um außerdeutsche Verhältnisse handelt, weder auf völlige Zuverlässigkeit noch auf Vollständigkeit Anspruch machen. Mit diesen Vorbehalten soll trotzdem der Versuch gemacht werden, das Wesentliche aus dem Werdegang des Eisenbahnwesens in den wichtigsten Ländern während des vergangenen Jahres in gedrängter Kürze zusammenzustellen.

Von einzelnen von dem Krieg völlig unberührt gebliebenen Gebieten abgesehen, zeigt sich in allen Eisenbahnländern, mögen sie zu der Gruppe der Sieger oder zu den Mittelmächten gehören, im Eisenbahnwesen ein ungeahnt trübes Bild. Während des Krieges haben die Eisenbahnen aller in den Weltstreit einbezogenen Gebiete, aber auch der neutralen Staaten, die für den Schutz ihrer Grenzen gegen einen etwaigen Überfall und für die Bewältigung der ungemein erschwerten Versorgung mit Rohstoffen und Lebensmitteln zu sorgen hatten, eine derartige Anspannung erfahren, daß die Folgen nicht ausbleiben konnten. Jetzt erst zeigt es sich, wie aus den Betriebsmitteln, den Bahnanlagen, dem Personal, überall das äußerste herausgeholt worden ist. Ergänzungs- und Unterhaltungsbauten, Wiederherstellungsarbeiten, Reparaturen der Betriebsmittel hatte man nur in den dringendsten Fällen zur Erhaltung der militärischen Leistungsfähigkeit vornehmen können; die Vorräte an Kohlen, Eisen und anderen Rohstoffen waren durch den Krieg teils verbraucht, teils vernichtet worden; das Personal war übermüdet, zum Teil unterernährt und durch Kriegsverluste geschwächt. So konnte der Rückschlag nirgends ausbleiben. Es wird noch Jahre dauern, bis die Eisenbahnlinien wieder in Stand gesetzt, die Vorräte aufgefüllt sind, der Betriebsmittelpark zur alten Leistungsfähigkeit zurückgekehrt ist, die Eisenbahner ihren alten Ordnungs- und Arbeitssinn wiedererlangen und im

Betriebe die frühere mustergültige Pünktlichkeit und Sicherheit herrschen. Das schlimmste ist, daß Eisenbahnen und Wirtschaftsleben so innig miteinander verknüpft sind, daß Mängel auf der einen Seite zwangsläufig auf die andere Seite wirken. Ohne Kohlen und andere Rohstoffe kein Eisenbahnbetrieb, ohne Eisenbahnbetrieb keine Förderung und Verteilung von Rohstoffen. Diese Wechselwirkung hat eine ungemeine Verlangsamung des Gesundungsprozesses zur Folge.

Naturgemäß sind die Wirkungen des Weltkrieges für diejenigen Länder besonders verhängnisvoll geworden, die im Kampfe unterlegen sind. Auf deren Kosten haben die Sieger wenigstens die Möglichkeit, einen Teil ihrer Verluste wieder auszugleichen, und von dieser Macht hat die Entente in rücksichtslosester Weise Gebrauch gemacht. In den Waffenstillstands- und Friedensverträgen hat sie den Mittelmächten derartige Abgaben an Rohstoffen und Betriebsmitteln aufgezwungen und durch Entreißung wichtiger Produktionsgebiete ihre Hilfsquellen derartig geschwächt, daß man an der Möglichkeit ihres Wiederaufbaues verzweifeln könnte. Jedenfalls wird es dazu langer Jahre und rastloser, mühseliger Tätigkeit bedürfen.

Das deutsche Eisenbahnnetz wird infolge des Friedensvertrages schmerzliche Einbußen erfahren. Die endgültig von Deutschland abgetretenen Gebiete gehen mit allen Staatsgütern, insbesondere auch allen Eisenbahnen, auf den neuen Souverän über. Dahin gehören zunächst die Eisenbahnen in den bisherigen Reichslanden mit rund 1900 km. Bekanntlich hatte das Deutsche Reich im Jahre 1871 für die Reichsbahnen an die französische Ostbahngesellschaft eine angemessene Entschädigung gezahlt und seitdem das Netz mit großen Kosten ausgebaut und verbessert. Trotzdem beansprucht die Entente eine Abtretung ohne jede Vergütung. Über das, was aus dem elsaß-lothringischen Eisenbahnnetz werden sollte, war zuerst in Frankreich noch keine Entscheidung getroffen worden; anscheinend sollte es wieder einer Privatgesellschaft überlassen werden. Bei dem jüngsten Eisenbahnerstreik in Elsaß-Lothringen war aber eine der wesentlichsten Forderungen die, daß die Bahnen in Staatsbetrieb genommen werden sollten. Die französische Regierung hat in diesem Punkte nachgegeben und bündige Zusicherungen zugunsten des Staatsbetriebes gemacht. Über die Kreise Eupen und Malmedy und ihre Eisenbahnen wird zwar noch durch eine Abstimmung, deren Ergebnis dem Völkerbund unterbreitet wird, endgültig entschieden werden. Die Form dieser Abstimmung unter belgischer Leitung ist indessen so geartet, daß man diese Gebiete jetzt schon als verloren ansehen kann. Auch hier erwirbt Belgien die Eisenbahnen ohne jede Entschädigung. Im Osten gehen an die Tschechoslowaken (Kreis Leobschütz usw.), an Polen (Teile von Posen und Westpreußen) und an das künftige Litauen (Memel) bedeutende Gebiete über. Von der Volksabstimmung ist außerdem die Abtretung des südlichen Ostpreußen (Allenstein usw.), der Kreise Stuhm und Rosenberg, des nördlichen Teiles von Schleswig und des Saarbeckens, das 15 Jahre dem Völkerbund unterstellt werden soll, abhängig gemacht worden.

Alles in allem verliert das Deutsche Reich etwa 1900 km, Preußen 8000 km und die bayerische Pfalz 90 km Eisenbahnen endgültig. Dazu kommen die Eisenbahnen in den deutschen Kolonien. Die Bauwerke und Einrichtungen, Werkzeuge und Vorräte aller Eisenbahnen müssen vollständig und in gutem Zustande abgeliefert werden. Das gleiche gilt von dem Wagenpark der abgetretenen Gebiete nach dem Stand der letzten Aufnahme vor dem 11. November 1918. Wo kein geschlossenes Eisenbahnnetz abgetreten wird, bestimmen Sachverständigenausschüsse den abzugebenden Anteil des Betriebsmittelparks. Die bereits auf Grund der Waffenstillstandsbedingungen abgegebenen 5000 Lokomotiven und 150 000 Wagen werden bei der Abgabe nicht angerechnet. Eine besondere Forderung ist hinsichtlich der Strecken des ehemaligen Russisch-Polens erhoben worden. Die während des Krieges auf die deutsche Vollspur umgenagelten Strecken müssen, wie wenn sie von Preußen abgetreten wären, mit dem nötigen Wagenpark, mit Vorräten, Werkzeugen und Einrichtungen ausgestattet werden, wobei die Entscheidung gleichfalls Sachverständigenkommissionen überlassen ist. Für die im Osten abgetretenen Eisenbahnen hat der erwerbende Staat einen von der Wiedergutmachungskommission festzusetzenden Wertersatz zu leisten. Diese Summe geht aber unmittelbar auf die Kommission über, die sie auf die für die Wiedergutmachung geschuldeten Beträge anrechnet. Die einseitige Zusammensetzung der Kommission aus Vertretern der Ententestaaten läßt von vornherein befürchten, daß die Entscheidungen den billigen Ansprüchen Deutschlands kaum gerecht werden dürften.

Der Umfang der abzutretenden Eisenbahnen und ihres Zubehörs ist hiernach noch nicht endgültig festgelegt; so viel ist aber schon sicher, daß das Deutsche Reich rund den sechsten Teil seiner Eisenbahnen einbüßt und darunter besonders wichtige und hochentwickelte Linien.

Zu den Opfern, die schon der Waffenstillstandsvertrag dem Deutschen Reiche auferlegt hat, gehörte auch die Abgabe von 5000 Lokomotiven und 150 000 Eisenbahnwagen. Nicht nur von französischer Seite, sondern leider auch in einer gewissen deutschen politischen Presse ist diese Forderung als eine gerechte Wiedergutmachung, als die Rückgabe eines Teiles rechtswidrig aus Frankreich und Belgien weggeführter Betriebsmittel dargestellt worden. Zu Unrecht. Nach Artikel 53 des Haager Übereinkommens ist die Beschlagnahme feindlicher Transportmittel, mögen sie dem Staat oder Privatgesellschaften gehören, ausdrücklich für zulässig erklärt worden. Die erbeuteten Transportmittel gehen durch die Beschlagnahme in das Eigentum des Erwerbers über. Rückgabe und Entschädigung sind nur für Privattransportmittel und nur für die Zeit nach Friedensschluß vorgesehen. Von einer Rechtswidrigkeit kann also keine Rede sein, und auch unsere Feinde haben von dem Beuterecht in ausgiebigster Weise Gebrauch gemacht, soweit es ihnen die Kriegslage gestattete. Ferner muß festgestellt werden, daß die Gesamtzahl der aus Belgien und Frankreich beschlagnahmten Transportmittel nach zuverlässiger Berechnung 2621 Lokomotiven und 109 058 Wagen betrug. Die uns aufgezwungene „Rückgabe“ beträgt also für die Lokomotiven fast das Doppelte, für die Wagen rund 150 % der von uns erbeuteten Zahl. Dazu kommt, daß unsere Beute höchst fragwürdigen Wert hat. Unsere Feinde hatten naturgemäß nach Möglichkeit die stärksten und betriebstüchtigsten Betriebsmittel bei ihren Rückzügen gerettet; was zurückblieb, war fast durchweg nur nach durchgreifenden Wiederherstellungsarbeiten, zum Teil sogar überhaupt nicht mehr verwendbar und mußte ausgemustert werden. Dagegen verlangte die Entente von uns nur betrieblich ganz einwandfreies Material neuerer Bauart. Ihre eigenen Typen wiesen sie, auch wenn sie bestimmungsgemäß wiederhergestellt waren, zurück. Unsere schweren Lokomotiven verlangten sie „zurück“, obwohl sich herausstellte, daß sie für den schwächeren Oberbau der französischen Linien nicht einmal verwendbar waren. Die Abnahmekommission verfuhr mit äußerster Strenge, ja man kann sagen, vielfach schikanös, so daß zahlreiche Stücke, die von uns als völlig brauchbar angesehen wurden, wieder heimbefördert werden mußten. Gerade diese Leerläufe haben zu unserer Verkehrsnot wesentlich beigetragen. Aus alledem ergibt sich, daß unsere Feinde nicht etwa bloß eine Wiedereinsetzung in den früheren Stand, sondern eine Verbesserung ihres Betriebsmittelparks nach Zahl und Güte erstrebt und durchgesetzt haben. Der uns zugefügte Schaden ist deshalb noch weit größer als es zahlenmäßig den Anschein hat.

Neben diesen unmittelbaren Verlusten an Eisenbahnen legt der Friedensvertrag den deutschen Verwaltungen Bedingungen

auf, die ihre Selbständigkeit und wirtschaftliche Entwicklungsfähigkeit schwer beeinträchtigen. Dahin gehört die Bestimmung, daß die freie Durchfuhr für Personen, Güter und Fahrzeuge auf geeigneten Schienenwegen, Wasserwegen und Kanälen den Alliierten gewährt werden muß. Diese Güter dürfen keinem unnötigen Durchfuhrzoll, keinen Verzögerungen oder Einschränkungen unterworfen werden. Sie sind in jeder Hinsicht wie einheimisches Gut zu behandeln. Unterschiedliche Handhabung hinsichtlich der Zölle, Abgaben, Ein- und Ausfuhrverbote und hinsichtlich der Tarife ist verboten. Auch das rollende Material der Alliierten muß in Deutschland, was Umlauf, Ausbesserung und Wiederherstellung betrifft, dieselbe Behandlung erfahren wie die deutschen Betriebsmittel. Die Seehäfen der feindlichen Länder genießen alle Tarifvorteile, die zugunsten deutscher Häfen gewährt werden. Damit ist die bisherige Seehafenpolitik unmöglich gemacht. Die deutschen Binnentarifsätze müssen auch ausländischen Gütern bei Ein-, Aus- oder Durchfuhr zugestanden werden. Jede Ententemacht kann verlangen, daß internationale Tarife nach diesen Grundsätzen aufgestellt werden. Damit wird die Möglichkeit vereitelt, zielbewußte Binnentarifpolitik zu treiben, verlustbringende Notstandstarife zu schaffen und ähnliche Maßnahmen im Interesse einzelner Landesteile zu treffen, weil diese selbsttätig dem Ausland zugute kommen würden. Die in den Friedensvertrag aufgenommene Bestimmung, daß Deutschland auf seinem Gebiet die Herstellung von Eisenbahnstrecken und Anschlüssen durch Ententestaaten zulassen müsse, ist glücklicherweise durch die Verhandlungen wieder beseitigt worden. Die deutschen Güterwagen sind mit solchen Einrichtungen zu versehen, die es ermöglichen, sie in die Güterzüge, die auf den alliierten Strecken verkehren, einzustellen. Dabei darf die Wirkung der durchgehenden Bremsen nicht behindert werden, die etwa innerhalb von 10 Jahren nach Inkrafttreten des Friedensvertrages eingeführt werden sollten. Auch hierdurch wird das Selbstbestimmungsrecht der deutschen Verwaltungen über die Ausstattung und Fortbildung ihres Wagenmaterials wesentlich beschränkt.

Das sind die wichtigsten der zahlreichen durch den Frieden von Versailles dem deutschen Eisenbahnwesen auferlegten Bedingungen. Die Tragweite für die Zukunft läßt sich noch nicht voll übersehen; soviel steht aber fest, daß sie weit über das hinausgeht, was durch den berechtigten Wunsch der Entente, sich für ihre Verluste schadlos zu halten und sich und den von ihr begünstigten neu gebildeten Staaten gute Verkehrsbeziehungen zu sichern, geboten war. Sie sind — man möchte sagen — mit teuflischer Bosheit ausgeklügelt worden, um Deutschland an dem nur durch ein gesundes und tarifarisch unabhängiges Eisenbahnwesen möglichen Wiederaufbau zu hindern und es obendrein durch Antastung seiner Hoheitsrechte zu demütigen. Die Versicherungen der Entente, daß nicht beabsichtigt sei, Deutschland die rechtmäßige Geltendmachung seiner wirtschaftlichen Unabhängigkeit zu verwehren, werden nach den auf anderem Gebiete gemachten Erfahrungen als heuchlerische Phrasen bewertet werden müssen. Hoffentlich finden sich in den mit großen Machtbefugnissen ausgestatteten Kommissionen Männer, die Gerechtigkeitsgefühl genug besitzen, um wenigstens bei der Ausführung und Auslegung des sehr dehnbaren Vertrages erträgliche Lösungen der strittigen Punkte zu finden und eine maßvolle Handhabung der Bestimmungen zu gewährleisten.

Eines der wenigen erfreulichen Ergebnisse des Kriegsausgangs und der inneren Umwälzungen, die die Revolution gebracht hat, ist der innigere Zusammenschluß der deutschen Bundesstaaten unter die Reichsgewalt. Die Überzeugung, daß nur ein enges Zusammenwirken aller Glieder des Bundesstaates uns die zum Wiederaufbau unserer Wirtschaft gegenüber einem Wall feindlich gesinnter Nachbarn notwendige Stärke geben kann, hat über zahlreiche politische Bedenken, die früher unüberwindlich schienen, hinweggeholfen. Auch der Zusammenschluß mit Deutschösterreich, der dem Wunsch der Völker entspricht und eine Krönung der während des Weltkrieges treu bewährten Bundesgenossenschaft bilden sollte, gehörte zum Programm. Die Friedensverträge haben uns vorerst dieser Möglichkeit beraubt. Ist doch Deutschösterreich sogar gezwungen worden, von seinem selbstgewählten Namen den die deutsche Zugehörigkeit ausdrückenden ersten Teil zu streichen, ein treffendes Beispiel für die Aufrichtigkeit des von der Entente verkündeten Selbstbestimmungsrechtes der Völker! Dieser schöne Gedanke muß also für bessere Zeiten aufgespart werden.

Unter den deutschen Einrichtungen, deren Zusammenfassung und einheitliche Leitung zu einem der stärksten Machtmittel des neuen Reiches werden sollen, steht das Eisenbahnwesen an erster Stelle. Die bisherigen Schicksale und Wandlungen des Einigungsgedankens im deutschen Eisenbahnwesen sind den Lesern unserer Zeitung bekannt. Nachdem einmal durch das Scheitern des Bismarckschen Reichseisenbahnprogramms der rechte Augenblick verpaßt war, stellten sich den neuen Versuchen, die Frage wieder aufzurollen, starke Widerstände entgegen, die teils auf politischem, teils auf finanziellem Gebiete lagen. In Preußen hatte das Abgeordnetenhaus stets volles Verständnis für die Aufgaben der Eisenbahnverwaltung gezeigt und die Eisenbahnpolitik der Regierung vertrauensvoll unterstützt. Kein Wunder, daß sich diese vor dem Sprung ins Dunkle scheute, den eine Unterstellung des Eisenbahnwesens, dieses Rückgrats der Staatsfinanzen, unter den Reichstag bedeuten mußte, und daß sie gegen eine stärkere „Parlamentarisierung" der Verwaltung große Bedenken hegte. Nach Einführung des allgemeinen gleichen Wahlrechts in Preußen ist dieses Bedenken beseitigt worden. Auch die finanzielle Seite der Verreichlichungsfrage*) hat an Bedeutung verloren, seitdem die Eisenbahnen keine Überschußverwaltung mehr sind. Die schon seit Jahren von den Eisenbahnen angewendeten kleineren Mittel zur Beseitigung der in der gegenseitigen Abgeschlossenheit der Verwaltungen liegenden Mißstände, deren weiterer Ausbau auch während des Krieges gefördert worden ist, genügten der deutschen Volksvertretung nicht mehr. Am 30. April 1919 nahm der Verfassungsausschuß der Nationalversammlung in Weimar in erster Lesung eine Bestimmung in die Reichsverfassung auf, wonach die deutschen Staatseisenbahnen bis zum 1. April 1921 im Wege der Verständigung in das Eigentum und die Verwaltung des Reiches übergehen sollten. Soweit bis zum 1. Oktober 1920 eine Verständigung noch nicht herbeigeführt sei, solle die Entscheidung über die Bedingungen der Übernahme durch Reichsgesetz erfolgen. Diese Bestimmung wurde auf Vorschlag Bayerns, das gegen den in ihr liegenden Zwang Bedenken hegte, dahin abgeändert, daß die Festsetzung der Bedingungen für die Übernahme und die Höhe der vom Reich zu zahlenden Entschädigung einem Schiedsgericht, dem Staatsgerichtshof, übertragen wurde. In dieser Fassung ist die Übernahme der Staatsbahnen durch das Reich in die Reichsverfassung vom 11. August 1919 aufgenommen worden (Art. 171). Für die Übernahme der Privatbahnen ist kein Termin vorgesehen, die Staaten sind nur gehalten, ihre Ankaufsrechte auf das Reich zu übertragen. Zunächst begnügt man sich also mit der Verreichlichung der Staatsbahnen. Die Enteignungsbefugnis und die staatlichen Hoheitsrechte, die sich auf das Eisenbahnwesen beziehen, übernimmt das Reich. Es erläßt mit Zustimmung des Reichsrates die Verordnungen, die den Eisenbahnbau, -betrieb und -verkehr

*) Dieser unschöne Ausdruck, der seiner Kürze halber auch in unsere Zeitung Eingang gefunden hat, wird hoffentlich nach Beendigung des Übergangs der Staatsbahnen auf das Reich aus dem deutschen Sprachschatz wieder verschwinden.
Die Schriftl.

regeln (Art. 91). Über die Art der vom Reich zu führenden Verwaltung bestimmt Artikel 92, daß die Reichseisenbahnen als ein selbständiges wirtschaftliches Unternehmen zu verwalten sind, das seine Ausgaben einschließlich der Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschuld selbst zu bestreiten und eine Rücklage anzusammeln hat. Der gerade von Eisenbahnfachleuten gehegte Wunsch, daß die Reichsbahnen ein Sondervermögen des Reiches bilden, also von dem Reichshaushalt gänzlich losgelöst werden möchten, um die vielfach als hemmend empfundene bisherige Mitwirkung der allgemeinen Finanzverwaltung auszuschalten, ist nicht zum Beschluß erhoben worden. Den Bedenken des Reichsfinanzministeriums, das auf diese Einnahmequelle nicht verzichten konnte, hat sich die Nationalversammlung vorerst nicht verschließen können. Nach wie vor bleibt also der Eisenbahnhaushalt ein Glied des allgemeinen Haushalts des Reiches.

Die nicht dem allgemeinen Verkehr dienenden Kleinbahnen bleiben den Einzelstaaten unterstellt.

Zur Durchführung dieses Verreichlichungsprogramms wurde am 1. Oktober 1919 ein Reichsverkehrsministerium gebildet, dem die Aufgabe zufällt, das gesamte Verkehrswesen des Reiches mit Ausnahme der Postangelegenheiten zu leiten. Es soll also außer den Eisenbahnen auch die Wasserstraßen und das Luft- und Kraftfahrwesen umfassen. An seine Spitze wurde der Abgeordnete Justizrat Dr. Bell berufen; dessen ständige Vertretung wurde dem bisherigen Präsidenten der Generaldirektion der Staatsbahnen in Stuttgart, Staatsrat Stieler, übertragen. Es ist eine Riesenaufgabe, die der neuen Behörde zufällt. Sie hat die Aufsichtstätigkeit des bisherigen, in ihr aufgegangenen Reichs-Eisenbahn-Amts übernommen, muß jetzt schon an neue Arbeiten, die mit der Ausführung des Friedensvertrages zusammenhängen, herantreten und neue internationale Beziehungen anbahnen. Die Hauptaufgabe liegt aber in der Verreichlichung selbst. Es sind die Übernahmebedingungen für ein Eisenbahnnetz im Gesamtwert von etwa 20 Milliarden Mark und für ein Personal von rund 1 Million Menschen festzulegen, und die neue Verwaltung von Grund auf zu organisieren. Das Ministerium hat seine Arbeiten mit Tatkraft in Angriff genommen. Es hat eine Einigung unter den Staatsbahnverwaltungen darüber herbeigeführt, daß der Übergang auf das Reich schon zum 1. April 1920, also ein ganzes Jahr früher als die Reichsverfassung vorsah, durchgeführt wird. Durch seine Verkehrsabteilung hat es schon jetzt damit begonnen, den Betrieb und Verkehr einheitlich zu erfassen, da die schwierige Betriebslage eine straffere Zusammenfassung des deutschen Verkehrs erheischt.

Eine sehr schwierige Frage ist die der künftigen Organisation der Verwaltung. Fachmänner aller Richtungen und aller Landesteile haben dafür Vorschläge gemacht, die auch in unserer Zeitung einen breiten Raum eingenommen haben. Allgemein herrscht der Wunsch vor, diesen Anlaß zu benutzen, um die mit den Organisationen aller Verwaltungen im Krieg und Frieden gemachten Erfahrungen zu verwerten und deren bisherige Mängel sowie die durch die Landesgrenzen gezogenen Schranken zu beseitigen. Geeignete Persönlichkeiten aus allen Kreisen, Beamte, Arbeiter, werden zu den Beratungen herangezogen. Allerdings darf eine so wichtige Frage, die für das Schicksal der Reichseisenbahnen von grundlegender Bedeutung ist, nicht übers Knie gebrochen werden, und es wird nicht möglich sein, in der kurzen Frist bis zum 1. April alle Fragen zu prüfen und eine endgültige Lösung zu finden. So wird man sich zunächst mit vorläufigen Maßnahmen begnügen und die Organisation erst nach und nach durchführen müssen. Darin liegt auch der bedenkliche Nachteil der hastigen Übernahme, und es fehlt nicht an gewichtigen warnenden Stimmen, die eine langsamere Durchführung der Verreichlichung und gleichzeitig der Neuorganisation vorgezogen hätten. Einer der Hauptgründe der Verfechter des Reichseisenbahngedankens war die Hoffnung auf eine Verminderung der Verwaltungskosten. Bisher ist von einer Verwirklichung dieser Hoffnung leider wenig zu spüren. Das Reichsverkehrsministerium wächst sich zu einer Riesenbehörde aus, die Mühe haben wird, die weit verzweigten Teile des Ressorts zu überblicken. In dieser Erkenntnis werden, wie verlautet, gegenwärtig Vorschläge erwogen, die auf die Übertragung geeigneter Geschäfte aus der Zuständigkeit des Reichsverkehrsministeriums auf neue bei den Bundesstaaten zu bildende Behörden hinzielen, also wieder eine Dezentralisation zur Folge haben würden. Die Zukunft wird erst zeigen, welche Lösung schließlich diese ungemein schwierigen Fragen finden werden. Das kommende Jahr wird in dieser Beziehung noch viel Arbeit und allseitigen guten Willen der Verwaltungen und Regierungen erfordern.

Bis zur Durchführung des Übergangs an das Reich bleiben also die alten Organisationen der Staatsbahnverwaltungen bestehen, soweit nicht die Gebietsverluste Änderungen notwendig machten. Das ist im Osten Preußens der Fall. Die Eisenbahndirektion Posen ist jetzt schon aufgelöst worden; die Direktionen Bromberg und Danzig sind im Abbau begriffen. Die bei Preußen verbleibenden Strecken dieser Gebiete gehen teils auf die Nachbardirektionen Stettin, Breslau und Königsberg über, teils werden sie einer neu gegründeten Eisenbahndirektion Osten in Berlin unterstellt.

Die Bautätigkeit der deutschen Eisenbahnen hat auch in dem verflossenen Jahre sich nicht so entfalten können, wie wir es vor dem Kriege gewohnt waren. Die hohen Preise der Baustoffe und die Schwierigkeit ihrer Beschaffung sowie die gewaltig gestiegenen Arbeiterlöhne standen hindernd im Wege, so daß von größeren Neubauten im allgemeinen abgesehen werden mußte, soweit nicht dringende Betriebsnotwendigkeit oder die Fürsorge für die Unterbringung des Betriebspersonals ihre Herstellung erforderten. Selbst bereits begonnene Bauten konnten nur dort weitergeführt werden, wo ein Betriebsbedürfnis bestand. Bei der Beurteilung kam allerdings auch die etwaige Unwirtschaftlichkeit einer Stillegung des Baues gewichtig in Frage. Trotz des durch die erwähnten Schwierigkeiten und durch die finanzielle Lage der deutschen Staaten bedingten eisernen Zwanges mußten sich die deutschen Verwaltungen indessen entschließen, Bauausführungen als Notstandsarbeiten anzuordnen. Die Notlage im Ausbesserungsstand der Betriebsmittel erforderte u. a. an vielen Stellen eine Vermehrung und Verbesserung der Werkstattsanlagen. Von umfangreicheren Bauten sind zu nennen: die Erweiterung der Hauptwerkstatt Grunewald, die Kraftanlage auf Bahnhof Wittenberg, die Wagenwerkstatt Senftenberg, das Wasserwerk Frankfurt (Main), die Wohnungsbauten bei Korschen, die Bahnhofsumbauten in Königsberg (Pr.) und Flensburg, die Anlage des Rangierbahnhofes Gremberg, der viergleisige Ausbau Minden-Hamm, die Bauten bei Danzig und Dirschau sowie an der Ahr und Mosel, die Neubaulinien Nienburg-Minden, Schlobitten-Wormditt, Niebüll-Westerland und Neustadt-Schwartau.

Sehr traurig sieht es auch mit dem Bestande und den Leistungen des deutschen Betriebsmittelparks aus. Abgesehen von der erwähnten Abgabe von Fahrzeugen an den Feindbund auf Grund des Waffenstillstandsabkommens ist eine Schwächung des Fuhrparks auch durch die während des Krieges verloren gegangenen Fahrzeuge, besonders durch die in Rußland, Österreich-Ungarn, Bulgarien, Serbien und der Türkei zurückgelassenen, eingetreten. Durch große Beschaffungen neuer Fahrzeuge während und nach der Kriegszeit konnte dieser Verlust allerdings teilweise wettgemacht werden. Während jedoch der kurz vor Ausbruch des Krieges vorhandene Friedensbestand der Personen- und Gepäckwagen noch nicht erreicht werden konnte, ist jetzt dieser Bestand bei den Lokomotiven und Güterwagen mehr

als überholt. So waren am Ende des Kalenderjahres 1919 etwa 2000 Lokomotiven mehr vorhanden als im Juli 1914. Trotz dieser hohen Zahl vorhandener Lokomotiven sind indessen infolge des außerordentlich hohen Ausbesserungsstandes, der z. Zt. etwa 46,5 gegen 19,5 % im Frieden beträgt, jetzt etwa 5000 betriebsfähige Lokomotiven weniger vorhanden als im Frieden. Der hohe Ausbesserungsstand ist verursacht worden durch die ungünstige und unsachgemäße Behandlung der Lokomotiven durch ungeübtes Aufsichtspersonal während der Kriegszeit, durch die Verschlechterung der Betriebsstoffe, vor allem der Kohle und der Schmiermittel, und durch die Verwendung von Ersatzbaustoffen, insbesondere von Eisen an Stelle von Kupfer, und mangelhaftem Dichtungsmaterial. Ähnlich liegen die Verhältnisse bei den übrigen Fahrzeuggattungen. An neuen Fahrzeugen sind zurzeit von den Fahrzeugbauanstalten noch zu liefern rd. 1950 Lokomotiven, rd. 2700 Personenwagen, rd. 750 Gepäckwagen und rd. 35 500 Güterwagen. Außerdem wird über die Lieferung einer größeren Anzahl neuer Personen-, Gepäck- und Güterwagen neuerdings mit den Werken verhandelt.

Zur Behebung des außerordentlich hohen Ausbesserungsstandes der Fahrzeuge ist alles irgendwie Erfolg Versprechende aufgeboten worden. So wurde die Zahl der Werkstättenarbeiter gegen den Friedensbestand um mehr als das Doppelte vermehrt, wobei doppelte und teilweise sogar dreifache Schichten eingeführt wurden. Die Zahl der Werkzeuge wurde entsprechend vergrößert, auch wurden für die mechanische Ausrüstung und Erweiterung der Werkstätten ganz erhebliche Mittel aufgewendet. Trotz dieser Maßnahmen sind die staatseigenen Werkstätten jedoch noch nicht in der Lage, den Anforderungen des Betriebes gerecht zu werden. Die geringeren Leistungen der Werkstätten sind verursacht durch Einführung des Achtstundentages, Abschaffung des Stückzeitverfahrens, Annahme zahlreicher in der Fahrzeugausbesserung ungeübter Arbeiter, durch politische Unruhen, Streiks, Arbeitsunlust eines Teiles der Arbeiter und durch Mangel an Aufsichtsbeamten, deren Zahl nicht genügend schnell entsprechend der Vermehrung der Arbeiterzahl erhöht werden konnte. Andererseits soll auch nicht verkannt werden, daß gegenüber der Friedenszeit jetzt die Fahrzeuge schwerere Schäden aufweisen und daher mehr Arbeit verursachen als früher, so daß damit ein gewisser Nachlaß in der Zahl der wöchentlich ausgebesserten Fahrzeuge begründet ist. Immerhin ist in letzter Zeit eine geringe Besserung in der Leistung der Werkstätten eingetreten. So ist die Zahl der in den staatseigenen Werkstätten befindlichen ausbesserungsbedürftigen Personenwagen gegen April v. Js. zurzeit um etwa 40 % gesunken, so daß in absehbarer Zeit wird davon abgegangen werden können, Personenwagen weiter in Privatwerken ausbessern zu lassen. Von dieser Maßnahme, Fahrzeuge zur Unterstützung der staatseigenen Werkstätten auch Privatwerken zur Ausbesserung zu übergeben, wurde im abgelaufenen Jahre in steigendem Maße Gebrauch gemacht. Während am Ende des Kalenderjahres 1918 nur 8 Privatwerke mit der Ausbesserung von Lokomotiven, 26 mit der von Kesseln, etwa 19 mit der von Personenwagen und über 37 von Güterwagen, insgesamt also 90 Werke, beschäftigt waren, stellt sich deren Zahl zurzeit auf 76, 66, 48 und 155, zusammen also auf 345 Werke.

Um die Leistungen der Eisenbahnwerkstätten, die für die Unterhaltung der Fahrzeuge bei weitem ausschlaggebend sind, und vor allem die Arbeitsleistung des einzelnen Arbeiters weiter zu erhöhen, sind bereits seit längerer Zeit Bestrebungen im Gange, ein Gewinnbeteiligungs- oder Prämienverfahren in den Werkstätten einzuführen, doch sind die Verhandlungen in dieser Richtung mit den Arbeitervertretungen bisher gescheitert, weil diese sich aus Gewerkschaftsgrundsätzen weigern, von dem reinen Lohnsystem, das durch derartige Verfahren durchbrochen würde, abzugehen.

Um den Zustand der Fahrzeuge wieder zu heben, ist soweit wie irgend möglich Vorsorge getroffen, daß minderwertige Ersatzbaustoffe beim Neubau und bei der Wiederherstellung nicht mehr verwendet werden. Die neuen Lokomotiven werden wieder mit kupfernen Feuerbuchsen an Stelle der während des Krieges verwendeten eisernen ausgerüstet, obgleich dadurch bei den außerordentlich hohen Kupferpreisen ganz ungewöhnlich hohe Mehrkosten entstehen. Außerdem wird alles aufgeboten, nur noch gute Dichtstoffe und Schmieröle zu beschaffen. Teilweise wird jetzt schon wieder gutes — allerdings auch sehr kostspieliges — amerikanisches Heißdampföl verwendet.

Zu der geschilderten Verminderung der Anzahl der vorhandenen betriebsfähigen, also der für den Betrieb allein in Betracht kommenden Lokomotiven, die gegenüber dem Friedensstande etwa ⅓ ausmacht, tritt als weiterer Grund für unsere Transportnot die bedauerliche Tatsache, daß die Leistung der uns verbliebenen Lokomotiven um mehr als ⅓ gegen die Friedensleistung gesunken ist, daß also von der einzelnen Lokomotive eine geringere Anzahl Lokomotivkilometer geleistet wird. Die Gründe hierfür sind im großen und ganzen dieselben, wie für den Rückgang der Werkstättenleistungen. Die Einführung des Achtstundentages im Betriebsdienst, aber auch der schlechte Unterhaltungszustand der Lokomotiven wirken auf die geringe Durchschnittsleistung zurück. Einen großen Einfluß hierauf hat schließlich noch die schlechte Beschaffenheit der Lokomotivkohle. Im Vergleich zum letzten Friedensjahre ist der jetzt vorhandene Kohlenvorrat der Staatseisenbahnverwaltung gering. Er beträgt rd. 200 000 t gegen rd. 3 000 000 t im Dezember 1913, also etwa $^1/_{15}$ des damaligen Bestandes. Er reichte im Jahre 1913 für 10 bis 12 Wochen, Anfang November 1919 für 5 bis 6 Tage, steigt aber erfreulicherweise neuerdings auf etwa 10 Tage. Der allgemeine Mangel an Kohlen und die geringen Kohlenbestände der Eisenbahnverwaltung drängen dahin, daß der Kohlenverbrauch im Lokomotivbetriebe möglichst gering gehalten wird. Wenn er nun auch infolge des verminderten Verkehrs gegen den Frieden etwas gefallen ist, etwa um 3,5 %, so ist er andererseits doch, auf die Einheit bezogen, ganz erheblich gestiegen, und zwar um 54 %, wenn man die geleisteten Wagenachskilometer, und um fast 50 %, wenn man die Lokomotivkilometer in Betracht zieht. Während im Rechnungsjahre 1913 für 1000 Lokomotivkilometer 14,40 t Kohle verbraucht worden sind, stellt sich dieser Verbrauch im Oktober 1919 auf 21,28 t. Einer der wesentlichsten Gründe für diesen außergewöhnlich hohen Kohlenverbrauch ist die schlechte Beschaffenheit der Kohle. Sie enthielt früher 7—10 % Steine, jetzt 20—30 %. Die unzureichende Kohlenbelieferung führte zu einer verhältnismäßig erheblichen Verwendung von Koks, der für Lokomotiven wenig geeignet ist. Die Folge ist Dampfmangel, häufiges Liegenbleiben auf freier Strecke und das Aufhalten nachfolgender Züge. Dann stehen die Lokomotiven unter Dampf statt zu fahren.

In neuester Zeit ist für das Lokomotivpersonal eine Änderung in der Berechnung des Nebengeldes und eine Gewinnbeteiligung versuchsweise eingeführt worden, wobei jedoch an der Einhaltung des Achtstundentages im Durchschnitt des Monats festgehalten wurde. Zweck des neuen Verfahrens ist, die weitgehendste Ausnutzung der betriebsfähigen Lokomotiven durch bessere Ausgestaltung der Gewährung der Nebenbezüge zu erreichen, um den für die Aufrechterhaltung des Wirtschaftslebens erforderlichen Verkehr unbedingt durchzuführen. Im wesentlichen unterscheidet sich das neue Verfahren von dem bisherigen dadurch, daß ein Schichtgeld gezahlt wird, das mit der Länge der verrichteten Dienstschichten steigt; denn für den Betrieb sind längere, aber der Zahl nach weniger häufige Schichten von Vorteil.

Eines der wirksamsten Mittel zur Behebung der in der

letzten Zeit in der ganzen Welt und selbst in dem kohlenreichen Deutschland mit der Kohlennot gemachten Erfahrungen ist der Übergang zur elektrischen Zugförderung, mit der vor dem Kriege, zum Teil infolge militärischer Bedenken, nur ein bescheidener Anfang gemacht worden war. Die Bedeutung, die dieser Frage beigemessen wird, hat in der Bildung einer besonderen Abteilung für elektrischen Zugbetrieb im preußischen Eisenbahnministerium Ausdruck gefunden. Der neue Chef dieser Abteilung, Geheimrat Dr.-Ing. Wittfeld, hat sich dahin ausgesprochen, daß mit der in 30 Jahren durchzuführenden Elektrisierung aller preußischen Eisenbahnen eine Ersparnis an Personalkosten erzielt werden könne, die er nach den jetzigen Lohnsätzen auf 300 Millionen Mark jährlich schätze. Der Kohlenverbrauch, der jetzt der Staatsbahnverwaltung 1,3 Milliarden Mark im Jahre koste, könne auf die Hälfte ermäßigt werden. Dazu komme der für den Verkehr zu erzielende Vorteil einer Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit. Die Gesamtheit der elektrisch betriebenen Strecken betrug bisher rd. 300 km; sie sollte bis zum Ende des verflossenen Jahres auf 370 km vermehrt werden. Augenblicklich wird an der Elektrisierung der nördlichen Berliner Vorortstrecken nach Bernau und Oranienburg gearbeitet. Das Programm der preußischen Regierung geht von den bereits eingerichteten elektrischen Linien in den Bezirken Breslau und Halle aus. Der weitere Ausbau soll von diesen beiden Bezirken aus nach Berlin zu weitergeführt werden, so daß ein einheitliches, elektrisches Bahnnetz die Bezirke Breslau, Halle und Magdeburg mit den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen verbinden wird. Auch die süddeutschen Verwaltungen wollen mit der Einführung des elektrischen Betriebs tatkräftig vorgehen. Die ihnen zur Verfügung stehenden reichen Wasserkräfte werden ihre Aufgabe gegenüber den auf Kohlen, Braunkohlen und Torf angewiesenen Bezirken Norddeutschlands wesentlich erleichtern. Die einphasige Wechselstromlokomotive mit hoher Fahrleitungsspannung wird von Geheimrat Wittfeld für die zweckmäßigste gehalten.

Bei Beginn des Jahres 1919 konnte der Fahrplan zunächst nur in dem bisherigen äußerst beschränkten Umfange weitergeführt werden, da es an Kohlen, Fahrzeugen und Personal fehlte. Erst am 1. Juni wurde der Sommerfahrplan eingeführt, der mit Rücksicht auf den für die Gesundheit zahlreicher Erholungsbedürftiger und Unterernährter außerordentlich wichtigen Bäder- und Sommerfrischenverkehr etwas reicher ausgestaltet werden mußte. Im Winterfahrplan vom 1. Oktober fielen diese Vergünstigungen im wesentlichen wieder fort, ja es mußten gegenüber dem Fahrplan vom Anfang des Jahres noch weitere Einschränkungen der Personenzugleistungen vorgenommmen werden. Die Lebensmittelzufuhr stellte große Anforderungen an die Betriebsmittel. Der immer stärker werdende Lokomotivmangel und die drohende Kohlennot zwangen zu so außergewöhnlichen Maßnahmen, wie sie früher nicht für möglich gehalten worden wären. Schon Ende Oktober wurde auf den meisten deutschen Eisenbahnen der Personenverkehr an Sonntagen gänzlich eingestellt. Man hoffte, durch die allwöchentliche, eintägige Ruhe die im Laufe der Woche eingetretenen Unregelmäßigkeiten, die sich bekanntlich von Tag zu Tag weiter übertragen, auszugleichen. Die Hoffnung, hierdurch genügende Hilfe zu bringen, erwies sich jedoch als trügerisch, so daß die Reichsregierung sich zu der Anordnung veranlaßt sah, vom 5. bis 15. November den gesamten Personenverkehr auf den deutschen Eisenbahnen bis auf wenige Arbeiter- und Milchzüge völlig einzustellen. Die Eisenbahnverwaltungen sollten auf diese Weise sämtliche Maschinen und die Strecken und Bahnhöfe vollständig dem Güterverkehr nutzbar machen und die 10 Tage dazu benutzen, um die Kohlen- und Kartoffelbeförderung, deren Versagen zu einem Zusammenbruch der deutschen Wirtschaft zu führen drohte, vorwärts zu bringen. Durch diese Maßnahme, zu der sich die Regierung gewiß nur schweren Herzens entschlossen hat, ist das deutsche Volk, vor allem die Geschäftswelt, außerordentlich schwer betroffen worden. Leider sind die erhofften Wirkungen nicht in dem gewünschten Maße eingetreten. Der gerade um diese Zeit einsetzende starke Schneefall mit hohem Frost, eine Witterung, die um diese Jahreszeit seit vielen Jahren in Deutschland nicht vorgekommen ist, hat diese Bestrebungen durchkreuzt. Nach dem 15. November wurde der Personenverkehr zwar wieder aufgenommen, aber nur in einem noch weiter beschränkten Umfange; immerhin wurde auf den Hauptlinien durchschnittlich je eine Schnellzugsverbindung aufrechterhalten. In den wichtigeren Nachtschnellzügen wurden Schlafwagen geführt, in geeigneten Tagesschnellzügen auch Speisewagen.

Das Jahr 1919 hat die schon im Verlauf des Krieges stark zerrütteten Eisenbahnfinanzen vollends zugrunde gerichtet. Die Erhöhung aller Kosten für Kohlen, andere Rohstoffe und Materialien, die ungeheure Steigerung der Löhne und Gehälter, die Verminderung der Arbeitsleistungen infolge der Einführung des Achtstundentages, der Streiks und der allgemeinen Arbeitsunlust, die durch die Kohlen- und Betriebsmittelnot notwendig gewordenen Einschränkungen des Verkehrs haben dieses Rückgrat der deutschen Eisenbahnfinanzen gebrochen und die Eisenbahnen zu einem Zuschußunternehmen gemacht. Im preußischen Etat für 1919 wurde der Fehlbetrag auf 786 Millionen Mark, unter Berücksichtigung der nach dem Finanzabkommen von 1910 für allgemeine Staatszwecke abzusetzenden Summen sogar auf über eine Milliarde Mark veranschlagt. Dabei steht noch nicht fest, ob die wirklichen Ergebnisse nicht noch ungünstiger ausfallen werden. Ähnlich steht es mit anderen Staatsbahnen. In Sachsen wurde der Fehlbetrag für 1919 auf 200 Millionen Mark geschätzt; in Württemberg schließt der Staatshaushaltsplan für 1919 mit einem solchen von 149 Millionen ab. In Baden hat kürzlich der Finanzminister den täglichen Fehlbetrag der Staatsbahnen auf 1 Million Mark geschätzt, ohne die neuen Forderungen des Beamtenbundes zu berücksichtigen, die eine weitere Ausgabe von 175 Millionen verursachen würden.

Angesichts dieser Notlage haben die deutschen Eisenbahnen zu dem gefährlichen Mittel der Tariferhöhungen greifen müssen, obwohl sie sich wohl bewußt waren, daß hohe Transportkosten mit zwingender Notwendigkeit eine Rückwirkung auf die Preise aller Lebensbedürfnisse ausüben und somit zur Verlängerung der bekannten Schraube ohne Ende wesentlich beitragen. Am 1. April 1919 wurden die Personentarife in der 4. Klasse um 25 %, in der 3. Klasse um 30 %, in der 2. Klasse um 40 % und in der 1. Klasse um 100 % erhöht. Der Schnellzugszuschlag in den drei Zonen bis 75 km, von 76 bis 150 und über 150 km wurde auf 1, 2 und 3 ℳ in der 3. Klasse, auf 2, 4 und 6 ℳ in der 1. und 2. Klasse festgesetzt. Gleichzeitig trat eine Erhöhung der Gütertarife ein, die rund 60 % (97 % im Vergleich zu den Friedenstarifen) betrug. Im Herbst fand eine nochmalige Erhöhung statt. Am 1. Oktober wurden der Personen- und der Güterverkehr mit einem Zuschlage von weiteren 50 % belastet, der Berliner Vorortverkehr vom 1. November ab mit 30 %. Auch das Wagenstandgeld wurde im November vor allem zur Beschleunigung des Wagenumlaufs in ganz außerordentlicher Weise vorübergehend erhöht, nämlich von 4 auf 50 ℳ für die ersten 24 Stunden, von 6 auf 75 ℳ und von 8 auf 100 ℳ für je weitere 24 Stunden. Für die beiden ersten 24 Stunden wurden allerdings die Sätze kurze Zeit darauf auf 10 und 50 ℳ wieder ermäßigt. Alle diese gewaltigen Belastungen des Verkehrs haben, wie der Minister im Parlament erklärt hat, zur Deckung der Mehrkosten nicht einmal ausgereicht.

Die Personalkosten, die die schlechte Wirtschaftslage der deutschen Eisenbahnverwaltungen entscheidend mitbeeinflussen, sind nicht bloß auf die Erhöhung der Löhne und Gehälter, auf die wir noch zurückkommen werden, sondern

vor allem auch auf die **Vermehrung** des Personals zurückzuführen. Bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen waren z. B. im Juni 1914 rund 563 100 Köpfe vorhanden, im Oktober 1919 dagegen 816 200 Köpfe. Diese gewaltige Erhöhung beruht zum Teil darauf, daß während des Krieges die durch die Einziehung von Eisenbahnern zum Heeresdienst entstandenen Lücken durch männliche und weibliche Hilfskräfte ausgefüllt werden mußten, deren Entlassung nach Rückkehr der Eisenbahner aus dem Felde nicht oder nur allmählich möglich ist. Eine Vermehrung des Personals ist auch in großem Umfange durch die Einführung des Achtstundentages notwendig geworden und durch den Wunsch, die Leistungen der Werkstätten aufs äußerste anzuspannen. Gerade bei den Werkstätten ist der Personalbestand, wie oben schon erwähnt, zum Teil auf das Doppelte und Dreifache der Friedenszahl gestiegen. Die Abtretung von Eisenbahnen an die Entente auf Grund des Friedensvertrages würde, wenn das Eisenbahnpersonal vollzählig auf seinem bisherigen Posten verbliebe, zu einer großen Verminderung unseres Eisenbahnerheeres führen. Preußen würde alsdann in dem sofort, d. h. ohne Abstimmung, abzutretenden Gebiete rund 35 000 Köpfe verlieren und das Reich das ganze Eisenbahnpersonal der Reichslande, das vor dem Kriege etwa 32 000 Köpfe betrug. Indessen wird ein großer Teil des deutschen Personals es ablehnen, sich den neuen Machthabern zur Verfügung zu stellen und von dem Anerbieten der deutschen Regierungen, die zurückkehrenden Beamten nach Maßgabe ihrer Staatsangehörigkeit zu übernehmen, Gebrauch machen. Heute läßt sich allerdings noch gar nicht übersehen, welcher Zuwachs an Personal den Staatsbahnverwaltungen dadurch erwachsen wird.

Die **Personalfrage** ist überhaupt eine der schwierigsten und brennendsten Fragen, die die deutschen Eisenbahnverwaltungen im verflossenen Jahre beschäftigt haben, ohne zu einem befriedigenden Abschluß zu kommen.

Der Beschränkungen ledig, die seinem Koalitionsrechte bisher im öffentlichen Interesse auferlegt waren, ist auch der deutsche Eisenbahner von dem allgemeinen **Streikfieber** erfaßt worden, das den durch den langen Krieg erschöpften deutschen Wirtschaftskörper zum Erliegen zu bringen droht. Besonders häufig und verheerend traten die Eisenbahnerstreiks des verflossenen Jahres im Bereich der **preußisch-hessischen Staatseisenbahnen** auf. Kein Bezirk blieb hier im Laufe der Zeit davon verschont; und es gab kaum eine Forderung, der die Arbeiter nicht durch einen Streik oder doch durch die Drohung mit einem Streik Nachdruck zu verleihen versucht hätten. Statt jeden Nerv anzuspannen, um die gesunkene Leistungsfähigkeit der deutschen Eisenbahnen im Interesse unserer Volksernährung und Volkswirtschaft ehestens wieder zu heben, ließen die Eisenbahner sich vornehmlich in den Reparatur- und Betriebswerkstätten sowie an den wichtigsten Knotenpunkten des Verkehrs von gewissenlosen Hetzern, von radikalen Minderheiten immer wieder zur Arbeitsniederlegung verleiten; und das, obwohl die Zahl der Arbeitswilligen nicht selten bis zu 90% der Belegschaft ausmachte. Dabei wurden wirtschaftliche Forderungen mit politischen verknüpft oder auch nur vorgetäuscht, um die Eisenbahner in den Dienst kommunistischer und anderer umstürzlerischer Bestrebungen zu spannen. Die ersten Streiks dieser Art brachen schon im Dezember 1918 aus; aber erst im Jahre 1919 zeigte sich das Übel in voller Schwere, wie die regelmäßigen Streikberichte unserer Zeitung beweisen. Auf sie sei wegen der Einzelheiten verwiesen, da hier nur noch einmal in großen Zügen auf diese Ereignisse und ihre Zusammenhänge eingegangen werden soll. Den Reigen in diesem modernen Totentanz eröffneten im Januar kurze Lohnstreiks im Osten (Danzig, Dirschau, Marienburg, Osterode i. Ostpr.), die hier nur deshalb nochmals erwähnt werden, weil sie zeigten, wie leicht die Arbeiterschaft geneigt war, zur zweischneidigen Streikwaffe zu greifen. Weiter sei der als Lohnstreiks anzusprechenden Arbeitsniederlegungen des Jahres gedacht: des Streiks der Werkstättenarbeiter in Oels im März und des ostpreußischen Lohnstreiks im Mai v. Js. Alle übrigen Streiks hatten ausgesprochen politischen oder ordnungsfeindlichen Charakter; so der gegen die Regierung Ebert-Scheidemann gerichtete Groß-Berliner Generalstreik im Januar; ferner der von der Braunschweigischen Landesregierung angeordnete, dem Andenken zweier, von der Schaubühne beseitigter Kommunistenführer gewidmete Generalstreik in Braunschweig (20./21. Januar), dem die Eisenbahnarbeiter freiwillig oder gezwungen Gefolgschaft leisteten, während die Beamten öffentlich dagegen protestierten. Um es gleich hier zu sagen, kamen solche Sympathiestreiks, unter anderem zum Gedächtnis eines landfremden Agitators, später auch anderwärts unter den Eisenbahnern vor, so in Frankfurt (Main), Harburg, Nordhausen, Eberswalde. Die Streiks im Januar wurden durch eine zweitägige Arbeitseinstellung auf dem Güterbahnhof Halle abgeschlossen, wo die Betriebsarbeiter unter Mitwirkung der Werkstättenarbeiter die Entfernung mehrerer Dienstvorsteher durchsetzten. Im Februar und März wurde das Land durch eine Reihe von politischen Streiks größten Umfanges heimgesucht, die dem Wirtschaftsleben tiefe Wunden schlugen, durch den spartakistischen Generalstreik im Ruhrrevier, den mitteldeutschen Generalstreik und den Groß-Berliner Märzstreik. Im April folgte der weniger belangreiche Braunschweiger Generalstreik, den die Volksregierung aus Anlaß der Ausrufung der Räteregierung über das Land verhängt hatte. Zugleich brach in Magdeburg ein eintägiger Generalstreik wegen der Verhaftung dreier Führer der Unabhängigen Sozialdemokraten aus, an dem sich die Eisenbahner stark beteiligten. Der mehrtägige Streik der Eisenbahnarbeiter in Danzig, Stolp, Marienburg und Graudenz, bei dem es sich anfänglich um eine Teuerungszulage handelte, zeigte in Danzig schließlich politischen Charakter. Der Streik der Werkstätten- und Güterbodenarbeiter in Gleiwitz Ende April entsprang örtlichen Ursachen und richtete sich gegen den militärischen Grenzschutz. Noch glimpflicher als der April verlief der Mai: ein zweitägiger Streik auf dem Stettiner Güterbahnhof, der sich gegen die militärische Bewachung des Bahnhofes richtete; ein dreitägiger Generalstreik in Königsberg zugunsten des verhafteten Führers der Unabhängigen Sozialdemokraten, begleitet von einem Abwehrstreik des Bürgertums; endlich ein eintägiger Proteststreik der Opladener Werkstättenarbeiter gegen die rheinischen Absonderungsbestrebungen. Nach kurzer Pause folgte anfangs Juli die von Frankfurt (Main) ausgehende, diesmal auf die Eisenbahner beschränkte Streikbewegung in den westlichen Direktionsbezirken Frankfurt, Mainz, Hannover und Altona; nebenher lief ein bereits Ende Juni unter den Groß-Berliner Eisenbahnarbeitern ausgebrochener Streik, der als wilder Lohnstreik anzusprechen gewesen wäre, wenn die Begleitumstände nicht den politischen Charakter der Bewegung verraten hätten. Zweifelsohne stand die Berliner Arbeitsniederlegung mit der im Westen im Zusammenhang. Als Urheber der ganzen, letzten Endes umstürzlerischen Bewegung ist der die radikalste Richtung unter den Eisenbahnern vertretende Verkehrsausschuß bei der Eisenbahndirektion Frankfurt anzusehen, der bei der Revolution von dem kommunalen Frankfurter Arbeiterrat eingesetzt worden ist und die Vertretung der Arbeiterinteressen des Direktionsbezirks Frankfurt gegen den Willen der Staatseisenbahnverwaltung übernommen hat. Der Verkehrsausschuß, der sich nur aus Anhängern des Deutschen Eisenbahnerverbandes zusammensetzt, hat seitdem durch grobe Eingriffe in den Eisenbahnbetrieb von sich reden gemacht. Er ist es auch, der im April v. Js. die Reichskonferenz der Eisenbahnarbeiterräte veranstaltet hat, auf der der „provisorische Zentralrat der preußisch-hessischen Eisenbahnerräte“ eingesetzt wurde; dieser forderte bekanntlich nichts weniger als

„das volle Kontroll- und Mitbestimmungsrecht über alle Verwaltungsgebiete bis zur restlosen Überführung der gesamten Verwaltung in die Hände der von den Arbeitern und Angestellten gewählten Vertrauenspersonen". Er kam aber nicht dazu, seine Forderungen durchzusetzen, da er von der Regierung nicht anerkannt und von dem Deutschen Eisenbahnerverband, der ihn eine Zeitlang finanziert hatte, bald abgeschüttelt wurde. Der Verkehrsausschuß hat auch bei den Demonstrationen der Frankfurter Eisenbahner im Oktober, bei der die Absetzung des Präsidenten und mehrerer Mitglieder der Eisenbahndirektion gefordert worden war, eine leitende Rolle gespielt.

An allen diesen Bewegungen haben sich, bis auf ganz vereinzelte Ausnahmen, nur Lohnempfänger beteiligt, während die Betriebsbeamten, insbesondere die des Lokomotivdienstes, vielfach die Arbeit der Streikenden freiwillig mitbesorgten und dadurch die Aufrechterhaltung des notdürftigsten Verkehrs ermöglichten. In Hamburg-Altona gingen die Beamten im Februar sogar noch weiter; dort legten sie zwei Tage lang den Betrieb still, um den spartakistischen Übergriffen gegen das Bahnpersonal entgegenzutreten und die Entsendung von Streitkräften nach Bremen zur Unterstützung der dortigen Spartakistenherrschaft zu verhindern. Vereinzelt traten allerdings auch Anzeichen für Streikabsichten von Eisenbahnbeamten hervor; deshalb sah sich die preußische Regierung veranlaßt, die Beamtenschaft in einer Kundmachung vom 7. April v. Js. auf ihre besonderen Beamtenpflichten hinzuweisen. Trotzdem ist es vorgekommen, daß auch die Beamten sich aufs schwerste gegen ihre Amtspflichten vergingen: in erster Linie bei der versuchten „Demokratisierung" der Eisenbahndirektion in Erfurt im Juni v. Js.; ferner kurz darauf in Breslau, wo neben den Arbeitern ein nicht unerheblicher Teil der Unterbeamten in den Streik trat, um das Mitbestimmungsrecht des Personals und die Einführung des Rätesystems bei der Eisenbahnverwaltung zu erzwingen.

Die Eisenbahnerstreiks des verflossenen Jahres sind um so verwerflicher, als die preußische Staatsregierung trotz der üblen Lage der Staatsfinanzen Milliarden flüssig gemacht hat, um die Eisenbahner zufriedenzustellen. So sind nach den amtlichen Mitteilungen im Staatshaushaltsausschuß der preußischen Landesversammlung für das Jahr 1919 gegen das Jahr 1917 im Haushalte der Staatseisenbahnverwaltung mehr veranschlagt: für die Einführung des achtstündigen Arbeitstages 137 000 000 *M*, für die vor dem 1. Dezember 1918 gewährten Lohnerhöhungen 105 000 000 *M*, für die zu diesem Zeitpunkt in Kraft getretene allgemeine Neuregelung der Löhne 700 000 000 *M*, für die Erhöhung der Nebenbezüge des Fahrpersonals 19 000 000 *M*. Für die laufenden Kriegsteuerungszulagen der Beamten sind 499 000 000 *M* veranschlagt, der Bedarf wird aber 530 000 000 *M* ausmachen. Der Vergleich der Löhne nach dem Stand vom Juli 1914 und Dezember 1918 ergibt trotz verminderter Arbeitszeit Lohnsteigerungen bis zu 400 %. Beispielsweise ist der Tagelohn der Werkstättenhandwerker in Berlin von 4,56 bis 7,68 *M* auf 16 bis 20 *M*, der Maschinenputzer in Siegen von 3,30 bis 4,10 *M* auf 11,60 bis 15,20 *M* und der Bahnunterhaltungsarbeiter in Königsberg (Pr.) von 3,00 bis 3,60 *M* auf 10,80 bis 14,40 *M* gestiegen. Die im letzten Vierteljahr 1919 in zwei Raten ausgeschüttete Beschaffungsbeihilfe erforderte für die Beamten und Arbeiter der Staatseisenbahnverwaltung allein den Riesenbetrag von annähernd ¾ Milliarden Mark. Angesichts solcher von der Allgemeinheit aufzubringenden Lasten, zu denen noch der Anteil an den staatlichen Aufwendungen für die Verbilligung hochwertiger Lebensmittel aus dem Auslande kommt, hätten die Eisenbahner allen Anlaß, den Streikhetzern die Gefolgschaft zu versagen und ihre Arbeitspflicht gegen die Allgemeinheit treu zu erfüllen, dies um so mehr, als ihren Bestrebungen auf Mitbeteiligung an den die Personalfragen berührenden Entscheidungen Rechnung getragen worden ist. In Erwartung des Betriebsrätegesetzes, das zurzeit noch den 7. (sozialen) Ausschuß der Nationalversammlung beschäftigt, sind bei den deutschen Staatsbahnverwaltungen Beamten- und Arbeitervertretungen eingerichtet worden. Bei der preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung ist insbesondere bei jeder Direktion ein Direktionsbeirat (ein Beamter und ein Arbeiter) eingesetzt worden, der in den für Personalangelegenheiten zuständigen Dezernaten eine gutachtliche Mitwirkung ausübt. Ähnliche Einrichtungen sind auch bei den übrigen deutschen Verwaltungen getroffen worden.

Durch die Anordnung über die Regelung der Arbeitszeit gewerblicher Arbeiter vom 23. November 1918 war der Achtstundentag eingeführt worden. Diese Regelung ist auf den Fabrikbetrieb zugeschnitten und läßt sich auf Betriebe, in denen ein großer Teil des Dienstes nur in Arbeitsbereitschaft besteht, nicht ohne weiteres übertragen. Deshalb ist in der genannten Verordnung vorgesehen, daß für die im Verkehrsgewerbe, einschließlich der Eisenbahnen, erforderlichen allgemeinen Ausnahmen Vereinbarungen zwischen den Betriebsverwaltungen und den Arbeitnehmerverbänden getroffen werden können. Auf Grund dieser Vorschriften sind für die einzelnen Gruppen der Eisenbahnangestellten Verordnungen über die Regelung der Dienstzeit getroffen worden, die die Besonderheiten der Dienstart berücksichtigen, wobei aber an dem Grundsatz festgehalten worden ist, daß die Dienstzeit 48 Stunden in der Woche oder, wo eine wöchentliche Berechnung nicht am Platze ist, 208 Stunden monatlich nicht überschreiten darf.

Auf dem Gebiete des Lehrlingswesens sind mannigfache neue Arbeiten geleistet worden: Während des Krieges mußten als Notbehelf Lehrlinge auch in Betriebswerkstätten eingestellt werden. Sie sind hieraus jetzt nach Möglichkeit bereits wieder zurückgezogen; neue Lehrlinge dürfen dort nicht mehr eingestellt werden. Die Anzahl der Lehrlinge war während des Krieges sehr gewachsen und betrug zuletzt rund 1600; sie wird jetzt allmählich wieder auf ein geringeres Maß gebracht. Die Anzahl an Schlosserlehrlingen soll in Zukunft wieder auf den vor dem Kriege üblichen Stand von 12 % der Schlosser in den Haupt- und Nebenwerkstätten gebracht werden. Zu Ostern 1920 dürfen daher unter Zugrundelegung der vierjährigen Lehrzeit nur 3 % neu eingestellt werden. Um für die Förderung der Lehrlingsfürsorge besonders gut geschulte Kräfte heranzubilden, sind versuchsweise im Bezirk Berlin verschiedene geeignete Persönlichkeiten zur Teilnahme an einem halbjährigen Kursus der Jugendpflegerschule in Berlin abgeordnet worden. Diese Jugendpflegerschule ist eingerichtet worden von der Sozialen Arbeitsgemeinschaft Berlin-Ost, von der unter Leitung von Exzellenz Liskow stehenden Deutschen Zentrale für Jugendfürsorge und von der mit amtlicher Unterstützung arbeitenden Zentralstelle für Volkswohlfahrt. Die Jugendpflegerschule wird auch von dem Minister für Handel und Gewerbe gefördert, und er hat die Beteiligung von Fortbildungsschullehrern an diesem Kursus veranlaßt.

Die Ergebnisse der vom Verein deutscher Ingenieure in Verbindung mit dem psychotechnischen Laboratorium der Technischen Hochschule in Charlottenburg ins Leben gerufenen Eignungsprüfungen werden aufmerksam verfolgt. Nachdem in der Großindustrie bereits zahlreiche Untersuchungen von Lehrlingen stattgefunden haben, ist nunmehr angeordnet, daß zum ersten Mal bei einigen Berliner Eisenbahnwerkstätten das psychotechnische Untersuchungsverfahren als Hilfsmittel bei der Auswahl der Bewerber um Lehrlingsstellen mit zur Anwendung kommt.

Die Vorbereitungen für die Schaffung bahneigener Werkschulen sind im Gange. Der Unterricht stellt einen Ersatz für den Fortbildungsunterricht dar und ermöglicht eine bessere Berücksichtigung des Eisenbahnwesens als dies in öffentlichen Fortbildungsschulen möglich ist. Doch müssen

unter Umständen die Eisenbahnlehrlinge noch mit Bäcker-, Fleischer-, Barbier- und anderen Handwerkslehrlingen zusammen unterrichtet werden. Die neuen Werkschulen arbeiten mit ausgezeichneten Erfolgen bereits in einer Anzahl privater Großbetriebe. Zu Ostern 1920 werden die untersten Klassen von Eisenbahnlehrlingsschulen in Leinhausen, Grunewald, Guben, Potsdam und noch in einigen anderen Orten errichtet. In Vorbereitung ist auch die Verbesserung der bisherigen Heizerkurse zur theoretischen Ausbildung von Lokomotivführeranwärtern. Auch hier werden zu Ostern 1920 bereits einige Kurse eröffnet werden. Für das neue Haushaltsjahr ist unter Vorbehalt der Genehmigung der Landesversammlung der Betrag zur Prämiierung nützlicher Erfindungen von bisher etwa 20 000 ℳ auf 50 000 ℳ erhöht worden.

Eine der hauptsächlichsten Forderungen der neuen Zeit ist die nach einer finanziellen und geistigen Hebung der Beamtenschaft. In finanzieller Hinsicht sind bisher nur vorläufige Maßnahmen getroffen worden, um die gerade bei den Festbesoldeten eingetretene unerträgliche Notlage wenigstens einigermaßen zu beseitigen. Dahin gehören die laufenden und einmaligen Teuerungszulagen, die auch nach dem Kriege fortgezahlt werden mußten, und die schon erwähnte Beschaffungsbeihilfe. Der Zustand aber, daß die Beamtenschaft trotz ihrer hochwertigen Leistungen und ungeachtet der zur Erlangung der notwendigen allgemeinen und Fachbildung gebrachten Opfer nicht nur verhältnismäßig, sondern zum Teil auch absolut schlechter gestellt ist als die Arbeiter, drängt zu einer Besoldungsreform, deren baldige Durchführung zugesagt worden ist. Nebenher laufen die Bestrebungen nach Erleichterung des Aufstiegs besonders befähigter Beamten in höhere Stellen der Verwaltung. Durch Schaffung von Hilfsreferentenstellen ist bereits ein Anfang gemacht worden. Voraussetzung für eine allgemeinere Vorrückungsmöglichkeit und damit für eine Abschwächung des Unterschiedes zwischen den einzelnen Beamtenklassen ist aber die fachliche und allgemeine Fortbildung der Beamten. Diesem Gedanken dient eine von den Organisationen der Beamtenschaft selbst geschaffene Verwaltungsakademie in Berlin, eine Fachhochschule, der die Behörden des Reiches, der Länder und der Selbstverwaltungen Unterstützung zugesagt haben. Als Lehrer sind Professoren und Dozenten der Hochschulen sowie tüchtige Eisenbahnpraktiker gewonnen worden. Als ordentliche Hörer sollen Beamte zugelassen werden, die bei der Ablegung der Verwaltungsprüfungen bewiesen haben, daß sie gute Allgemeinbildung sowie ausreichende Fachkenntnisse und praktische Erfahrungen besitzen, um den Vorlesungen mit Nutzen folgen zu können. Vorläufig ist zunächst mit einer Akademie in Berlin der Anfang gemacht worden. Die Frage, ob eine Ausdehnung dieser Einrichtung durch Gründung anderer Anstalten durchgeführt werden soll, sowie die Frage einer Abschlußprüfung und Diplomerteilung sind noch in der Schwebe.

Die traurige Lage des Eisenbahnwesens lenkt natürlich mehr als früher das Augenmerk auf die Wasserstraßen. Wenn ihre Bedeutung auch durch die Unterbrechung des Betriebes in den Wintermonaten beeinträchtigt wird, so hat sich doch gezeigt, daß sie auch trotz dieser Einschränkungen eine überaus wertvolle Ergänzung des Eisenbahnnetzes bilden. Hat es doch das preußische Eisenbahnministerium verstanden, durch eine straffe Verkehrsleitung unter Verweisung geeigneter Transporte auf den Wasserweg den Eisenbahnen große Entlastung zu schaffen. Diese Entlastung wird allerdings auf die Dauer nur dann voll wirksam sein, wenn es gelingt, die Wasserfrachten, die infolge maßloser Lohnsteigerungen zum Teil sogar über die Eisenbahntarife hinausgegangen sind, auf ein erträgliches Maß zurückzuführen.

Zwar sind die Zeiten zu großen Bauarbeiten nicht angetan. Trotzdem sind aber die deutschen Regierungen entschlossen, die schon aus der Zeit vor dem Kriege stammenden und in letzter Zeit wieder energischer vertretenen Kanalpläne nach Möglichkeit zu fördern. An dem Mittellandkanal fehlt noch das Schlußstück Hannover-Magdeburg. Nachdem die Teilstrecke Misburg-Peine bereits in Angriff genommen worden ist, handelt es sich jetzt darum, über die weitere Linienführung Entscheidung zu treffen. Von der Berliner Handelskammer wurde kürzlich eine Entschließung zugunsten der sogenannten mittleren Trasse gefaßt, die die Fahrt zwischen Hannover und dem Ihlekanal, westlich von Burg, um ein Viertel bis ein Drittel gegenüber der südlichen Trasse abkürzen würde. — Die württembergische Regierung hat die Erklärung abgegeben, daß sie fest entschlossen sei, an die Ausführung des Neckarkanals heranzutreten, der ein Teilstück des geplanten Rhein-Neckar-Donau-Kanals ist. Die Kosten des ganzen Kanals Mannheim-Plochingen-Ulm wurden vor dem Kriege auf 200 Millionen Mark geschätzt, die sich jetzt um mindestens 50 % höher stellen werden. — Von badischer Seite wird auch die Ausgestaltung des Rheinstromes von Basel bis zum Bodensee zu einer Großschiffahrtsstraße dringend gefordert, was sich mit den Wünschen der Schweiz deckt. — Neuerdings wird auch wieder dem Plan einer Wasserverbindung Mindens mit Eisenach und Bamberg unter Benutzung des Flußbettes der Werra oder der Fulda erhöhtes Interesse entgegengebracht. (Fortsetzung folgt.)

Zur Auslegung des § 16 Abs. 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung.*)

Von Dr. Gotthard Brandis.

Die durch unsere trostlosen Verkehrsverhältnisse bedingte Überfüllung der Personenzüge und eine gewisse mit der Revolutionszeit entstandene moralische Skrupellosigkeit in weitesten Kreisen haben zur Folge gehabt, daß in Eisenbahnzügen mehr als früher Personen bei der Kontrolle durch den Schaffner ohne gültige Fahrkarte angetroffen werden. Meist handelt es sich um Reisende, die im Besitze einer Fahrkarte 3. Klasse die 2. Klasse benutzen, oder der betreffende Fahrgast kann überhaupt keine Karte vorzeigen, sei es, daß er eine solche nicht gelöst, sondern versucht hat als „blinder Passagier" mitzufahren, sei es, daß sie ihm auf irgendeine Weise abhanden gekommen ist.

Es mag unerörtert bleiben, ob und inwieweit unter solchen Umständen der Tatbestand des Betruges gegeben und eine strafgerichtliche Verfolgung möglich ist. Jedenfalls findet auf diese Fälle § 16 Abs. 2 der für den Personenbeförderungsvertrag maßgebenden Eisenbahn-Verkehrsordnung Anwendung. Hiernach hat ein Reisender, der keine gültige Fahrkarte vorweisen kann, das Doppelte des Fahrpreises für die von ihm zurückgelegte Strecke, bzw. wenn er die Zugangsstation nicht sofort nachweisen kann, für die ganze vom Zuge zurückgelegte Strecke, mindestens jedoch den Betrag von 6 ℳ zu entrichten.

Nicht selten wird die Zahlung der Strafgebühr von 6 ℳ verweigert, und dem Eisenbahnfiskus bleibt, wenn anders er seinen Vorschriften Achtung erzwingen will, schließlich nichts mehr übrig, als wegen dieses Betrages im Prozeßwege zu klagen. Im Verfahren wendet nun der beklagte Reisende gewöhnlich ein, er habe seine Fahrkarte bei der Kontrolle nicht vorzeigen können, weil sie ihm abhanden gekommen sei, doch könne der Mitreisende X. (in der Regel die Ehefrau oder ein anderer Verwandter) bezeugen, daß er eine gültige Fahrkarte gelöst hätte. Oder aber es wird geltend gemacht, der Reisende habe die 2. Wagenklasse, trotzdem er nur eine Fahrkarte 3. Klasse gehabt, deshalb benutzt, weil in der 3. Klasse alles besetzt gewesen, bzw. er sei bei dem großen Menschenandrang in das Abteil 2. Klasse hineingestoßen worden, ohne

*) Wir entnehmen diese Ausführungen der „Hanseatischen Gerichtszeitung", Nr. 23 vom 24. November 1919. D. Schriftl.

zu erkennen, daß es 2. Klasse gewesen sei. Auch für diese und ähnliche Behauptungen wird Zeugenbeweis angeboten.

Das A. G. Hamburg hat nun in einer Reihe von Fällen die in dieser Beziehung angebotenen Beweise erhoben und, da eine solche Beweisaufnahme in der Regel zugunsten des Reisenden auszufallen pflegt, die Klage des Eisenbahnfiskus abgewiesen.

Diese Entscheidungen sind meines Erachtens unrichtig. Der klare Wortlaut des § 16 Abs. 2 E. V. O. läßt keinen Zweifel darüber, daß es für die Fälligkeit der dort festgesetzten Beträge, insbesondere auch der Strafgebühr von 6 ℳ, gleichgültig ist, ob der betreffende Reisende eine Fahrkarte gelöst, aber verloren, oder ob er überhaupt keine gelöst hat, oder endlich unter welchen Umständen er in die von ihm unberechtigterweise benutzte Wagenklasse gelangt ist. Entscheidend soll vielmehr lediglich sein, ob der Reisende in dem Augenblick, wo die Vorzeigung der Karte gemäß Abs. 1 des § 16 von ihm verlangt wird, eine gültige Fahrkarte vorweisen kann oder nicht. Es mag zugegeben werden, daß die Fassung des § 16 Abs. 2 in vereinzelten Fällen gewisse Härten gerade unter den jetzigen Verhältnissen zur Folge haben kann. Dem ist dadurch Rechnung getragen, daß nach § 16 Abs. 6 den Eisenbahnen überlassen bleibt, die Fälle, in denen aus Billigkeitsrücksichten von der Erhebung der in Abs. 2, 4 und 5 des § 16 bezeichneten Beträge ganz oder teilweise abgesehen wird, durch den Tarif einheitlich zu regeln. Auf der anderen Seite kann unmöglich übersehen werden, daß der Fiskus, wenn er den zahllosen Fahrgeldhinterziehungen gewissenloser Leute und dem Treiben berufsmäßiger „blinder Passagiere" einen wirksamen Riegel vorschieben will, klarer und unzweideutiger Vorschriften bedarf, die sowohl eine schnelle Kontrolle ermöglichen, als weitläufige Ermittelungen über angebliche Strafausschließungsgründe in jedem einzelnen Falle unnötig machen. Es ist immerhin noch besser und auch im sozialen Sinne gerechter, wenn gelegentlich ein Unschuldiger ein paar Mark opfert, als wenn dem Fiskus jährlich Tausende von Fahrgeldbeträgen verloren gehen. Jedenfalls geht es nicht an, die Bestimmung des § 16 Abs. 2 dahin auszulegen, daß dem Reisenden aus Billigkeitsgründen der Nachweis gestattet sein müsse, daß er einmal im Besitze einer gültigen Fahrkarte gewesen sei. Behauptungen, wie sie oben gekennzeichnet waren, sind demnach unbeachtlich. Auf die vom Amtsgericht erhobenen Beweise kam es nicht an, vielmehr mußte in allen Fällen, in denen festgestellt war, daß ein Reisender in dem Augenblick, wo er verpflichtet war, die gültige Fahrkarte vorzuzeigen, dies nicht vermochte, der Klage des Eisenbahnfiskus aus § 16 Abs. 2 E. V. O. ohne weiteres stattgegeben werden. (Vgl. Eger, Kommentar zur E. V. O. 3. Aufl. S. 73; Urteil des L. G. Hamburg, Z. K. VIII vom 10. Dezember 1912 in Sachen Eisenbahndirektion gegen Schünemann).

Bedauerlicherweise konnten die unrichtigen Urteile des Amtsgerichts infolge der Geringfügigkeit des Streitgegenstandes nicht einmal im Wege der Berufung angefochten werden.

Noch ein anderer Gesichtspunkt mag zum Schluß hervorgehoben werden: In unserer Zeit, in der innerhalb weiter Kreise der Wert des Eides leider im gleichen Verhältnis wie unsere Valuta gesunken ist, sollte es nach Möglichkeit vermieden werden, zumal in Prozessen über so geringfügige Objekte, Beweisaufnahmen und Beeidigungen von Zeugen stattfinden zu lassen, wenn sie durch die Rechtslage nicht unbedingt erforderlich sind.

Avisierungswesen.

In Nr. 93 Jahrg. 1919 d. Ztg. wird auszugsweise ein Vortrag des Regierungsbaumeisters Werner-Gleiwitz wiedergegeben. In diesem sagt Herr Werner auf S. 994: „Das Avisierungswesen muß einer gründlichen Neuordnung unterzogen werden" und beschreibt in längeren Ausführungen das Verfahren des Voravisierens für beladene Wagen. Er schlägt dann gemeinsame Besprechungen zur Ausbildung des angeblichen Neuerungsverfahrens mit praktischen Verkehrsbeamten vor. Ja, wären letztere nur vor dem Vortrage befragt worden, dann wäre die Antwort geworden, daß diese vermeintliche Neuerung von den Verkehrspraktikern seit Jahren schon eingeführt ist, der Vorschlag somit längst überholt wurde. Die Verkehrspraktiker haben sich auch nicht auf das Voravisieren von Wagenladungsgütern beschränkt, sondern auch den Leerwagen einbezogen.

Kurz vor Abfahrt des Zuges von einer größeren Übergangsstation stellt der Zugabfertiger oder ein anderer Bediensteter aus den Frachtbriefen eine Liste derjenigen Ladungen — nach Empfangs-, Wohnort, Inhalt, Gewicht, Überweisungsfracht — auf, die vorzuavisieren wären. Diese Liste vergleicht er mit den tatsächlich in den Zug eingestellten Wagen und stellt außerdem fest, wie viel Dispositionswagen und welcher Art für einzelne Stationen im Zuge abrollen. Nach Zugabfahrt werden die Stationen durch Fernsprecher benachrichtigt, um die Entlader und Verlader sofort zu verständigen. Die Unterwegsstationen sind angewiesen, etwaiges Aussetzen von Wagen (Heißläufer usw.) sofort der Bestimmungsstation durch Fernsprecher mitzuteilen.

Dieses Voravisieren wird bei Wagenknappheit mit Erfolg angewendet. Bei Wagenüberfluß verbietet es sich, da ihm immerhin Mängel anhaften, die nur bei Wagenknappheit das kleinere Übel bilden.

Die Behauptung der Notwendigkeit einer Neuordnung des Avisierungswesens war somit völlig überflüssig. H.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Zur Verreichlichung der Eisenbahnen.** Die Fraktion der Deutschen Volkspartei hat in der preußischen Landesversammlung zur dritten Beratung des Eisenbahnhaushalts einen Antrag eingebracht, in dem gefordert wird, die Landesversammlung solle sich gegen die Übergabe der preußischen Staatsbahnen und Wasserstraßen an das Reich vor dem 1. April 1921 aussprechen. Daß die Fraktion mit diesem Antrag, der die Übergabe der Eisenbahnen und Wasserstraßen an das Reich um ein volles Jahr verzögern würde, einen Erfolg haben werde, wird man wohl in der Fraktion selbst nicht erwarten.

Der deutsch-nationale Abgeordnete Schmidt-Stettin hat eine Anfrage eingebracht, die sich darauf bezieht, inwieweit bei einer Übernahme der preußischen Eisenbahn durch das Reich das preußische Eisenbahnpersonal mit übernommen werden soll. Die Anfrage fordert, daß für das preußische Eisenbahnpersonal auf Grund der Kilometerlänge, der Verkehrswichtigkeit usw. so viel Stellen bei den einzelnen Beamtenkategorien mehr geschaffen würden, wie dies z. B. Bayern im Verhältnis besitze, daß ferner der preußische Eisenbahnbesitz nur unter geschlossener einheitlicher Landesverwaltung übergeben werde, wenn z. B. Bayern und Sachsen ihre Bahnen unter eigener Landesverwaltung übergäben. Weiter sollen sämtliche Beamten des preußischen Eisenbahnministeriums in das neue Reichsverkehrsministerium übergeführt werden und für die preußischen Eisenbahnbeamten die beim Reiche geltenden Bestimmungen über zwangsmäßige Zurruhesetzung keine Gesetzeskraft erhalten. Über diese Punkte wird von der preußischen Regierung Auskunft verlangt.

— **Die Übergangsbestimmungen für den Eisenbahnverkehr im Osten.** Aus Thorn geht der „D. Allg. Ztg." folgende Drahtnachricht vom 24. Dezember zu: „In den letzten Tagen haben in Danzig Besprechungen zwischen den polnischen Regierungsvertretern und Vertretern der Eisenbahndirektionen Königsberg, Danzig und Bromberg, sowie der preußischen Zollverwaltung stattgefunden. In ausführlichen Verhandlungen kamen alle Wechselwirkungen, die der Friedensvertrag auf dem Gebiet des Eisenbahnverkehrs im Osten mit sich bringt, zu eingehender Erörterung. Die Verhandlungen gaben geeignete Grundlagen ab für Vorschläge zu einem späteren Abkommen, das in der Übergangszeit die Schwierigkeiten des Verkehrs mildern soll, bis es später zwischen den beteiligten Staaten zur endgültigen Regelung dieser wichtigen Fragen kommt. In der Hauptsache sollen die Übergangsbestimmungen zur Aufrechterhaltung von Betrieben und des Verkehrs während der militärischen Räumung und der Übergabe der Eisenbahnstrecken festgelegt werden. Über die Grenzbahnhöfe, auf denen später Zoll- und Postabfertigung vorgenommen werden soll, finden besondere Beratungen zwischen den polnischen und preußischen Vertretern statt.

die bereits begonnen haben. Das Hauptaugenmerk wird von beiden Seiten auf unbedingte Aufrechterhaltung des Verkehrs während der Übergangszeit gerichtet.“

— **Eine neue Eisenbahnverwaltung im Saarbecken.** Hierüber berichtet die „D. Allg. Ztg.“ folgendes: „Im Augenblick des endgültigen Friedensschlusses wird ein neuer Gewaltakt der Entente aus dem Saarbecken gemeldet. Nach dem Friedensvertrag bleibt die Verwaltung des Saargebiets in deutscher Hand, bis der Regierungsausschuß für den Saarstaat durch den Völkerbund gebildet ist. Wie „Wolffs Telegraphenbüro“ meldet, hat entgegen dieser Bestimmung der Marschall Foch befohlen, daß bis zum 1. Januar die Eisenbahndirektion Saarbrücken aus dem Gebiet des künftigen Saarstaats entfernt und eine neue Direktion für dessen Eisenbahnen unter der Leitung eines französischen Offiziers gebildet wird. Das deutsche Personal soll gemäß den Bedingungen des Waffenstillstands auch weiterhin unter militärischem Befehl bleiben. Begreiflicherweise hat sich des gesamten Eisenbahnpersonals im Bezirk Saarbrücken und der Pfalz eine tiefgehende Unruhe bemächtigt. Die Arbeiter und Beamten sind entschlossen, sich diesem Rechtsbruch nicht zu fügen und verlangen daß die bisherige Verwaltung aufrechterhalten bleibt. Sie erheben insbesondere Einspruch gegen die Absicht, die Militarisierung der Eisenbahner beizubehalten.

Auf Anfrage an zuständiger Stelle wird dem obengenannten Büro bestätigt, daß die Militärbehörden der Entente die sofortige Einrichtung einer besonderen Eisenbahnverwaltung für die Linien des künftigen Saarstaates angeordnet haben. Die Reichsregierung hat gegen dieses den Bestimmungen des Friedensvertrages widersprechende Vorgehen in Paris Einspruch erhoben.“

— **Eisenbahnunglück in Kalthof (Westfalen).** Am 2. Januar 1920 stieß der von Iserlohn kommende Güterzug 9487 auf den im Bahnhof Kalthof (Kreis Iserlohn) stehenden Personenzug 1762. Zwei Reisende wurden getötet und 22 verletzt. Beide Lokomotiven und je zwei Personen- und Güterwagen wurden stark beschädigt. Weshalb der Güterzug das Haltsignal überfahren hatte, unterliegt noch der Untersuchung.

— **Lebensmittelsendungen für Wien.** Auf Anregung der württembergischen Regierung hat sich der preußische Eisenbahnminister mit der frachtfreien Beförderung der für die Wiener notleidende Bevölkerung gesammelten Lebensmittel und mit der Gewährung freier Fahrt an die Begleiter solcher Sendungen grundsätzlich einverstanden erklärt. Die Eisenbahndirektionen sind ermächtigt worden, in vorkommenden Fällen hiernach zu verfahren.

— **Holländisch-deutscher Eisenbahnverkehr.** Auf Grund von Unterhandlungen zwischen der niederländischen und der preußischen Staatsbahnverwaltung ist vom 1. Januar ab zwischen Holland und Deutschland ein regelmäßiger zweimaliger Expreßverkehr eingeführt worden und zwar über Emmerich, Hagen, Frankfurt (Main), Karlsruhe bis Basel. Die Züge, die nur mit erster und zweiter Klasse ausgestattet sind und deren Benutzung nur mit dem früheren Luxuszugzuschlag gestattet ist, führen Speise- und Schlafwagen. Die Züge verlassen am Dienstag und Freitag morgens 8.40 Uhr Amsterdam, sind 11,37 Uhr abends in Frankfurt und 7,19 Uhr morgens in Basel. Die Rückfahrt von Basel erfolgt an jedem Dienstag und Freitag 12,15 Uhr nachts. Ankunft in Frankfurt 7,24 Uhr vormittags und in Amsterdam 9 Uhr nachmittags. Es ist beabsichtigt, diese Züge für den Fall, daß sich das Bedürfnis erweist und die Verhandlungen mit der italienischen Staatsbahnverwaltung zum Abschluß gelangen, von Basel über Luzern nach Mailand und Genua durchzuführen.

— **Ausstandsbewegung in Mitteldeutschland.** In Dessau sind am 23. Dezember v. J. die Eisenbahnarbeiter in einen Streik eingetreten. Wie sich herausstellte, ist dieser Streik von einigen unbekannten Elementen ins Werk gesetzt worden, die in einer Versammlung der Bahnarbeiter verkündeten, die Eisenbahndirektion habe die Forderungen der Arbeiter auf höhere Löhne abgelehnt. Die Gewerkschaftsführer riefen daraufhin zum folgenden Tage eine neue Versammlung ein, in der sie erklärten, daß hier zum mindesten ein Irrtum vorliege und daß die Beratungen mit den Behörden nach den Feiertagen fortgesetzt würden. Daraufhin wurde die Arbeit in Dessau am Nachmittag des Heiligabends wieder aufgenommen. Die Eisenbahnarbeiter des Direktionsbezirks Magdeburg waren am 30. Dezember in einen 24-stündigen Ausstand getreten. Sie forderten eine Lohnzulage von 90 ₰ die Stunde. Darauf erließ der Beamtenausschuß der dortigen Eisenbahndirektion, da der Ausstand politisch ausartete, eine Kundgebung, in der die Beamten aufgefordert wurden, alle Arbeiten zu übernehmen, die zur Aufrechterhaltung des Betriebes notwendig sind. Am 31. Dezember wurde die Arbeit in allen Betrieben wieder aufgenommen.

— **Die Lohntarifverhandlungen bei der Eisenbahn.** Es wird versucht, die Öffentlichkeit durch die Nachricht zu beunruhigen, daß die Tarifverhandlungen der Eisenbahnverwaltung mit den Gewerkschaften der Eisenbahnarbeiter gescheitert seien. Die Nachricht ist unrichtig. Die Tarifverhandlungen haben bereits zur Verständigung über eine Reihe wichtiger Punkte des Tarifvertrages geführt; sie sind kurz vor dem Fest, der Feiertage wegen, bis zum 5. Januar vertagt worden und werden dann ungesäumt weitergeführt werden. Vor der Vertagung hat die Verwaltung nach Fühlungnahme mit den Gewerkschaften sich bereit erklärt, schon vom 1. Januar ab den Arbeitern nach Ortsklassen gestaffelte Zulagen zum jetzigen Stundenlohn zu zahlen. Dabei bestand Einverständnis darüber, daß die Sätze des Tarifvertrages keinesfalls unter diese Zulagen heruntergehen werden, und daß die Arbeiter auf jeden Fall die im Tarifvertrag festzustellenden Zulagen rückwirkend vom 1. Januar 1920 ab nachgezahlt erhalten. Es handelt sich also bei diesen Zuschlägen nicht, wie behauptet worden ist, um einen Vorschuß, der etwa von den Arbeitern zurückgezahlt werden müßte, sondern um eine teilweise Vorwegnahme des Tarifvertrages. Nach Auffassung der Verwaltung besteht kein Grund zu der Annahme, daß die Tarifverhandlungen nicht zum Abschluß gebracht werden könnten. — In Frankfurt haben Vertrauensmänner des Deutschen Eisenbahner-Verbandes in einer stark besuchten Versammlung dem Berliner Zentralvorstand des vorgenannten Verbandes ihr Mißtrauen ausgesprochen, da er eine widerspruchsvolle und unentschiedene Haltung in den Tarifverhandlungen mit der Regierung gezeigt habe. Die Versammlung erklärte sich namens der Frankfurter Eisenbahner nicht einverstanden mit der vorläufigen Regelung der Tarifsätze ab 1. Januar 1920 und gab in einer Entschließung bekannt, daß die Eisenbahner bis zur Besserstellung ihrer wirtschaftlichen Lage nicht mehr imstande seien, ihre Arbeit in vollem Umfange zu erfüllen und fortan nur unter strikter Beobachtung der für den Eisenbahnbetrieb gültigen Bestimmungen arbeiten könnten. Die Eisenbahner hielten zwar einen Streik im gegenwärtigen Augenblick für unzweckmäßig, seien aber, falls die Regierung auf ihrem wenig entgegenkommenden Standpunkt beharre, entschlossen, auch von diesem äußersten Mittel Gebrauch zu machen.

— **Die Ausgabe von Schülerzeitkarten** hat, wie die „Reichshauptstädtische Korrespondenz“ mitteilt, nunmehr eine Neuregelung erfahren, die dem Aufstiege der Begabten zugute kommen soll. Neben den jugendlichen Schülern und Schülerinnen sind in den Bereich des Benutzerkreises der Schülermonatskarten auch die Besucher und Besucherinnen von Hochschulen einbezogen worden. Weiterhin werden Schülermonatskarten auch an Erwachsene oder selbständige Personen zum Besuche von Fortbildungs-, Fach- und Gewerbeschulen, zum Besuche von Einzelunterricht und für Fortbildungslehrgänge für Lehrer und Handwerker ausgegeben, sofern die Ausbildung für einen künftigen Beruf oder Erwerb bezweckt ist. Für Geschwister werden je besondere Karten ausgestellt, die auch für verschiedene Wagenklassen und Strecken gelten können. Die Anträge für die Erwachsenen sind ebenso von einer Bescheinigung abhängig, wie die Anträge von Schülern und werden von der Fahrkartenausgabe in der gleichen Weise erledigt.

— **Einstellung des Personenzugverkehrs in Bayern.** Die Münchener Korrespondenz Hoffmann meldet amtlich: Wegen Kohlenmangels wird der Personenzugverkehr in ganz Bayern am 1., 4., 6. und 11. Januar eingestellt. Der Nahverkehr bleibt bestehen, der Schnellzugverkehr wird durchgeführt.

— **Hochwasser in Württemberg.** Das Hochwasser zu Weihnachten hat auch Zerstörungen im Verkehrswesen zur Folge gehabt. In Schorndorf ist ein Zug der Nebenbahn nach Welzheim infolge von Unterspülung des Bahnkörpers durch die Rems entgleist. Die Strecke bleibt mehrere Tage unbefahrbar. Auch die Nebenbahn zwischen Schramberg und Schiltach ist durch das Hochwasser der Berneck außer Betrieb gesetzt. Bei Schramberg ist ein Arbeiter während der Bergungsarbeiten ertrunken. Bei Cannstatt hat der Neckar die Schiffbrücke der Daimlerwerke weggeschwemmt. In Gaildorf ist eine Notbrücke dem Kocher zum Opfer gefallen.

— **Lastkraftwagen im Dienste der Güterbeförderung.** Schon bald nach dem Eintritt der Verkehrsschwierigkeiten in Deutschland hat sich das neugegründete Reichsverkehrsministerium mit der Frage befaßt, ob die Heranziehung der im deutschen Besitz befindlichen Lastkraftwagen für die

Güterbeförderung möglich sei. Aus den großen Heeresbeständen waren noch etwa 2400 Lastkraftwagen verfügbar, die im Betriebe der Kraftfuhrämter waren. Die Kraftfuhrämter sind nunmehr fast sämtlich in private Gesellschaften umgewandelt worden, über die das Reich eine Kontrolle ausübt. Diese Gesellschaften haben nun ebenfalls auf Vermittlung des Reichsverkehrsministeriums eine zulängliche Brennstoffversorgung erhalten und befördern mit den Kraftwagen im Nahverkehr vor allem Kartoffeln und Kohlen. Jeder Wagen ist imstande, täglich 4 t Nutzlast zu befördern, so daß auf der Eisenbahn täglich eine Entlastung entsteht, die der Leistung von 1000 Güterwagen zu je 10 t entspricht. Die Leistung der Kraftwagen ist in erster Linie abhängig von dem Zustande der Straßen; die Erfahrungen, die bisher mit der Kraftwagengüterbeförderung in dieser Hinsicht gemacht worden sind, haben durchaus befriedigt. Wenn auch die Brennstoffbeschaffung zunächst noch schwierig ist, so wird doch auch hierin die angebahnte Organisation des Lastkraftfahrwesens eine Änderung schaffen können.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind folgende Änderungen eingetreten: Versetzt sind: die Regierungsräte Dr. jur. Tiebert, bisher in Erfurt, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Hannover, und Schwedler, bisher in Hannover, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Erfurt, die Regierungs- und Bauräte Fritz Neubert, bisher in Bromberg, als Vorstand des Eisenbahnbetriebsamts 1 nach Cassel, Schloe, bisher in Tilsit, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Erfurt, Priester, bisher in Elberfeld, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Frankfurt (Main), Engelhardt, bisher in Fulda, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Elberfeld, Ryssel, bisher in Oppeln, als Vorstand des Eisenbahnmaschinenamts nach Fulda, und Ahlf, bisher in Glückstadt, nach Jena, als Vorstand des Werkstättenamts bei der Eisenbahnhauptwerkstätte daselbst, die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs August Sauer, bisher in Dirschau, als Vorstand des Eisenbahnbetriebsamts nach Limburg (Lahn), Walter Loycke, bisher in Posen, zum Eisenbahnbetriebsamt nach Eberswalde, Rohde, bisher in Posen, zur Eisenbahndirektion nach Berlin unter Belassung in seiner bisherigen Beschäftigung als Hilfsarbeiter in den Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, Schanze, bisher in Danzig, zum Eisenbahnbetriebsamt 2 nach Leipzig, und Frankenberg, bisher in Elberfeld, zum Eisenbahnbetriebsamt 1 nach Hagen (Westf.), der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Ernst Dorpmüller, bisher in Saarbrücken, nach Magdeburg, als Vorstand (auftrw.) eines Werkstättenamts bei der Eisenbahnhauptwerkstätte Magdeburg-Salbke, die Regierungsbaumeister des Hochbaufachs Birkholz, bisher in Hamm (Westf.), zur Eisenbahndirektion nach Stettin, Lechner, bisher in Cöln, zur Eisenbahndirektion nach Cassel und Arnold, bisher in Stettin, zur Eisenbahndirektion nach Erfurt, der Eisenbahningenieur Leupold, bisher in Nakel, als Vorstand des Eisenbahnbetriebsamts nach Soldin, die Eisenbahn-Hauptkassenrendanten, Rechnungsräte Heepe, bisher in Frankfurt (Main), zur Eisenbahndirektion nach Königsberg (Pr.), und Lüthje, bisher in Königsberg (Pr.), zur Eisenbahndirektion nach Münster (Westf.). — Zum Regierungsbaumeister sind ernannt: die Regierungsbauführer des Maschinenbaufachs Karl Günther aus Winne, Kreis Schmalkalden, und Wilhelm Lipperheide aus Menden, Kreis Iserlohn. — Zur Beschäftigung im Staatseisenbahndienst sind einberufen: die Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbaufachs Johannes Baumann bei der Eisenbahndirektion in Erfurt und Arnold Meier bei der Eisenbahndirektion in Berlin. — Dem Präsidenten der Eisenbahndirektion, Wirklichen Geheimen Oberregierungsrat Kindermann in Erfurt, dem Ober- und Geheimen Regierungsrat Karl Gallo bei der Eisenbahndirektion in Mainz, dem Oberregierungsrat v. Szymonski bei der Eisenbahndirektion in Königsberg (Pr.), dem Oberbaurat Heeser bei der Eisenbahndirektion in Danzig, den Geheimen Bauräten Oesten, Mitglied der Eisenbahndirektion in Saarbrücken, Kloos, Mitglied der Eisenbahndirektion in Cassel, Settgast, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 3 in Berlin, Borggreve, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts in Marburg (Bez. Cassel), Schlonski, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts in Soldin, und Rudolf Schulze, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 in Cassel, dem Regierungsrat Gerike, Mitglied der Eisenbahndirektion in Breslau, dem Regierungs- und Baurat Hüter bei der Eisenbahndirektion in Essen und dem Eisenbahndirektor Nerger, Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts in Liegnitz, ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste mit Ruhegehalt erteilt. — Dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Bräuning, bisher in Breslau, ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatseisenbahndienste erteilt. — Der Regierungsrat Weicker, Mitglied der Eisenbahndirektion in Breslau, ist gestorben.

Bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung ist dem Vorstand der Betriebsdirektion Zwickau, Oberbaurat Feige, die Dienstbezeichnung „Geheimer Baurat“ beigelegt worden. — Versetzt ist der Bauamtmann Müller beim Bauamt Leipzig I als Vorstand zum Neubauamt Leipzig-Engelsdorf. — Angestellt wurde der Rechtsanwalt Dr. jur. Fuchs in Dresden als Finanzassessor bei der Generaldirektion. — Aus der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung ausgeschieden ist der technische Oberrat bei der Generaldirektion, Oberbaurat Bassenge, infolge Ernennung zum technischen Vortragenden Rat im Finanzministerium mit der Dienstbezeichnung „Geheimer Baurat“. — Bei derselben Verwaltung ist den Bauamtmännern Braune beim Neubauamt Wurzen, Nicolai beim Allgemeinen technischen Bureau, Seibt beim Neubauamt Altenberg und Zetzsche beim Neubauamt Löbau die Dienstbezeichnung Baurat beigelegt worden. — Befördert wurden die Finanz- und Bauräte Götze bei der Betriebsdirektion Dresden-N. und Richter, Vorstand des Maschinenbetriebsbureaus zu technischen Oberräten bei der Generaldirektion mit der Dienstbezeichnung „Oberbaurat“ und der Finanz- und Baurat Heim, Vorstand des Bauamtes Pirna, zum Technischen Oberrat und Vorstand der Betriebsdirektion Chemnitz mit der Dienstbezeichnung „Oberbaurat“, ferner die Regierungsbaumeister Göhring, beim Neubauamt Plauen (Vogtl.), König, beim Neubauamt Meißen und Kunz, beim Neubauamt Ebersbach, zu Bauamtmännern. — Ernannt worden sind die Technischen Oberräte mit der Dienstbezeichnung „Oberbaurat“ Haeuser bei der Betriebsdirektion Zwickau zum Vorstand dieser Betriebsdirektion und Rothe bei der Generaldirektion zum Vorstand der Betriebsdirektion Leipzig I. — Versetzt wurden die Bauräte Heidrich, Vorstand des Bauamts Döbeln II, zur Betriebsdirektion Dresden-N., Herbig, Vorstand des Neubauamts Plauen (Vogtl.), als Vorstand zum Bauamt Döbeln II, Klein, Vorstand des Bauamts Glauchau, zur Betriebsdirektion Zwickau, Seidel, Vorstand des Neubauamts Schandau, als Vorstand zum Bauamt Pirna, Wolf, beim Bauamt Dresden-N., als Vorstand zu Bauamt Glauchau, und der Regierungsbaumeister Halank, beim Neubauamt Wurzen, zur Generaldirektion. — Aus der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung sind ausgeschieden: die Geheimen Bauräte Falian, Vorstand der Betriebsdirektion Leipzig I, und Feige, Vorstand der Betriebsdirektion Zwickau, infolge Versetzung in den Ruhestand, und der Oberfinanzrat Dr. jur. v. Brescius bei der Generaldirektion infolge Versetzung in das Finanzministerium mit der Dienstbezeichnung „Geheimer Finanzrat“.

Österreich.

— **Südbahn.** In der letzten unter Vorsitz des Präsidenten Dr. Weeber abgehaltenen Verwaltungsratssitzung am 22. Dezember v. J. berichtete Generaldirektor Dr. Fall zunächst über die ab Neujahr auf den österreichischen Linien der Gesellschaft in Kraft tretenden neuen Tarife und über die überaus ungünstige Gestaltung des Verkehrs, der insbesondere infolge der Kohlennot schon bisher die empfindlichsten Einschränkungen erfuhr und nunmehr auf den österreichischen Linien für eine ganze Woche eingestellt werden mußte. Ferner wurden die Rückwirkungen der wachsenden Teuerung auf die Materialbeschaffung und die Personalkosten eingehend erörtert. Hierbei wurde betont, daß die neuen Teuerungsmaßnahmen für das Personal der österreichischen Linien in den Ergebnissen der neuen Tarife nur dann ihre Deckung würden finden können, wenn der Verkehr schon in nächster Zeit eine wesentliche Verstärkung erfahren sollte. Für das Personal der ungarischen Linien der Südbahn wurde die beantragte Fortdauer der bestehenden Teuerungsmaßnahmen genehmigt. Was die südslawischen Linien betrifft, so stand der Verwaltungsrat vor der Tatsache, daß in den letzten Tagen für das Personal der südslawischen Staatsbahnen neuerlich eine sehr weitgehende Erhöhung der Teuerungszulagen und beträchtliche Lohnaufbesserungen bewilligt wurden. Das Erfordernis bei Übernahme dieser Maßnahmen zugunsten des Personals der südslawischen Südbahnlinien ist so bedeutend, daß es durch die Betriebseinnahmen bei den gegenwärtigen Tarifen auch im Fall einer wesentlichen Steigerung des Verkehrs nicht gedeckt werden könnte. Da ganz abgesehen davon die Gesellschaft bei weitem nicht über die Geldmittel verfügt, die diesem Erfordernis entsprechen würden, so könnte sie die erwähnten Teuerungsmaßnahmen für das Personal ihrer südslawischen Linien nur dann übernehmen, wenn und insoweit ihr die notwendigen Geldmittel von Staats wegen zur Verfügung gestellt würden.

Die zu diesem Zweck in Belgrad dringlich unternommenen Schritte haben bisher noch zu keinem Erfolge geführt. Nach der ganzen Sachlage mußte der Verwaltungsrat die Überzeugung gewinnen, daß angesichts der stets wachsenden Schwierigkeiten, mit denen das Unternehmen zu kämpfen hat, die Aufrechterhaltung des eigenen Betriebes der gesellschaftlichen Linien ernstlich gefährdet erscheint.

— **Mittenwaldbahn.** Im Tiroler Landtage wurde kürzlich ein Antrag seines Finanzausschusses über eine allfällige staatliche Pachtung der Mittenwaldbahn verhandelt. Das Staatsamt für Verkehrswesen will zum Zwecke der Elektrisierung der Arlbergbahn das Ruezwerk ausgestalten, um von dort die Kraft für die Elektrisierung der genannten Bahn zu gewinnen. Um nun diese Umgestaltung durchführen zu können, hat das Staatsamt für Verkehrswesen sich erboten, das ganze Unternehmen der Mittenwaldbahn in den Pachtbetrieb der Staatsverwaltung zu übernehmen. Es wird beantragt: Das Land Tirol tritt seinen Besitz an Aktien der Mittenwaldbahn im Betrage von einer Million Kronen unter folgenden Bedingungen an den Staat ab: 1. Das Staatsamt für Verkehrswesen bezahlt für die vom Lande Tirol überlassenen Stammaktien von einer Million Kronen 10% des Nennwertes sogleich bar an das Land Tirol aus. 2. Das Staatsamt für Verkehrswesen verpflichtet sich, den Ausbau der Mittenwaldbahn ehestens und in einer Weise durchzuführen, daß der Betrieb dieser Bahn in intensivster Weise geführt werden kann. Zu diesem Zwecke verpflichtet sich das Staatsamt für Verkehrswesen zur Beisteuerung eines genügenden erstklassigen Maschinenmaterials, zur Vermehrung des Fahrparks sowie zum Umgestaltung der Bahnstraße dergestalt, daß ermöglicht werde, einen intensiven Betrieb auf der Mittenwaldbahn in klagloser Weise durchführen zu können. 3. Dem Lande Tirol steht nach wie vor das Recht zu, ein Mitglied in den Verwaltungsrat der Mittenwaldbahn zu entsenden. 4. Die Staatsbahnverwaltung soll dem Lande Tirol jenes Projekt für die Ausnützung der Wasserkräfte von Nordtirol unentgeltlich überlassen, welches sie seinerzeit hat anfertigen lassen.

Diese Anträge wurden vom Landtag einstimmig angenommen.

— **Verlängerung der Verkehrssperre.** Angesichts der andauernden Kohlennot und des geringfügigen Kohleneinlaufes während der Weihnachtsfeiertage ist die Personenverkehrssperre auf den Eisenbahnen bis einschließlich des Neujahrstages, also bis 2. Januar 1920, verlängert worden. Maßgebend für diesen schwerwiegenden Beschluß des Staatsamts für Verkehrswesen war in erster Linie die Notwendigkeit, Kohlen in genügendem Maße für die Beförderung des Getreides aus Triest und für die übrigen Lebensmittelzüge zur Verfügung zu stellen.

— **Die Prager Verhandlungen über den Kohlenverkehr.** Die tschechischen Vertreter haben erklärt, ihre gegenwärtige Kohlenlage sei eine derart schlechte und der Mangel an Lokomotiven mache sich so sehr fühlbar, daß es ihnen unmöglich wäre, über die bisher an Österreich zu liefernden oder gelieferten Mengen hinauszugehen. Sie könnten sich daher vorläufig auch nicht zu einer Erklärung über die Einführung von Pendelzügen entschließen, weil sie eine derartige verkehrstechnische Maßregel augenblicklich nicht durchzuführen in der Lage wären. Die fremden Regierungen haben sich außerordentlich für Österreich eingesetzt, um trotz dieser Schwierigkeiten eine Verbesserung des Kohlenverkehrs herbeizuführen; gleichwohl ist man nicht zu einem befriedigenden Abschlusse gelangt, sondern es wurde lediglich am Ende der sehr langwierigen Besprechungen festgelegt, daß einerseits der französische Gesandte über den Fortgang der Konferenz nach Paris berichten wird, anderseits die Vertreter Österreichs sich in den nächsten Tagen mit der Angelegenheit beschäftigen und die in Prag erhaltenen Aufklärungen in der Richtung zu verwerten suchen, ob nicht vielleicht durch eine Aushilfe mit österreichischen Lokomotiven oder in anderer Art die Lage der Tschechen erleichtert werden könnte. Daß man übereinkam, den mit Ende des Jahres ablaufenden Kohlenvertrag stillschweigend als verlängert zu betrachten, hat nur dann eine praktische Wirkung, wenn das Übereinkommen eingehalten wird.

Übrige europäische Länder.

— **Forderung der elsaß-lothringischen Abgeordneten.** Die elsaß-lothringischen Abgeordneten haben in der französischen Kammer zur Lösung der Sprachenfrage in Elsaß-Lothringen folgende Forderung gestellt: Die elsässisch-lothringische Bevölkerung verlangt die Zweisprachigkeit im Gericht, in der Schule, auf der Post und auf der Eisenbahn. Die Bahnen Elsaß-Lothringens dürfen nicht an die Staatsbetriebe abgegeben werden. Pünktlichkeit und Ordnung müssen wieder in das Bahnwesen einziehen. Ferner werden schleunige Maßnahmen zur Besserung der Transport-, Kohlen- und Finanzkrise verlangt.

— **Erhöhung der Eisenbahntarife in Frankreich.** Der französische Verkehrsminister hat kürzlich der Kammer einen Gesetzentwurf unterbreitet, durch den die Preise auf der Eisenbahn für die dritte Klasse um 45 %, für die zweite Klasse um 50 %, für die erste Klasse um 55 % erhöht werden sollen. Der Gepäcktarif und der Tarif für Postpakete soll gleichzeitig um 115 % heraufgesetzt werden.

Die französische Kammer hat am 31. Dezember die Eisenbahn-Tariferhöhungen mit 451 gegen 114 Stimmen angenommen. Fahrpreisermäßigungen genießen gewisse Kriegsbeschädigte und Familien mit vielen Kindern.

— **Französischer Einfluß im griechischen Eisenbahnwesen.** Das „Petit Journal" meldet, daß etwa 50 französische Techniker am 30. Dezember 1919 Paris verlassen und sich nach Athen begeben haben, um die griechischen Eisenbahnen zu reorganisieren, die durch die Inkraftsetzung des Versailler Vertrages einen bedeutenden Zuwachs erhalten.

— **Lohnforderungen der italienischen Eisenbahner.** Das Syndikat der italienischen Eisenbahner fordert in einer Denkschrift von der Regierung für die Angestellten der Staatsbahnen einen monatlichen Zuschuß von 200 Lire und droht im Falle der Ablehnung mit dem Streik. In einer halbamtlichen Mitteilung verweist die Regierung auf den Betriebsfehlbetrag, der weitere Zugeständnisse an das Personal unmöglich mache.

— **Die Londoner Untergrundbahn bei den Luftangriffen.** Bei den Luftangriffen auf London (s. Nr. 87 Jahrg. 1919) hat die Untergrundbahn, um einen Feldausdruck zu gebrauchen, als Heldenkeller gedient; hier ist sie ja bei ihrer tiefen Lage viel besser als z. B. der Pariser Métro geeignet, dessen Decke bekanntlich bei einem der Bombenangriffe an mehreren Stellen durchgeschlagen worden ist. Sowohl die Haltestellen als auch die Züge wurden bei den Luftangriffen den Flüchtenden freigegeben, ohne Rücksicht darauf, daß dadurch der Verkehr vollständig gestört wurde. Man schätzt, daß im ganzen 4 000 000 Menschen von dieser Gelegenheit, vor den fallenden Bomben Zuflucht zu suchen, Gebrauch gemacht haben, und in einer Nacht, am 18. Februar 1918, haben sich schätzungsweise allein 300 000 Menschen in die Anlagen unter Tag geflüchtet. Das Personal hat dabei den Verkehr so geregelt und so beruhigend auf die Menge eingewirkt, daß nur ein einziger Unfall vorgekommen ist. Die Flüchtenden durften nicht nur die Bahnsteige ohne Fahrkarten betreten, sondern auch die Züge unentgeltlich benutzen. Überdies stellte die Verwaltung während der nächtlichen Betriebspause Wächter, die bei einem Angriff die Anlagen öffneten. Auch waren alle Vorkehrungen für die erste Hilfe bei Unfällen getroffen.

Allgemeines.

— **Kugel- oder Scheibenlager?** In Nr. 78 v. J., S. 831 d. Ztg. wurde schon über einen spannenden Wettstreit zweier schwedischer Privatfirmen, der Nordiska Kullager Aktiebolaget (N K A) und der Svenska Kullagerfabriken (S K F) um die kostenlose Einführung neuer Lager bei den Staatsbahnwagen berichtet. Der interessante Wettstreit geht weiter und zieht immer mehr die öffentliche Aufmerksamkeit in Schweden auf sich. Das von der N K A ausprobierte „Scheibenlager" hat, wie schon erwähnt, ein ungleich größeres Tragvermögen als ein Kugellager der gleichen Größe. Was die Abnutzungsverhältnisse betrifft, so wird als ein Vorteil der Scheibenlager geltend gemacht, daß die Scheiben im Lager immer um die gleiche geometrische Achse laufen, so daß sich die Scheiben nachträglich von selbst zu der vom Reibungsstandpunkt geeignetsten Form abnutzen. Auf Grund seines größeren Tragvermögens eignet sich das Scheibenlager vor allem für solche Maschinenelemente, die besonders hohen Beanspruchungen ausgesetzt sind, wie für schwere elektrische Generatoren oder Motoren, größere Explosionsmotoren, Straßen- und Eisenbahnwagen.

Bei der Anwendung der Scheibenlager im Eisenbahnbetrieb können folgende wirtschaftliche Vorteile erzielt werden: 1. weniger Unterhaltung der Lager, weil die Untersuchung bei Wagen, die nicht ständig in Schnellzügen laufen, nur noch einmal im Jahre, statt bisher halbjährlich stattzufinden braucht; 2. Verringerung der Verkehrsstörungen durch Wegfall von Warmlaufen bei Wagen und Tendern; 3. Ölersparnis und

4. Kraftersparnis. Bei Personenwagen rechnet man eine Ersparnis für die Wagenachse an vermindertem Unterhalt von etwa 25 Kr., für Ölersparnis 4 Kr. und für Wegfall von Warmläufen gegen 3,5 Kr. Es macht das für das Jahr und die Wagenachse zusammen 32,5 Kr. Die Ersparnis an Kohle bei Dampflokomotivbetrieb und Annahme von 10% Einsparung rechnet man durchschnittlich zu 344 Kr. Diese Berechnungen und Erprobungen sind allerdings noch wenig vollkommen, doch glaubt die N K A schon jetzt einen allgemeinen Übergang der Eisenbahnen zum Scheibenlager befürworten zu sollen.

Der Erfolg der N K A läßt nun die Svenska Kullagerfabriken nicht schlafen. Sie bemängelt vor alem die bisherigen Ergebnisse der Scheibenlagererprobung als keineswegs hervorragend. Während ein einziger Drehgestellwagen mit Scheibenlagern bei 32,3 km Geschwindigkeit und 4,5 t Zapfendruck 50 000 km gelaufen sei, seien zwei mit S K F-Rollenlagern ausgestattete Drehgestellwagen bei 46 km Geschwindigkeit und 5,2 t Zapfendruck schon über 1 Million Kilometer gelaufen. Ein interessanter Umstand sei dabei, daß die notwendigen Auswechselungen in den späteren Jahren geringer geworden seien als in den früheren. Ein Wagen laufe nun schon zwei Jahre ohne irgend eine Beanstandung der Lager. Im übrigen habe die S K F langdauernde Versuche angestellt, um ein vollständig betriebssicheres und haltbares Lager für den Eisenbahnbetrieb zu erzielen. Das Ergebnis dieser Versuche sei eine ganz neue Lagerart, die jetzt ausprobiert vorliegt und binnen kurzem bei den S K F-Werkstätten Gegenstand der Massenherstellung werden dürfte. In den Werkstätten der S K F habe ein für einen Schnellzug-Drehgestellwagen bestimmtes Lager solcher Art vierfache Überbelastung ausgehalten bei einer Anzahl Umläufe, die den dem Scheibenlager unter einfacher Betriebslast nachgerühmten 50 000 km mehr als entspreche.

Es ist zu hoffen, daß unter den Wirkungen dieses Wettbewerbs die schwedischen Bahnen auf dem Gebiete der Wagenachsenlager Fortschritte erzielen werden. Das N K A-Scheibenlager wurde auf der letzten schwedischen Messe vorgeführt. Dr. S.

— **Nebelsignale auf drahtlosem Wege.** Das Bureau of Standards in Vereinigung mit dem Bureau of Lighthouses führt jetzt nach einem Bericht, den das schwedische Generalkonsulat in Neuyork an das Ministerium des Äußeren gerichtet hat, Versuche mit Radiumnebelsignalen aus. Das Projekt beschäftigt sich mit der Verwendung von drei Leuchtfeuern in der Chesapeakebucht und mit einem Leuchtfeuerfahrzeug und besteht in der selbsttätigen Absonderung eines Radiosignals von einem Leuchtfeuer und der Aufnahme des Signals durch eine einfache Vorrichtung, die angibt, aus welcher Richtung das Signal kommt. Dr. S.

Rechtspflege.

— **Umfang der Haftung der Eisenbahn für das zur Aufbewahrung gegebene Handgepäck.** Der Kläger übergab der Handgepäckstelle des Bahnhofes S. einen Koffer mit Inhalt und einen Damenregenschirm zur vorübergehenden Aufbewahrung, erlangte sie jedoch bei Vorzeigung des ihm erteilten Hinterlegungsscheins nicht zurück, da der die Rückgabe des Handgepäcks besorgende Gepäckträger sie inzwischen anderweitig weggegeben hatte. Die weiteren Nachforschungen nach den Gepäckstücken waren vergeblich. Kläger behauptet, der betreffende Gepäckträger habe den Verlust der Gepäckstücke grob fahrlässig verschuldet; die Gepäckstücke und ihr Inhalt hätten einen Gesamtwert von 1114,50 *M* gehabt, darunter der Schirm einen solchen von 60 *M*. Die Eisenbahn sei verpflichtet, diesen Betrag voll zu ersetzen. Sie habe aber unter Berufung auf die zu § 39 der Eisenbahnverkehrsordnung im Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif erlassenen Ausführungsbestimmungen für den Handkoffer und die Handtasche nur je 100 *M*, für den Schirm 60 *M* erstattet. Die Berufung auf diese Ausführungsbestimmungen versage aber, weil die Eisenbahn nach der zwingenden Vorschrift des § 39 E. V. O. als Verwahrer auf Ersatz des vollen Schadens hafte und diese Haftung nicht durch Ausführungsbestimmungen aufgehoben oder beschränkt werden könne, weil ferner die Ausführungsbestimmungen gegenüber der später erlassenen Vorschrift des § 39 E. V. O. nichtig seien.

Die beklagte Eisenbahn hat beantragt, die Klage auf vollen Ersatz abzuweisen. Sie hat geltend gemacht, daß die zu § 39 E. V. O. erlassenen Ausführungsbestimmungen volle Gültigkeit hätten, und daß sie danach für die in den Gepäckstücken enthaltenen Kostbarkeiten überhaupt nicht, im übrigen nur zum Höchstbetrage von 100 *M* für jedes Gepäckstück hafte, also ihrer Ersatzpflicht genügt habe. Kläger hat dagegen behauptet, daß die Beklagte auch bei Kostbarkeiten auf vollen Schadenersatz hafte und hat die Eigenschaft einer Kostbarkeit bei den in dem Gepäck enthaltenen Sachen bestritten.

Das Landgericht Schwerin hat die Klage aus folgenden Gründen zurückgewiesen: „Der § 39 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (E. V. O.) vom 23. Dezember 1908 bestimmt, daß die Eisenbahn für das von den Reisenden auf den Eisenbahnstationen zur vorübergehenden Aufbewahrung niedergelegte Handgepäck als Verwahrer haftet. Der Verwahrer hat nach §§ 688 f, 276, 280 Abs. 1 B. G. B. dem Hinterleger den vollen Schaden zu ersetzen, wenn er vorsätzlich oder fahrlässig die Unmöglichkeit der Zurückgabe der hinterlegten Sachen herbeiführt und hat nach § 278 Satz 1 B. G. B. auch das Verschulden seiner Erfüllungsgehilfen zu vertreten. Diese Haftung ist im B. G. B. dispositiv angeordnet, der Verwahrer kann nach §§ 276 Abs. 2, 278, Satz 2 B. G. B. im voraus vereinbaren, daß er weder für eigene Fahrlässigkeit, auch nicht für grobe, noch für Vorsatz oder Fahrlässigkeit seiner Erfüllungsgehilfen haftet. Die beklagte Eisenbahn nimmt dieses Recht des Verwahrers des B. G. B. auch für sich in Anspruch und hat deshalb zur Ausführung des § 39 E. V. O. in dem zum 1. Mai 1916, also nach dem Inkrafttreten der jetzt geltenden Fassung der E. V. O. erlassenen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif bestimmt, daß Kostbarkeiten zur Aufbewahrung nicht aufgegeben werden dürfen (3) und daß für Verlust der aufbewahrten Gegenstände der nachgewiesene Schaden, jedoch nur bis zum Höchstbetrage von 100 *M* das Stück ersetzt wird (8). Diese Bestimmungen des Tarifes gelten als vertragliche Abreden bei jeder Handgepäck-Hinterlegung, was dadurch zum Ausdruck kommt, daß sie auf dem dem Hinterleger erteilten Hinterlegungsschein aufgedruckt sind. Demgegenüber ist der Kläger der Ansicht, daß die im B. G. B. für den Verwahrer dispositiv angeordnete Haftung für Vorsatz und jede Fahrlässigkeit durch § 39 E. V. O. zwingend vorgeschrieben ist und hält unter Berufung auf Eger, Anmerkung 155 zu § 39 E. V. O. die erwähnten Ausführungsbestimmungen für unwirksam. Dieser Ansicht konnte das Gericht nicht beitreten. Eger meint, die Beschränkung der Haftung der Eisenbahn stehe mit der Vorschrift des § 471 Abs. 2, Satz 2 H. G. B. in Widerspruch, wonach Vereinbarungen, die den Vorschriften der E. V. O. zuwiderlaufen, nichtig sind. Demgegenüber weist die Beklagte mit Recht darauf hin, daß diese Vorschrift nur für die im § 471 Abs. 1 H. G. B. bezielten Beförderungsgeschäfte, nicht für die mit diesen Beförderungsgeschäften nur äußerlich im Zusammenhang stehende Aufbewahrung von Handgepäck gilt. Andererseits kann auch nicht anerkannt werden, daß der von Eger behauptete Widerspruch überhaupt vorhanden sein würde. Denn es berechtigt nichts zu der Annahme, daß der § 39 E. V. O. der Eisenbahn die für den Verwahrer des B. G. B. dispositiv angeordnete Haftung zwingend auferlegen und dadurch ihre Haftung im Verhältnis zum Verwahrer des B. G. B. verschärfen wollte. Es muß vielmehr angenommen werden, daß die E. V. O. der Eisenbahn in jeder Beziehung die gleiche Stellung wie dem Verwahrer des B. G. B. und damit auch die Befugnis, ihre Haftung in dem gekennzeichneten Umfange zu beschränken, einräumen wollte. Diese Annahme ist um so mehr berechtigt, weil solche Haftungsbeschränkung auch in anderen Fällen, z. B. beim Verlust von Reisegepäck, nach § 465 Abs. 2 H. G. B. der Eisenbahn freisteht. Die weitere Erwägung Egers, die Eisenbahn könne von dem seiner Meinung entgegengesetzten Standpunkt aus ihre Haftung ganz ausschließen, ist eine Zweckmäßigkeitserwägung von nicht ausschlaggebender Bedeutung. Das Gericht hält vielmehr mit Rundnagel (bei Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen B. 18, Seite 275) und dem Österreichischen Obersten Gerichtshof (bei Eger B. 30, Seite 113) die durch die fraglichen Ausführungsbestimmungen herbeigeführte Haftungsbeschränkung für zulässig und verweist auf die überzeugenden Ausführungen von Rundnagel a. a. O. Diese Haftungsbeschränkung gilt auch bei grobem Verschulden, so daß es bei dem vom Kläger angebotenen Beweis, daß der die Gepäckstücke ausgebende Gepäckträger grob fahrlässig gehandelt habe, nicht darauf ankommt. Ebensowenig kommt es darauf an, inwieweit die Haftung der Eisenbahn deshalb ausgeschlossen ist, weil die in Verlust geratenen Gegenstände Kostbarkeiten waren. Denn die Eisenbahn hat dadurch, daß sie dem Kläger für den Handkoffer und die Handtasche je 100 *M*, für den Schirm den vom Kläger angegebenen vollen Wert mit 60 *M* ersetzte, ihre Ersatzpflicht in vollem Umfange erfüllt, und die Klage war deshalb abzuweisen."

— **Brand durch Funkenflug aus der Lokomotive eines Eisenbahnbauzuges. Schadenshaftung des Eisenbahn-Bauunternehmers.**

Eine Aktiengesellschaft hatte im Frühjahr 1914 die Konzession zum Betriebe einer Kleinbahn erhalten. Sie übertrug die Ausführung des Baues dieser Bahn der Ostdeutschen Eisen-

bahngesellschaft. Am 5. Februar 1916 gerieten acht mit Stroh gedeckte Gebäude eines dem Rittergutsbesitzer v. S. gehörenden Vorwerks, die dicht an der Bahnstrecke lagen, in Brand. Den Brandschaden von 18 900 ℳ hat die Feuersozietät für die Provinz Ostpreußen, bei der die Gebäude versichert waren, ersetzt. Die Feuersozietät erhob dann aus abgetretenen Rechten des Herrn v. S. Klage auf Erstattung dieser Brandschadenssumme gegen die Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft, weil der Brand durch Funkenflug aus der Lokomotive eines Bauzuges entstanden sei, der auf der hier fraglichen noch im Bau befindlichen Strecke verkehrt hatte.

Landgericht und Oberlandesgericht Königsberg haben der Klage stattgegeben und die Beklagte zum Schadensersatz verurteilt. Zur Begründung führte das Oberlandesgericht aus: Der Entschädigungsanspruch der Klägerin ist zwar nicht auf § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes von 1838 zu gründen, da unter der in diesem Gesetz als entschädigungspflichtig gedachten Gesellschaft lediglich die Betriebsunternehmerin, nicht aber die Bauausführende zu verstehen ist. Gleichwohl ist aber die Klage begründet. Nach der Rechtsprechung ist, wenn dem Eigentümer eines Grundstücks eine Klage zur Abwehr einer Störung seines Eigentums entzogen ist, weil die Störung von einem behördlich genehmigten Betrieb ausgeht, dem Geschädigten ein Anspruch auf Schadensersatz gegen den Störer gegeben, ohne daß der Nachweis eines dem Störer zur Last fallenden Verschuldens erforderlich ist. Dieser Grundsatz ist insbesondere auf Schadensfälle wegen Brandes infolge Funkenflugs angewendet worden. Er gilt auch für den vorliegenden Fall. Die Beklagte war vermöge der Betriebskonzession berechtigt, die Bahnanlage zu bauen und die Baustrecke mit Bauzügen zu befahren. Sie bediente sich der Konzession ihrer Auftraggeberin, um an der fraglichen Stelle Bauarbeiten auszuführen; deren Befugnis, die Bahnstrecke zu befahren, war auf die Beklagte übergegangen, als die Beklagte die Bauarbeiten übernahm. Die Beklagte handelte im Auftrage und als Helferin der konzessionierten Gesellschaft; sie hatte auch einen Vorteil davon, daß der Eigentümer v. S. kein Recht zur Abwehr ihrer Eingriffe in sein Eigentum hatte, sondern die Gefährdung seines Grundstücks durch den Verkehr der Bauzüge dulden mußte. In analoger Anwendung des obigen, in der Rechtsprechung feststehenden Grundsatzes muß daher die Beklagte der Klägerin als Rechtsnachfolgerin des Herrn v. S. den an dessen Gebäuden durch Funkenflug entstandenen Schaden ersetzen. Der Umstand, daß Herr v. S. sich seinerzeit bei der Projektierung der Bahn damit einverstanden erklärt hatte, daß die Bahnstrecke über seinen Grund und Boden gelegt werde, steht der Geltendmachung des streitigen Schadensersatzanspruches nicht entgegen; denn Herr v. S. wollte natürlich mit der Zustimmung zu der Anlegung der Bahn nicht auf Schadensersatzansprüche der vorliegenden Art verzichten. Der Klageanspruch ist hiernach begründet, da nach der Beweisaufnahme als erwiesen anzusehen ist, daß tatsächlich ein Funken aus der vorbeifahrenden stark rauchenden Lokomotive eines Bauzuges auf das Strohdach eines der niedergebrannten Gebäude gefallen ist und den Brand verursacht hat.

Das Reichsgericht hat dieses Urteil bestätigt und die Revision der Beklagten zurückgewiesen. (Aktenz.: VI. 258/19. — Urt. v. 15. Dez. 1919.) K. M. L.

Der Schriftleitung sind folgende Bücher zugegangen:

Verkehrshandbuch des Eisenbahn- und Postverkehrs für Baden und die wichtigeren Verkehrsbeziehungen zwischen Baden und dem übrigen Deutschland. Bearbeitet von O. Rieger. Ausgabe November 1919. Verlag der C. F. Müllerschen Hofbuchhandlung m. b. H. Karlsruhe. Preis 2 ℳ und Teuerungszuschlag.

Dr.-Ing. K. Wienecke: Vortrag über Staatsbahnorganisation und Wirtschaftsleben; Vorarbeiten zur Mitwirkung bei der staatlichen Ordnung des Verkehrswesens, vorgetragen vor den Vertretungen des Wirtschaftslebens und der Technik. (Schriften des Deutschen Verbandes Technisch-Wissenschaftlicher Vereine.) Verlagsabteilung des Vereins Deutscher Ingenieure. Berlin 1919.

Dr.-Ing. Rudeloff: Das Preußische staatliche Materialprüfungsamt, seine Entstehung und Entwicklung. (Sonderabdruck aus den Mitteilungen des Materialprüfungsamts zu Berlin-Lichterfelde West, Heft 3 u. 4, Jahrg. 1919). Verlag Jul. Springer, Berlin.

K. Günther: Sicherung einer Zugfahrt auf einer zweigleisigen Bahnlinie mit Streckenblockeinrichtung. Mit einer dreifarbigen lithographischen Tafel. Verlag R. Oldenbourg, München. Preis 2,50 ℳ.

Tarifänderungen und Frachterhöhungen aus Anlaß des Krieges auf deutschen und anderen festländischen Eisenbahnen, Nachtrag I nach dem Stande vom 15. Oktober 1919. Zusammengestellt und verlegt von Winkler & Fischer, Internationale Transportgesellschaft m. b. H. Berlin W 35, Lützowstraße 102/104.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 31. Dezember v. Js. ist der

Regierungs- und Baurat

Karl Meyer

während seines Urlaubs in Berlin-Grunewald plötzlich verschieden. Der Verstorbene, der der Eisenbahndirektion Hannover fast 9 Jahre als Mitglied angehört hat, erfreute sich wegen seiner vorzüglichen Herzens- und Charaktereigenschaften allgemeiner Beliebtheit und Wertschätzung. Sein Andenken werden wir in Ehren halten.

Hannover, den 5. Januar 1920. (22)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Eisenbahndirektion.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Vom 15. Januar 1920 ab erhält der an der Bahnstrecke Kirchen-Olpe gelegene Bahnhof Freudenberg die Bezeichnung „Freudenberg (Kreis Siegen)“.

Elberfeld, 30. Dezember 1919. (19)
Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Heft C, II.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1920 wird die Station Rohenstadt (Oberlahnkr.) als Versandstation in die Gruppe 2 der Versandstationen des Ausnahmetarifs 7 b aufgenommen. Näheres im preußisch-hessischen Tarifanzeiger und bei den beteiligten Dienststellen.

Frankfurt (M.), 30. Dezember 1919.
Eisenbahndirektion. (21)

Gemeinschaftliches Heft C Ib (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1920 ab werden erhöht:

1. im Abschnitt „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten“ die Frachtzuschläge im Verkehr mit den Bahnhöfen
   a) der Albtalbahn,
   b) der Nebenbahn Bruchsal - Hilsbach-Menzingen,
   c) der Bühlertalbahn,
   d) der Nebenbahn Kehl-Altenheim-Offenburg-Ottenheim (bei Leitung über Lahr-Dinglingen),
   e) der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn,
   f) der Nebenbahn Neckarbischofsheim-Hüffenhardt,
   g) der Nebenbahn Rhein-Lahr-Seelbach,
   h) der Nebenbahn Wiesloch-Meckesheim-Waldangelloch;
2. im Abschnitt „III. Überfuhrgebühren und sonstige örtliche Gebühren“ die Überfuhrgebühren in den Bestimmungen für Bonn Ellerbf., Dransdorf, Rodenkirchen b. Cöln und Wesseling Rheinwerft.

Näheres enthält die am 1. Januar 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, Seite 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 30. Dezember 1919. (12)
Eisenbahndirektion.

Am 10. Januar 1920 gelangen im Binnen- und direkten Güterverkehr neue Frachtzuschläge zur Einführung. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Wernigerode, im Dezember 1919. (14)
Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

Binnen-Gütertarif der Westfälischen Landes-Eisenbahn.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Ausnahmetarife 6 u für Steinkohlen usw., 28 für Abfallkalk zwischen Beckum Ost und Beckum und 29 für Güter aller Art im Übergangsverkehr aufgehoben.

Neu eingeführt wird, ebenfalls mit sofortiger Gültigkeit ein neuer Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw.

Nähere Auskunft gibt die unterzeichnete Direktion.

Das alsbaldige Inkrafttreten dieser Tarifänderungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455).

Lippstadt, den 26. Dezember 1919. (15)
Die Direktion
der Westfälischen Landes-Eisenbahn.

Tfv. 53. Binnentarif der Bentheimer Kreisbahn. Bk. 8 (126).

Der Ausnahmetarif 6 wird mit sofortiger Gültigkeit aufgehoben.

Betr.-Dir. Benth. Krb. 27. 12. 19
Nr. 6838 II. (16)

Deutsch-luxemburgische Güterverkehre — Teil I vom 1. April 1909.

Der Tarif wird zum 1. Januar 1920 förmlich aufgehoben.

Frankfurt (Main), 29. Dez. 1919 (17)
Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. Januar 1920 wird der Versand von Eilgut und beschleunigtem Eilgut in Bremen Neustadt vom Personenbahnhof nach dem Güterbahnhof verlegt. Der Empfang verbleibt auch weiterhin auf dem Personenbahnhof.

Oldenburg, 31. Dezember 1919. (18)
Eisenbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr, Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1920 treten für einige Stationsverbindungen ermäßigte Entfernungen in Kraft. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 30. Dezember 1919. (10)
Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 9. Januar 1920 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht. Näheres enthält die am 1. Januar 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 29. Dezember 1919. (11)
Eisenbahndirektion.

Dahme-Uckro'er Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1920 werden die im Verkehr mit der diesseitigen Bahn zur Erhebung kommenden besonderen Frachtzuschläge (Heft C I b — Stationstariftafeln usw. — Tfv. 200) erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455). Nähere Auskunft erteilen unsere Dienststellen.

Dahme (Mark), den 29. Dezember 1919.
Die Direktion. (9)

Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander sowie den Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Zum 15. Januar 1920 werden zum Gemeinsamen Heft A sowie zu den Anhängen 5 und 6 dieses Heftes die Nachträge 1 herausgegeben. Sie enthalten hauptsächlich bereits veröffentlichte Änderungen und Ergänzungen. Beseitigt werden zum 1. März 1920 die Begünstigungen in der Frachtberechnung bei Verwendung kleiner belgischer usw. Wagen. Abzüge sind zum Preise von 30, 20 oder 10 ₰ durch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, 29. Dezember 1919. (2)
Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr (Verkehr mit Basel und Schaffhausen).

Am 1. März 1920 treten Änderungen der Kilometertafel in Kraft, womit Frachterhöhungen verbunden sind. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben unsere Stationen Auskunft.

Dresden, am 29. Dezember 1919. (4)
Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Für Zuckerrüben in Arbeitswagen sowie belgischen, französischen und italienischen Wagen mit beschränktem Laderaum tritt mit sofortiger Wirkung eine bis 31. Januar 1920 gültige besondere Frachtberechnung in Kraft. Näheres ist aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch erteilen die Stationen Auskunft.

Dresden, am 29. Dezember 1919. (3)
Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Wirkung werden die Anwendungsbedingungen des „Ausnahmetarifs 4c für Kalkstein usw. zu Düngezwecken“ geändert. Aufschluß geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

München, 27. Dezember 1919. (5)
Tarifamt der Bayer. St.-E. r. d. Rh.

Graz-Köflacher Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 6. Jänner 1920 bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. Dezember 1920, werden die Frachtsätze für Eil- und Frachtgut im Abschnitt „IV Gebührenberechnungstabellen“ des Lokalgütertarifes, Teil II, der Graz-Köflacher Eisenbahn (vom 1. August 1910, Neuauflage vom 1. Jänner 1919) außer Kraft gesetzt und durch jene der Gebührenberechnungstafeln für die allgemeinen Tarifklassen des mit 1. Jänner 1920 zur Einführung gelangenden Lokalgütertarifes, Teil II (I. Teil für die normalspurigen Linien) der österreichischen Staatsbahnen ersetzt. Unter Einem treten an Stelle der Frachtsätze des Ausnahmetarifes I (für Kohlen mineralische) die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1a des vorgenannten Lokalgütertarifes der österreichischen Staatsbahnen.

Wien, am 22. Dezember 1919. (6)

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Reichsbahn-Württembergischer Expreßguttarif.

Der Tarif mit Nachtrag 1 wird mit sofortiger Wirkung aufgehoben.

Stuttgart, den 23. Dezember 1919. (1)
Generaldirektion der Württ. Staatseisenbahnen, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Personenfahrpreise neu festgesetzt. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Wernigerode, 21. Dezember 1919. (20)
Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

Badischer Personentarif Heft B.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1919 ist der Nachtrag 5 erschienen. Er enthält Änderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen sowie die infolge der Tarifänderungen ab 1. Oktober 1919 eingetretenen Neuerungen.

Karlsruhe, 24. Dezember 1919. (7)
Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Preuß.-Hess.-Sächs. Südwestdeutscher Expreßguttarif.

Der Tarif wird mit Gültigkeit vom 1. März 1920 neu herausgegeben. In den Expreßgut-Tarif sind eine Reihe von Stationsverbindungen neu aufgenommen. Neben Ermäßigungen treten teilweise auch Erhöhungen ein. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Erfurt, den 29. Dezember 1919. (8)
Eisenbahndirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

5. Offene Stellen.

Bei der Eisenbahnabteilung der Brandenburgischen Provinzialverwaltung soll ein Betriebsingenieur eingestellt werden. Einstellung zunächst auf Probe, bei Bewährung planmäßige Anstellung als Provinzialbeamter, Einreihung nach Dienstalter. Gehalt von 2400—4800 ℳ, Wohnungsgeldzuschuß 800 ℳ jährlich (für Ledige zwei Drittel hiervon), ruhegehaltfähige Stellenzulage von zunächst jährlich 300 ℳ, die nach 5 Jahren auf 600 ℳ steigt, daneben Teuerungsbezüge nach Groß-Berliner Sätzen, wovon schon jetzt 1200 ℳ ruhegehaltfähig sind. Neue Besoldungsregelung in Aussicht. Eisenbahnmaschinen-Betriebsingenieure wollen sich schriftlich melden bei dem Landesdirektor der Provinz Brandenburg, Berlin W 10. (13)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 2. Berlin, den 10. Januar 1920. LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, **amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 8 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 40 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 45 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 50 Pf. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 1.20 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 2. | Berlin, den 10. Januar 1920. | LX. Jahrgang.

Inhalt:

Rückblick auf das Jahr 1919.

(Fortsetzung aus Nr. 1.)

Die österreichischen Friedensbedingungen stimmen im großen und ganzen mit denen überein, die Deutschland auferlegt worden sind. Auch hier sind an Italien, Serbien, Rumänien und an die neu entstandenen Randstaaten große Gebietsteile mit allem Staatsbesitz, also auch den Eisenbahnen und ihrem Zubehör, abzutreten. Die Lage der Österreicher wird, wie kürzlich der Staatssekretär des Staatsamts für Verkehrswesen, Paul, geäußert hat, noch dadurch wesentlich erschwert, daß sich die Entente nicht damit begnügt hat, den deutschösterreichischen Staat in bezug auf seine Verkehrshoheit unter dasselbe drückende Joch zu spannen wie das Deutsche Reich, sondern daß den Tschechoslowaken noch weitergehende Spezialvorteile zugestanden sind, die bewirken, daß der deutschösterreichische Staat in seiner Verkehrspolitik auch noch in eine besondere Abhängigkeit gegenüber dem mit ihm noch vor wenigen Monaten in einem Staatsgebilde vereinigten tschechoslowakischen Staat versetzt wird. Weiter kommt erschwerend hinzu, daß die Ausnutzung dieser die Staatshoheit verneinenden Bestimmungen gewissermaßen in die Hände von Spezialfeinden gegeben ist. Fast unüberwindliche Schwierigkeiten entstehen dadurch, daß durch die Abtretung früher vereinter Gebiete einheitliche Eisenbahnverwaltungen mit ihrem Wagenpark und ihren sonstigen Vermögenswerten auseinandergerissen werden. Wie die Vermögensauseinandersetzung der Gebiete der ehemaligen österreichisch-ungarischen Monarchie überhaupt, so bergen auch diese Teilungen eine solche Fülle von Zweifelsfragen und Streitpunkten in sich, daß eine gerechte Lösung selbst zwischen gleich starken und einander wohlgesinnten Parteien kaum gefunden werden könnte. Hier ist aber infolge der Unterstützung der Entente als Dank für die Abtrünnigkeit der Randstaaten die Stellung Deutsch-Österreichs so geschwächt, daß es mit gutem Grund fürchtet, durch die Durchführung der Vertragsbestimmungen im Enderfolge noch schlechter gestellt zu werden, als es dem Wortlaut des Friedensvertrages von St. Germain entspricht.

In seiner Tarifhoheit ist Österreich hinsichtlich des Seehafenverkehrs dadurch beschränkt, daß es sich verpflichten muß, die vor dem Kriege für den Verkehr im Adriatischen und Schwarzen Meer bestandenen Tarife aus dem Gesichtspunkt ihres Wettbewerbs mit den deutschen Nordseehäfen aufrechtzuerhalten, eine Bestimmung, die es Österreich verwehren soll, seine Wirtschaftspolitik nach Norden einzustellen. Die Tschechoslowakei erhält das Recht der freien Durchführung von Zügen von Preßburg nach Fiume über Murakeresztur und von Budweis nach Triest über Linz-Aßling. Dieses Vorzugsrecht begreift die Befugnis der Tschechen in sich, Maschinendepots und kleinere Reparaturwerkstätten auf österreichischem Boden zu errichten und dort Überwachungsorgane zu bestellen. Ein britischer Schiedsrichter soll über etwaige Meinungsverschiedenheiten endgültig entscheiden. Ähnliche Eingriffe in die österreichische Staatshoheit sind für das Post- und Telegraphenwesen vorgesehen.

Schon durch den Waffenstillstandsvertrag, den Vorläufer des Friedens von St. Germain, ist das frühere Kaiserreich Österreich mehr als der Hälfte seines Eisenbahnnetzes beraubt worden. Vor dem Kriege umfaßte es rund 19 000 km Staatsbahnen und 4000 km Privatbahnen, also zusammen etwa 23 000 km. Am 1. Januar 1919 stellten sich die deutschösterreichischen Besitzverhältnisse wie folgt:

Staatsbahnen und vom Staat betriebene Privatbahnen	7 437,923
Privatbahnen (Buschtiehrader, Wien-Aspang, Graz-Köflach, Südbahn)	2 785,322
Bahnen in fremdem Staatsbetrieb	37,121
Ausländische Bahnen in Österreich	95,660
	10 356,026 km.

Die Verwaltung und Betriebsführung dieses Eisenbahnnetzes liegt in den Händen der Staatsbahndirektionen Wien, Wien-Nordost, Linz, Innsbruck und Villach. Die Obliegenheiten des k. k. Eisenbahnministeriums sind nach der neuen deutsch-

österreichischen Verfassung auf das Staatsamt für Verkehrswesen übergegangen. Außer den Eisenbahnangelegenheiten sind aber dem Staatsamt noch weitere Zweige des Verkehrswesens übertragen worden; in erster Linie vom 1. Juli 1919 an das Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen. Ferner wurde ihm ein Wasserkraft- und Elektrizitätswirtschaftsamt (W. E. W. A.) unterstellt, dem der Ausbau und die Bewirtschaftung der österreichischen Wasserkräfte übertragen worden ist. Seit dem 1. März 1919 ist außerdem als besondere Abteilung beim Staatsamt das Elektrizitätsamt (E.A.) gebildet worden, das im Zusammenwirken mit dem W. E. W. A. alle zur Einführung des elektrischen Zugbetriebes auf den österreichischen Bahnen nötigen Vorarbeiten und Ausführungen sowie den Ausbau der Kraftwerke übernehmen soll. Von der Ausnutzung der Wasserkräfte für die elektrische Zugförderung verspricht man sich eine große Verbilligung und Entlastung im Eisenbahnverkehr, der ständig unter der Kohlennot, die von allen Ländern vielleicht Österreich am härtesten betroffen hat, leidet. Mit den Arbeiten für die Elektrisierung der Arlbergbahn ist im September begonnen worden. Die volle Durchführung des elektrischen Betriebes wird für Ende 1921 erwartet. Der Strom soll von einem großen Kraftwerk am Spullersee (1800 m ü. M.) gewonnen werden. Ferner soll die Tauernbahn unter Ausnutzung der Wasserkraft des Mallnitzbaches elektrisiert werden. Jüngst hat der Ausschuß für Verkehrswesen der Nationalversammlung auch die Verstaatlichung und Elektrisierung der Salzkammergutbahnen beschlossen. Schließlich wird auch die Elektrisierung der Linie Attnang-Steinach-Irdning und der Wiener Stadtbahnen beabsichtigt. Für diese Elektrisierungsarbeiten ist ein erster Kredit von 38 Millionen Kronen bewilligt worden.

Zu der Zuständigkeit des Staatsamts für Verkehrswesen gehört auch das Kraftfahrwesen, das staatliche Vermessungswesen und das Luftfahrwesen. Ein „Komitee für das Luftfahrwesen“ berät dabei die Regierung. Vor allem sollen geeignete leistungsfähige Landungsplätze als erste Voraussetzung für die Bildung großer internationaler, durch Österreich führender Luftverkehrslinien geschaffen werden. Ein Luftverkehrsgesetz ist in Vorbereitung.

Nachdem die Leitung des Staatsamts zunächst in die Hand des zum Unterstaatssekretär ernannten Sektionschefs Bruno Ritter von Enderes gelegt worden war, wurde das Amt des Staatssekretärs dem früheren Direktorstellvertreter der Staatseisenbahngesellschaft und nachmaligen Präsidenten für Volksernährung Ludwig Paul übertragen.

Die finanziellen und betrieblichen Verhältnisse der deutschösterreichischen Staatsbahnen haben sich außerordentlich bedrohlich gestaltet. Österreich ist in der Kohlenzufuhr ganz von dem Auslande abhängig, das ihm zum Teil feindlich gesinnt ist. Deutschland hat nach Kräften ausgeholfen, leidet aber zurzeit selbst schwer unter Kohlenmangel. Zur Verkehrsnot trug der Wagen- und Lokomotivmangel erheblich bei. Der österreichische Wagenpark ist zum Teil den Feinden in die Hände gefallen. An Italien mußten infolge der Waffenstillstandsbedingungen 123 Lokomotiven und 2360 Wagen abgetreten werden; der Rest verteilt sich auf Österreich und die Randstaaten. Die Auseinandersetzung ist noch nicht durchgeführt; Beauftragte aller Nationalstaaten sind mit dieser schier unentwirrbaren und schwierigen Aufgabe beschäftigt. Schon jetzt steht aber fest, daß dem deutschösterreichischen Staat ein so bescheidener Wagenpark verbleiben wird, daß er kaum zur Bewältigung des jetzigen dürftigen Verkehrs, keinesfalls aber zur Ermöglichung eines im Interesse des Wiederaufbaus der Wirtschaft so notwendigen Verkehrsaufschwungs ausreichen wird. Die Lokomotivfabriken sind nur ungenügend leistungsfähig. Ein Versuch, in Frankreich Betriebsmittel zu erwerben, ist anscheinend noch nicht geglückt, da Frankreich die Ausfuhr hindert.

Im Jahre 1919 hat Österreich infolge aller dieser Betriebsschwierigkeiten seinen Verkehr immer wieder von neuem einschränken müssen. Zugausfälle, Verkehrssperren an Sonn- und Feiertagen, ja zeitweilige völlige Betriebseinstellungen waren die Folge dieses Zustandes. Die Kosten für Betriebsstoffe sind ins Ungemessene gestiegen, wobei die traurige Senkung der Valuta mitbestimmend war. Die zur Hungersnot führende Lebensmittelknappheit und allgemeine Teuerung lähmt die Arbeitskraft des Personals. Dazu trat die für jeden Eisenbahnbetrieb verhängnisvolle Einführung des Achtstundentages. Die Löhne und Gehälter mußte die Verwaltung wiederholt erhöhen, um sie einigermaßen mit den Kosten der Lebenshaltung in Einklang zu bringen. Im April wurde eine Neuordnung der Dienst- und Ruhezeiten vorgenommen und eine Verbesserung der Gehaltsstufen unter Abkürzung der Vorrückungsfristen der Beamten. Alle diese Maßnahmen, verbunden mit der Steigerung der Kosten für Betriebsstoffe, führten zu einer solchen Erhöhung der Betriebsausgaben, daß die Staatsbahnfinanzen täglich schlechter werden. Der frühere Eisenbahnminister Wrba hat kürzlich den Betriebsverlust der Staatsbahnen für 1919 auf 5—600 Millionen Kronen geschätzt. Bei dieser Sachlage hat die österreichische Staatsbahnverwaltung es nicht vermeiden können, wiederholt zu dem zweischneidigen Schwert der Tariferhöhungen zu greifen. Schon während des Krieges wurden die Personentarife am 1. Februar 1917 um 30 %, am 1. Dezember 1917 um weitere 50 % und am 1. Februar 1918 um weitere 30 % erhöht. Die Gütertarife wurden am 1. Februar 1917 durch die Frachtsteuer und den Kriegszuschlag mit etwa 30 % belastet; dazu kam am 1. Januar 1918 eine 50-prozentige Erhöhung für Eil- und Stückgut und die Versetzung der meisten Güter in höhere Tarifklassen und am 1. September 1918 eine 70-prozentige Erhöhung der Tarife für alle Frachtgüter, mit Ausnahme von Kohlen, die nur mit 40 % belastet wurden. Alles in allem wurden die österreichischen Tariferhöhungen seit Kriegsbeginn in der Fachpresse kürzlich auf fast 400 % geschätzt. Die direkten Tarife mit dem Ausland, insbesondere mit den Randstaaten und dem Deutschen Reich, sind sämtlich gekündigt worden. Die eigenen Tariferhöhungen dieser Länder und die Valutaschwankungen haben dazu gezwungen. Im direkten Verkehr müssen also die Binnentarife der beteiligten Verwaltungen angestoßen werden. Es verlautet, daß die Staatsbahnverwaltung das System der prozentualen Erhöhung verlassen und ganz neue Tarife herstellen will. Mit dem Personentarif ist bereits am 15. November begonnen worden. Der neue Grundpreis für die 3. Klasse beträgt 16 Heller für das Kilometer, die 2. Klasse kostet den doppelten Preis der 3. Klasse, die 1. den doppelten Preis der 2. Klasse. Die Erhöhung beträgt hiernach in der 3. Klasse etwa 48 %, in den beiden anderen Klassen etwa 70 % des bisherigen Tarifes. Außerdem wird die Preisspannung zwischen Personen- und Schnellzügen von 25 auf 50 % erhöht. Auch das Reisegepäck wird für den Schnellzugverkehr höher berechnet als für Personenzüge. Die Erhöhung der neuen Gepäcksätze beträgt bei Personenzügen 85 %, bei Schnellzügen 185 %. Ob die österreichischen Staatsbahnen mit diesen neuen Sätzen auskommen werden, scheint allerdings noch nicht festzustehen. Nach neuen Zeitungsmitteilungen sind wiederum für den Beginn des neuen Jahres große Erhöhungen (50 % im Personen- und 150 % im Güterverkehr) geplant.

Allmählich haben Österreich und seine Randstaaten wieder direkte Abfertigungen mit den Nachbarländern zugelassen, die sich aber zurzeit auf den Güterverkehr, meist auf ganze Wagenladungen, beschränken. So sind z. B. Abkommen für die Verkehre Österreich-Italien über Tarvis, Innichen und den Brenner, Deutschland-Italien über Kufstein-Brenner, Österreich - Polen, Österreich - Südslawien, Tschecho - Slowakei-Buchs - Schweiz, Tschecho - Slowakei - Polen, Tschecho-Slowakei-Italien, -Polen und -Rumänien getroffen worden. Sie sind im allgemeinen auf der gleichen Grundlage aufgebaut

worden. Maßgebend sind die Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr, mit einigen Abweichungen (Erhöhung der Lieferfristen, Ausschluß von Nachnahmen, Barvorschüssen, Interessedeklarationen und nachträglichen Verfügungen des Absenders). Der Hinweis auf das I. Ü. muß aber im Frachtbrief beseitigt werden, soweit ihn die jetzt noch benutzten älteren Muster enthalten.

Die Politik der Entente, den großen Durchgangsverkehr nach dem Orient von dem Gebiet der Mittelmächte abzulenken, hat auch Österreich betroffen. Für einen großen Expreßzug ist allerdings eine Ausnahme zugelassen worden, nämlich für den im Herbst eingerichteten Schnellzug Frankreich-Straßburg-Stuttgart-München-Wien. Der Schnellzug- und Schlafwagenverkehr Wien-Berlin über Regensburg-Passau konnte wegen der schwierigen Betriebsverhältnisse nur mit Unterbrechungen gefahren werden. Gegen Jahresschluß hat der Schlafwagen wieder geführt werden können.

Von den größeren Privatbahnen der früheren Monarchie haben die Buschtiehrader und die Aussig-Teplitzer Bahn noch im Jahre 1918 gute Einnahmen erzielt, die zum Ausgleich der höheren Betriebskosten ausgereicht haben. Sie gehören jetzt ins tschechoslowakische Gebiet.

Von der Südbahn fallen die Strecken Ala-Brenner (199 km), Franzensfeste-Toblach (61 km), Triest-Loitsch (107 km), Nabresina-Cormons (50 km) und St. Peter-Fiume (55 km), mithin im ganzen 462 km in das von den italienischen Armeen besetzte Gebiet. Die Strecken Loitsch-Spielfeld (213 km), Steinbrück-Sissek (126 km), Marburg-Unter-Drauburg (64 km) und Pragerhof-Kotor-Alsó-Domburú (91 km), im ganzen also 494 km, fallen in den Machtbereich der Südslawen. Von dem Gesamtnetz der Südbahn, 2234 km, befinden sich demnach zurzeit kaum mehr als die Hälfte im Gebiet des deutschösterreichischen und des ungarischen Staates. Während des Krieges waren die Südbahnlinien beim Einmarsch der Italiener in Südtirol mit allen Fahrbetriebsmitteln auf militärischen Befehl in den Betrieb der Militäreisenbahnverwaltung genommen worden. Er wurde für die Rechnung der italienischen Verwaltung geführt; die örtlichen Südbahnbediensteten wurden den italienischen Behörden unterstellt. Die am 4. August 1918 gegründete Staatsbahndirektion Triest übernahm dann die Leitung der gesamten eroberten Eisenbahnen. In Südtirol und in Krain ist also der Südbahn nur das nackte Eigentumsrecht geblieben, Einkünfte sind ihr aus diesen Linien nicht zugeflossen; andererseits sind die Ausgaben von der italienischen Verwaltung getragen worden. Im südslawischen Machtbereich hat die Südbahngesellschaft den Betrieb der Linien in der Hand behalten können. Von der serbisch-kroatisch-slowakischen Regierung ist der Gesellschaft lediglich eine Aufsichtsbehörde, das Betriebsinspektorat Laibach, zur Geltendmachung der staatlichen Hoheitsrechte vorgesetzt worden; die Gesellschaft selbst hat am 1. August 1919 je eine Betriebsdirektion in Wien und Laibach errichtet. Die finanziellen Abschlüsse der Südbahngesellschaft sind schon während der Kriegsjahre sehr ungünstig gewesen. Der Geschäftsverlust betrug von 1914 bis 1918 rund 32 Millionen Kronen, im Jahre 1918 allein über 12¼ Millionen Kronen; im Jahre 1919 sind die Verhältnisse noch viel ungünstiger geworden, die Betriebseinnahmen betragen kaum die Hälfte der Ausgaben. Die Forderungen der Gesellschaft gegen die kriegführenden Staaten aus Artikel 53 des Haager Übereinkommens wegen Inanspruchnahme ihrer Linien, Anlagen und Betriebsmittel sind noch nicht beglichen worden. Gegen das ehemalige Österreich betragen ihre Ansprüche mehr als 200 Millionen Kronen, auf die Deutschösterreich Abschlagszahlungen gewährt hat. Es wird für die Gesellschaft äußerst schwierig sein, aus den finanziellen Wirrnissen, in die sie geraten ist, herauszukommen. Die schon früher zur Sanierung des Unternehmens eingeleiteten Maßnahmen sind durch den Krieg unterbrochen worden. Eine Verbindung mit den französischen Gläubigern der Gesellschaft und ihrer Vertretung, dem sogenannten Office national, konnte trotz eifriger Bemühungen nicht hergestellt werden. So werden jetzt erst die außergewöhnlich schwierigen Verhandlungen einsetzen müssen. Von vielen Seiten wird ein Internationalisierungsplan befürwortet, der darin besteht, daß das bisherige Südbahnnetz in dem Sinne als neutrales Gebiet erklärt werden solle, daß die Bahnlinien mit Anlagen, Gebäuden usw. und der Wagenpark unter den Schutz und die Bürgschaft sämtlicher Teilstaaten, die von den Linien der Südbahn durchzogen werden, gestellt werden sollen. Eine gemischte Kommission aus Vertretern der Teilstaaten soll dann auf Grund eines von vornherein über die wichtigeren Fragen aufzustellenden Statuts alle staatlichen Hoheitsrechte ausüben. Die Verwaltung selbst soll privatwirtschaftlich bleiben, der Verwaltungsrat aber durch Vertreter der Teilstaaten verstärkt werden. Bisher hat man anscheinend noch zu keinen Entschließungen über dieses Projekt kommen können.

Mit dem Verlust seiner adriatischen Gebiete hat Österreich auch seine blühende Handelsflotte eingebüßt. Nachdem Italien nach der Besetzung von Triest bereits die österreichischen Schiffe beschlagnahmt hatte, haben italienische Finanzgruppen nunmehr durch Ankauf der Mehrzahl ihrer Aktien die österreichischen Schiffahrtsunternehmungen, darunter vor allem den Österreichischen Lloyd, dauernd unter ihre Herrschaft gebracht.

Mehr als die übrigen Länder des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen ist Ungarn von den Folgen der Revolution heimgesucht worden. Schon im Anfang des Jahres 1919 fand eine völlige Umbildung der Staatsbahnverwaltung statt. Der vortreffliche Präsident der Staatsbahndirektion, Kornél von Tolnay, der es während des Krieges verstanden hatte, die ungarischen Bahnen als schlagfertiges Werkzeug für die Landesverteidigung und Truppenbeförderung hochzuhalten, mußte, wie die meisten führenden Eisenbahnmänner, seinen Posten sozialistischen Parteigrößen abtreten. Der bekannte Kommunist Dr. Eugen Landler übernahm die Eisenbahnsektion des Handelsministeriums, Eugen Vászonyi, früherer Diurnist der Verwaltung, wurde mit dem Posten des Staatsbahndirektors betraut; ihm wurde aber bald ein dreigliedriges Direktorium, das zum Teil aus Arbeitern bestand, an die Seite gestellt. Die Mitwirkung der Arbeiterschaft an den wichtigsten Entscheidungen der Verwaltung wurde in einer Weise durchgeführt, die auf die Dauer einen geordneten Betrieb unmöglich machen mußte. Unter der Schreckensherrschaft eines Bela Khun und eines Szamueli wurde Ungarn von der Verbindung mit dem übrigen Europa derart abgeschnitten, daß es noch nicht möglich geworden ist, sich ein Bild über die Vorgänge während des größten Teiles des verflossenen Jahres zu machen. Mit der Wiedereinsetzung einer geordneten Regierung traten wieder geregeltere Verhältnisse ein. Die alten Beamten wurden zum Teil wieder eingesetzt, die Leitung der Direktion den bewährten Händen des früheren Leiters der Finanzabteilung, Dr. Gerlóczy, anvertraut. Es ist zu hoffen, daß die ungarischen Staatsbahnen jetzt allmählich wieder einem Aufstieg entgegensehen werden.

Wie sich das ungarische Eisenbahnnetz durch den Friedensvertrag gestalten wird, steht im einzelnen noch nicht fest; sicher ist nur, daß durch die Losreißung großer Teile des ungarischen Reiches das frühere ungarische Eisenbahnnetz mit seinen rd. 23 000 km empfindlich verkleinert werden wird.

Das Verhältnis zu den rumänischen Besatzungstruppen hat sich außerordentlich schwierig gestaltet. Von ungarischer Seite wurde über ihr rücksichtsloses Vorgehen gegen die ungarische Bevölkerung bitter geklagt. Ungarische Eisen-

bahntransporte sind beschossen, beschlagnahmt, geplündert worden, ungarische Offiziere und Eisenbahner wurden ihrer Habseligkeiten beraubt. Gegen die ungarischen Eisenbahner, die sich weigerten, jetzt schon die rumänische Herrschaft für alle Zukunft schriftlich anzuerkennen und ihr ihre Dienste anzubieten, wurde durch Entziehung von Gehältern und Lebensmitteln, durch schlechte Behandlung, ja mit Prügelstrafen vorgegangen. Ähnlichen Gewalttätigkeiten soll das Personal in den von den Tschechoslowaken besetzten Gebieten ausgesetzt worden sein, so daß es in Komorn Anfang 1919 zu einem Streik kam.

Die ungarische Regierung hat zur Aufrechterhaltung des durch Kohlenmangel und durch die Arbeitsunlust der Eisenbahner sehr beeinträchtigten Betriebes große Opfer bringen müssen; den Eisenbahnern mußten die hohen Kriegszulagen weitergezahlt werden, die Familienzulagen wurden um 100 % erhöht, außerdem monatliche Teuerungszuschüsse von 300 Kr. bewilligt; dabei wurde die Arbeitszeit auf 48 Stunden wöchentlich ermäßigt. Kein Wunder, daß die Betriebskosten ins Ungemessene gestiegen sind. So mußte denn auch hier zu Tariferhöhungen gegriffen werden, die seit dem 1. Juni 1919 etwa 200 % ausmachten. Zur Ermäßigung der Betriebskosten wird in Ungarn die Einführung des elektrischen Betriebes geplant. Die Kraft soll aus dem Abraum der Kohlenwerke, namentlich aus der schieferigen Kohle, gewonnen werden. Es ist ein Elektrisierungsprogramm für 2200 km ausgearbeitet worden, durch das eine Kohlenersparnis von 1½ Million Tonnen erzielt werden soll. In erster Linie sind die Strecken Budapest-Bruck a. L. und Budapest-Marchegg in Aussicht genommen.

Die ungarischen Privatbahnen sind durch die Neugestaltung der Landkarte in Stücke zerrissen worden. Die Kaschau-Oderberger Bahn wurde gezwungen, ihren Direktionssitz von Budapest nach Kaschau zu verlegen. Später wurden die tschechoslowakischen Linien dieser Privatbahn in Staatsbetrieb übernommen und den Direktionen Preßburg und Kaschau unterstellt. Die Gesellschaft betreibt heute nur noch 70 km selbst. Sie mußte zum Ausgleich ihrer hohen Betriebsverluste am 1. Juli ihre Tarife um 100 % erhöhen, am 4. November folgte eine Erhöhung von 50 % im Personen- und um 100 % im Güterverkehr. — Die Privatbahnen in Kroatien und Slawonien haben ihren Direktionssitz gleichfalls aus Ungarn verlegen müssen. Sie werden durch einen von der S. K. S.-Regierung ernannten Delegierten in Laibach überwacht. Über die Südbahn ist schon oben berichtet worden.

Die neue tschechoslowakische Republik ist durch die Friedensverträge auf Kosten Österreichs und Ungarns in den Besitz eines stattlichen Eisenbahnnetzes gelangt, das in Staatsbetrieb genommen worden ist. Es wird von 7 Staatsbahndirektionen geleitet, von denen 3 in Böhmen (Prag, Pilsen, Königgrätz), 2 in Mähren (Olmütz, Brünn) und 2 in der Slowakei (Preßburg, Kaschau) liegen. Die letztere Direktion hat auch die Strecke der Kaschau-Oderberger Bahn in Betrieb genommen. In der kurzen Zeit ihres Bestehens hat die tschechoslowakische Regierung bereits drei Eisenbahnminister gehabt. Der jetzige Minister Franke ist ein Politiker, der zur eigentlichen Leitung der Geschäfte einen Fachmann als Staatssekretär zur Seite hat. Der Betrieb hat bisher an Kohlen- und Wagenmangel schwer zu leiden gehabt. Nach Kündigung aller bisherigen direkten Gütertarife hat die Verwaltung die bisherigen österreichischen und ungarischen Lokaltarife in Geltung behalten, deren Sätze seit dem 1. Juli 1919 um 100 % erhöht wurden.

Die Bahnen befinden sich in sehr schlechtem Zustand. Aus Zeitungsberichten hörten wir, daß die Tschechoslowakei nicht abgeneigt sein soll, ihr Eisenbahnnetz an das Ausland abzutreten. Anscheinend bemühen sich Amerika und England getrennt um diese Erweiterung ihres internationalen Einflusses. Eine amerikanische Gesellschaft soll in Prag eine Zweigunternehmung mit 10 Millionen Kapital gegründet und zunächst die Konzession für mehrere Eisenbahnbauten erworben haben. Nach anderen Meldungen will ein englisches Unternehmen den Generalbetrieb der Staatsbahnen pachten; eine Kommission soll gegenwärtig mit der Untersuchung der Bahnverhältnisse beschäftigt sein, sich aber an dem schlechten Zustand der Bahnen stoßen. Feste Entscheidungen scheinen noch nicht getroffen worden zu sein. Einstweilen geht die Staatsbahnverwaltung daran, ihre wichtige Eisenbahnverbindung von Prag nach Preßburg über Theben (Mähr.)-Neudorf-Jókút auszubauen.

Die Regierung des serbisch-kroatisch-slowakischen Reiches hatte zur Verwaltung der ihr zugefallenen südslawischen Linien zunächst eine Direktion in Laibach und eine zweite in Agram errichtet. Neuerdings sind beide in Agram zusammengelegt worden, in Laibach besteht nur noch ein Betriebsinspektorat. Auch in Südslawien wollen die Amerikaner sich einnisten. Eine Gruppe von Ingenieuren ist zurzeit damit beschäftigt, im Auftrage eines amerikanischen Konsortiums den Plan für einen Ausbau des Eisenbahnnetzes an Ort und Stelle auszuarbeiten. Außerdem wird berichtet, daß die Amerikaner es übernehmen wollen, den sehr mangelhaften Betrieb der dortigen Bahnen zu beaufsichtigen. Von anderer Seite wurde vor kurzem gemeldet, daß die Gründung einer unter französischer Leitung stehenden Betriebsgesellschaft für die südslawischen Bahnen geplant werde. In tarifarischer Beziehung sind die südslawischen Bahnen zersplittert. Die ehemaligen österreichischen Linien haben einen eigenen Tarif vom 15. August 1919, der am 16. November durch einen Nachtrag wieder erhöht worden ist. Die ehemaligen ungarischen Linien in Kroatien und Slawonien und die Militärbahn Banja-Luka-Doberlin unterstehen einem von der Staatsbahndirektion Agram aufgestellten Lokaltarif, während die serbischen Linien ihren besonderen Tarif beibehalten haben.

Über die Gestaltung der Eisenbahnverhältnisse in Polen sind verhältnismäßig wenig zuverlässige Nachrichten an uns gelangt. Vorläufig ist das polnische Netz in 7 Direktionsbezirke (Warschau, Wilna, Radom, Krakau, Stanislau, Lemberg und Posen) eingeteilt worden, die je etwa 2000 km im Durchschnitt umfassen. Über den Direktionen steht als Ministerialinstanz das Eisenbahnministerium, das neuerdings von dem Lemberger Professor Bartel, einem Politiker, geleitet werden soll, während bisher ein Fachmann, Ingenieur Eberhard, das Ministerium verwaltete. Die von Deutschland übernommenen Strecken sind einstweilen einer Eisenbahndirektion Posen unterstellt worden. In Bromberg und Danzig sollen gleichfalls nach Beendigung des Abbaues der dortigen preußischen Eisenbahndirektionen polnische Direktionen eingerichtet werden. Im allgemeinen hat die polnische Regierung auf den von Deutschland erworbenen Strecken die alte Verwaltungsorganisation belassen, während in den übrigen Bezirken eine Verwaltungsordnung mehr nach österreichischem Muster vorläufig in Geltung ist. Wie weit die Versuche des neuen Reiches, seinem Personalmangel durch Anwerbung deutscher, österreichischer und ungarischer Beamten und Arbeiter abzuhelfen, den erwarteten Erfolg haben werden, läßt sich noch nicht übersehen; die höhere deutsche Beamtenschaft hat sich jedenfalls fast durchweg ablehnend verhalten. Den Polen fehlt es auch an ausreichenden Betriebsmitteln, und ihre Eisenbahnlinien müssen den neuen Grenzen und den politischen Verhältnissen angepaßt werden. Zur Verbindung des polnischen Kohlenreviers mit Nordpolen und den westpreußischen Gebieten soll mit dem Bau einer zweigleisigen Hauptbahn von Dombrowa nach dem Weichselhandelsplatz Wloclawek demnächst begonnen werden. In Wloclawek wird ein Umschlaghafen hergestellt, auf dem die Kohle auf den Wasserweg überführt werden soll. Außerdem wird der

Ausbau des Kanalnetzes geplant. Die Warthe soll zur Herstellung einer Wasserverbindung nach Danzig mit der Netze bei Bromberg verbunden werden. Ein weiterer Kanal soll unter Benutzung der Bsura von Warschau nach Posen und weiter bis zur Oder führen; ferner gehört die Regulierung des Pripet und des Bug zur Schaffung eines Wasserweges nach der Ukraine zum Programm.

Die am 1. Januar 1917 ins Leben getretene Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staatseisenbahnen hat am 1. Mai 1919 die Niederländische Zentral-Eisenbahngesellschaft und am 1. Juni die Nord-Brabant-Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft mit ihrer Linie Boxtel-Bünderich (-Wesel) in ihre Gemeinschaft aufgenommen. Damit ist der vor Jahren begonnene, aber durch den Krieg aufgehaltene Zusammenschluß der wichtigsten holländischen Eisenbahnen durchgeführt. Es ist zu erwarten, daß diese Betriebsgemeinschaft zur weiteren betrieblichen und finanziellen Verbesserung des niederländischen Eisenbahnwesens beitragen und die Bewältigung des durch die politische, wirtschaftliche und geographische Lage des Landes begünstigten Verkehrs, der nach dem Kriege eine weitere Steigerung erwarten läßt, ermöglichen wird.

Luxemburg hat nach Räumung des Großherzogtums durch die deutschen Armeen die Zollgemeinschaft mit dem Deutschen Reiche und die Verträge über die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn für aufgehoben erklärt und die direkten Tarife im Verkehr mit Deutschland — darunter die so wichtigen Ausnahmetarife für Kohle und Koks im Verkehr mit dem Ruhrgebiet — gekündigt. Die Franzosen und Belgier wollen ihren Lehrsatz von der Unverletzlichkeit der kleinen Völker dadurch bekunden, daß sie Anstalten machen, das luxemburgische Eisenbahnnetz überzuschlucken. Ein belgisch-französisches Abkommen sieht nach Pressemeldungen den Gesamtbetrieb der luxemburgischen Eisenbahnen durch ein Konsortium aus Vertretern der beiden Länder mit einem Franzosen an der Spitze vor. Die luxemburgische Bevölkerung hat sich aber bisher diesen Eingriffen gegenüber noch ablehnend verhalten. (Schluß folgt.)

Dreistelliges Vorsignal?

Seit Jahren beschäftigen sich Eisenbahntechniker mit Vorschlägen, im Interesse der Betriebssicherheit das jetzige Doppellichtvorsignal weiter zu verbessern.

Besonders in der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ werden von Zeit zu Zeit immer wieder neue beachtenswerte Ergänzungen und Neuerungen angeregt. Von allen Seiten wird das dreistellige Vorsignal als durchaus notwendig empfohlen, weil nur dieses die Stellung des folgenden Hauptsignals dem Auge des Lokomotivführers zeitig genug erkennbar macht.

Das Vorsignal ist, abgesehen von solchen, die elektrisch gestellt werden, wegen seiner großen Entfernung vom Stellhebel und der damit verbundenen häufig recht langen Drahtzugleitung von jeher das Schmerzenskind der Bahnunterhaltung gewesen, besonders aber seit Einführung des vergrößerten Abstandes zwischen Vor- und Hauptsignal. Trotz sorgfältiger Unterhaltung und Verbesserung der Drahtzugführung, Anwendung von Kugellagern, selbsttätiger Achsschmierung usw. ist es nicht immer möglich, ein jederzeit einwandfreies Signalbild zu erzielen, ganz abgesehen von weiterer Erschwernis durch Schnee und Rauhreif oder Frost. Bahnmeister und Stellwerkschlosser wissen, welcher Aufwand von Arbeit in manchen hartnäckigen Fällen nötig ist, um berechtigte Beschwerden des Lokomotivpersonals zu vermeiden.

Wenn nun dieses jetzt an sich einfache Vorsignal mit weiteren Zusatzeinrichtungen, die sich durch die Dreistelligkeit ergeben, versehen wird, so sehen die für die ordnungsmäßige Unterhaltung dieses wesentlich empfindlicher werdenden Signals verantwortlichen Beamten der neuen Aufgabe mit Sorge entgegen. Unklare und unrichtige Signalbilder werden noch häufiger als bisher auftreten, trotz aller Verfügungen vorgesetzter Stellen.

Es wäre deshalb wohl sorgfältig zu erwägen, ob und inwieweit die Notwendigkeit der frühzeitigen Erkennung der am Hauptsignal angezeigten abzweigenden Fahrt nicht ohnedies zu erreichen wäre.

Offenbar liegt für den Lokomotivführer diese Notwendigkeit vor, denn es wird seinerseits schon in Höhe des Vorsignals ein verschiedenartiges Handeln bedingt, je nachdem er sich einem für glatte Durchfahrt einflügelig gestellten Signal nähert, oder einem mehrflügelig für abzweigende Fahrt gezogenen. Bei der jetzigen gleichartigen Stellung des Vorsignals für beide Fälle muß er, solange er das mehrflügelige Hauptsignal nicht erkennen kann, stets annehmen, daß trotz planmäßiger gerader Durchfahrt ausnahmsweise eine Einfahrt in den Bahnhof stattfinden soll, falls er sich nicht verhängnisvollen Überraschungen gegenüber sehen will. Bei ungenügend frühzeitiger Erkennbarkeit des Hauptsignals muß er also bei Annäherung an das Vorsignal vorsichtigerweise die Zuggeschwindigkeit ermäßigen und zwar unnötigerweise, wenn am Hauptsignal, wie in der Regel, später die einflügelige Durchfahrt erkennbar wird. Zur Erhöhung der Zuggeschwindigkeit muß nun Kohle vergeudet werden.

Welche unterschiedlichen Maßnahmen wird aber der Lokomotivführer treffen bei Erkennbarkeit des vorgeschlagenen dreistelligen Vorsignals, wenn dieses auf „abzweigende Fahrt“ oder „Haltstellung“ am Hauptsignal hinweist? In beiden Fällen würde ihm dieses eine Warnstellung bedeuten und ihn veranlassen, die Zuggeschwindigkeit vorerst etwas zu ermäßigen. Zu einer etwaigen weiteren Ermäßigung der Geschwindigkeit oder zu gänzlichem Anhalten des Zuges wird er noch genügend Zeit finden, wenn er bereits an dem Vorsignal vorbeigefahren ist und das Hauptsignal erkennen kann. Er wird sich also in beiden Fällen gleichmäßig verhalten. Wenn dies nun der Fall ist, wozu muß man ihm zu gleichem Verhalten zwei verschiedene Signale geben?

Zugegeben, daß es dem Lokomotivführer angenehmer sein mag, schon am Vorsignal zweifelsfrei zu wissen, welche Flügelstellung er am Hauptsignal zu erwarten hat, so hat dies aber wohl nicht eine derart wichtige Bedeutung, wie die Unterscheidung „Halt“ oder „Abzweigung“ von „freie Durchfahrt“. Jedenfalls ist die genaue Kennzeichnung der Flügelstellung des Hauptsignals am zugehörigen Vorsignal wohl nicht wichtiger als die genaue Kennzeichnung des Fahrwegs am Hauptsignal bei mehr als drei Fahrwegen. In letzterem Falle ist dem Lokomotivführer bei dem zulässigen Nichtvorhandensein eines Wegesignals der beabsichtigte Fahrweg bis zum letzten Augenblick nicht vollständig bekannt. Meines Wissens haben sich hieraus Unzuträglichkeiten bisher nicht ergeben, wenn auch hier wohl dem Lokomotivführer die vorherige Anzeige des Fahrwegs vielleicht angenehmer sein mag. Im Interesse der Einfachheit der Signalanlagen muß eben auf „Annehmlichkeiten“ verzichtet werden. Es wird unbedingt wichtiger sein, daß das Vorsignalbild klar und zweifelsfrei erscheint, was aber bei dreistelligem Signal, wie eingangs erwähnt, viel weniger der Fall sein wird, als jetzt.

Wenn nun die Fälle „Halt“ und „abzweigende Fahrt“ ein und dasselbe Handeln bedingen, also logischerweise auch kein verschiedenartiges Signal erfordern, bleibt für „freie Fahrt ohne Abzweigung“ als besonderes Signal das jetzige Signal 10 übrig; ein dreistelliges Vorsignal wäre überhaupt überflüssig.

Wohl aber wäre die Signalordnung dergestalt zu ändern, daß die Bedeutung der Signale 9 und 10 eine andere würde. Es müßte Signal 9 (Warnstellung) bedeuten:

Am Hauptsignal ist die Stellung „Halt“ oder „abzweigende Fahrt“ zu erwarten.

Signal 10 würde anzeigen:

Am Hauptsignal ist „freie Fahrt gerade aus“ zu erwarten.

Mein vorstehender Vorschlag ist nicht neu. Bereits im Jahre 1911 oder 1912 habe ich ihn in der „Wochenschrift für Deutsche Bahnmeister“ veröffentlicht. Vorher hatte ich Gelegenheit genommen, mit verschiedenen Lokomotivführern, besonders solchen, die D- und Schnellzüge fahren, meinen Vorschlag zu besprechen. In allen Fällen gaben diese zu, daß ihnen die Unterscheidung am Vorsignal zwischen einerseits „Halt“ von „abzweigender Fahrt“ weniger wichtig sei, als anderseits zwischen „Fahrt gerade aus“ von „Fahrt ab-

zweigend". Teilweise wurde nach Darlegung meiner Gründe auf Unterscheidung zwischen „Halt" und „abzweigende Fahrt" überhaupt kein Wert gelegt. Meine damaligen Anregungen haben weder Zustimmung noch Gegenäußerungen zur Folge gehabt, scheinen also übersehen zu sein, weshalb ich dieselben heute wiederhole, zumal während der ganzen Jahre die Vorsignalfrage immer erneut beleuchtet wurde.

In baulicher Hinsicht ergeben sich keine Schwierigkeiten, es wäre nur am Antrieb der zu mehrflügeligen Signalen gehörigen Vorsignale eine veränderte Kurvenscheibe mit einem Leergang für einflügelige Hauptsignalstellung einzubauen. An den Vorsignalen der einflügeligen Signale sind Änderungen nicht nötig.

Ballhausen, Bahnmeister 1. Klasse, Berlin.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die Eisenbahnerbewegung in Deutschland.** Von dem bisherigen Verlauf der Tarifverhandlungen und der unter den Eisenbahnern entstandenen Bewegung (vgl. Nr. 1, S. 11 d. Ztg.) gibt die „Deutsche Allg. Ztg." folgende Schilderung: „Schon im Sommer erließ die Verwaltung Einladungen zu Tarifverhandlungen, die aber nicht zustande kamen, weil die Gewerkschaften sich nicht darüber einigen konnten, wer von ihnen als Vertragsgegner auftreten würde. Dieser Streit hat lange Zeit gedauert und ist nur dadurch beendet worden, daß eine Gewerkschaft, die von den größten Gewerkschaften ausgeschlossen werden sollte, für die Dauer der Tarifverhandlungen einem großen Verband beitrat. Die Eisenbahnverwaltung war von vornherein gegen jeden Organisationszwang und zwar nach Rücksprache mit dem Reichsarbeitsministerium, das diesen Standpunkt teilte. Die Verhandlungen haben dann tatsächlich am 2. Dezember begonnen und sind bis zum 18. Dezember fortgesetzt worden. An diesem Tage trat vorzeitig eine Weihnachtspause ein, weil eine der größten Gewerkschaften durch Vorstands- und andere Sitzungen verhindert war, weiter teilzunehmen.

Die drei großen Gewerkschaften hatten der Eisenbahnverwaltung zu Beginn der Verhandlungen einen Tarifvorschlag eingereicht, der in den Verbandsblättern veröffentlicht wurde und dadurch zur Kenntnis der Arbeiter kam. Dieser Umstand ist wesentlich, denn durch die frühzeitige Veröffentlichung ist in den Köpfen der Arbeiter der Gedanke aufgetaucht, als ob die Sätze des Vorschlages nun schon die eines fest abgeschlossenen Tarifvertrages wären. Das erklärt zum großen Teil die Erregung und die Spannung, die zweifellos in der Arbeiterschaft der Eisenbahnwerkstätten heute besteht, und die von gewisser Seite aus durchsichtigen politischen Gründen geschürt wird, indem man behauptet, die Berliner Verhandlungen verfolgten lediglich das Ziel, diese den Arbeitern bekanntgegebenen Sätze herabzudrücken.

Es wird nun Klage darüber geführt, daß die Verhandlungen nicht schneller vor sich gehen. Diese Klagen sind unberechtigt, denn man muß berücksichtigen, daß es sich um die Aufstellung eines völlig neuen Abkommens handelt, dem ähnliche noch nicht voraufgegangen sind. Man braucht doch nur daran zu erinnern, daß die Tarifverhandlungen mit den Bergarbeiterverbänden ungefähr sechs Monate beanspruchten, ehe sie zum Abschluß kamen. Der Tarifabschluß mit den Eisenbahnarbeitern ist außerdem eine besonders wichtige Frage für Verwaltung und Bevölkerung, da bei der preußischen Eisenbahnverwaltung über 600 000 Arbeiter beschäftigt sind. Diese Wichtigkeit rechtfertigt es, wenn mit besonderer Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit vorgegangen wird.

Da der Tarifvertrag zum 1. Januar nicht fertiggestellt werden konnte, hat die Eisenbahnverwaltung ihren Arbeitern bekannt gegeben, daß unter allen Umständen die Sätze des abzuschließenden Vertrages vom 1. Januar ab Geltung haben, so daß sie aus dem späteren Abschluß keinen Schaden erleiden. Die Verwaltung hat ferner vom 1. Januar ab den Arbeitern Abschlagszahlungen auf die im Tarif festgelegten Sätze gewährt. Diese Abschlagszahlungen sind gestaffelt worden, so daß Großberlin 50 und 40 ₰, die großen Industriebezirke 40 und 30 ₰, alle übrigen Bezirke 30 und 20 ₰ Zuschlag zu den geltenden Stundenlöhnen erhalten. Die Höhe der Abschlagszahlung und die Staffelung wird von den Arbeitern stark angegriffen. Wie wir hören, ist diese Regelung im Einvernehmen mit der Preußischen Staatsregierung und nach Beratungen mit den Vertretern der Gewerkschaften erfolgt. Die Haltung der Gewerkschaften war verschieden, besonders in der Frage der Höhe der Staffelung; doch hat die Verwaltung dann die Staffelung eingeführt, ausgehend von dem Wunsche, der wirtschaftlichen Notlage einigermaßen schon vor dem Inkrafttreten des Tarifvertrages zu entsprechen.

Dann wird des öfteren behauptet, die Lohnsätze bei der Eisenbahnverwaltung seien niedriger als die in Industrie und Gewerbe üblichen. Das ist nur zu einem kleinen Teil richtig. In Großberlin und Umgegend sind die Löhne der Eisenbahnarbeiter allerdings etwas geringer als die von der Industrie gezahlten, in anderen Gegenden Deutschlands jedoch wieder höher, und der neue Tarif dürfte ausgleichend wirken. Vielfach wird auch der Fehler begangen, daß man Wochenlöhne der Akkordarbeiter zum Vergleich heranzieht. Dieser Vergleich ist unstatthaft, denn die Eisenbahnarbeiter haben die vom Ministerium befürwortete Einführung eines Prämiensystems in jeder Form abgelehnt.

Die Verhandlungen im Eisenbahnministerium erfolgten bisher schon unter ständiger Beteiligung des Reichsarbeitsministeriums und anderer Ministerien. Auch Vertreter der verschiedenen Fraktionen der Landesversammlung nahmen an einzelnen Verhandlungen teil. Der Vorwurf, daß man hinter verschlossenen Türen verhandele, trifft also nicht zu."

Inzwischen hat die Bewegung, die, wie schon im vorigen Jahre, ihren Mittelpunkt in Frankfurt (Main) hat, weiter um sich gegriffen. In den Bezirken Elberfeld, Essen und Cöln wird auf wichtigen Bahnhöfen von den Eisenbahnern gestreikt. Aus dem übrigen Rheinland, Oberschlesien und Pommern wird von der bedrohlichen Haltung der Eisenbahner berichtet. Die Streikhetzer verbreiten unter ihnen die — nach dem Bericht der „D. Allg. Ztg." unwahre — Behauptung, daß von der Regierung die Verhandlungen über den neuen Tarif verschleppt würden. Die in den zahlreichen im Reiche abgehaltenen Eisenbahnarbeiterversammlungen erhobenen Lohnansprüche sind ungeheuerlich. In Pommern verlangten sie eine Erhöhung von 1 ℳ für die Arbeitsstunde. Auch unter der Beamtenschaft ist Unruhe zu spüren. Die andauernden Erhöhungen der Arbeiterlöhne stehen in keinem Verhältnis zu den Gehältern der Beamten mehr. Von den Beamtenvereinigungen wird gegen die Regierung der Vorwurf erhoben, daß die nach ihrer Ansicht ungenügende Erhöhung der Teuerungszulage um 50 %, die vom 1. Januar ab zugestanden ist, ohne Fühlungnahme mit dem Beamtenbund festgesetzt worden sei. Die von der Frankfurter Arbeiterschaft als Parole ausgegebene „strenge Befolgung aller Vorschriften", d. h. die passive Resistenz, die schon vor Jahren auf den österreichischen und italienischen Eisenbahnen durchgeführt wurde, ist nichts als ein verkappter Streik. Die Eisenbahnverwaltung hat denn auch die Arbeiter zur Aufgabe dieser Haltung aufgefordert, andernfalls soll die Schließung der Hauptwerkstätten wegen Unwirtschaftlichkeit und die Entlassung sämtlicher Arbeiter erfolgen. Die Folgen dieser Eisenbahnerbewegungen machen sich im Wirtschaftsleben schon stark bemerkbar. Im Eisenbahnbetrieb kam es vielfach zu Stockungen und Störungen, die gerade im gegenwärtigen Augenblick, wo die Versorgung mit Kohlen und anderen Rohstoffen und neuerdings auch mit den wichtigsten Lebensmitteln in Rückstand gekommen ist, äußerst verhängnisvoll sind. Erschwerend tritt hinzu, daß wegen des Hochwassers die Kohlenschiffahrt am Rhein schon seit etwa acht Tagen eingestellt ist, wodurch die Kohlenverteilung Süddeutschlands leidet. Von Sperrung der Gas- und Elektrizitätswerke und anderer wichtiger Industrien wird aus verschiedenen Landesteilen berichtet. Es ist zu hoffen, daß sich unter den Eisenbahnern die Einsicht durchringen wird, daß es geradezu verbrecherisch ist, jetzt das Leben und die Gesundheit des deutschen Volkes zur Erzwingung politischer und wirtschaftlicher Vorteile, die bei unserer Finanzlage nicht verantwortet werden können, zu gefährden.

— **Neue Speisewagenläufe.** Eine Eingabe der Speisewagenangestellten an den preußischen Eisenbahnminister über ihre wirtschaftliche Notlage hat eine erneute Prüfung zur Folge gehabt, in welchen Zügen außer den bereits eingerichteten Speisewagenläufen noch solche nach der augenblicklichen Verkehrslage wieder eingeführt werden können. Noch immer ist die Kohlenversorgung der Eisenbahnen nicht so günstig, daß mit einer Aufhebung der Beschränkungen im Personenverkehr gerechnet werden könnte. Daher sind besonders die noch verkehrenden Schnellzüge stark besetzt. Trotzdem sollen versuchsweise zur Linderung der Not der Speisewagenangestellten von jetzt ab in folgenden Zügen wieder Speisewagen gefahren werden: in D 30, ab Potsd. Bhf. 11.10 und D 29 an Potsd. Bhf. 7.54 nachm., zwischen Berlin und Halberstadt; in

D 32, ab Potsd. Bhf. 12.35 nachm. und D 31 an Potsd. Bhf. 6.26 nachm., zwischen Berlin und Düsseldorf; in D 62, ab Anh. Bhf. 8.00 vorm. und D 53, an Anh. Bhf. 11.30 abds., zwischen Berlin und Dresden und endlich in D 164, ab Anh. Bhf. 6.50 abds. und D 25, an Anh. Bhf. 12.20 mittags, zwischen Berlin und Leipzig.

— **Wagenwerkstätte Stuttgart Nord.** Die in dem neuen Heizhaus am Rosenstein untergebrachte Betriebswagenwerkstätte Stuttgart Nord ist Ende November nach dem Nordbahnhof in den alten Lokomotivschuppen verlegt und vom 1. Dezember 1919 an von der Werkstätteinspektion Cannstatt abgetrennt worden. Sie wird ihren Betrieb mit den Befugnissen einer Werkstätteinspektion selbständig führen unter der Bezeichnung „Wagenwerkstätte Stuttgart Nord" (Abkürzung „Wwks. Stn."). Mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstands der Wagenwerkstätte ist der Oberwerkmeister Fuchsloch beauftragt worden.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist der Regierungsrat Pfeiffer in Erfurt zum Oberregierungsrat und der Regierungs- und Baurat Julius Dorpmüller in Essen zum Oberbaurat mit dem Range der Oberregierungsräte ernannt worden. — Planmäßige Stellen sind verliehen worden, und zwar: für Mitglieder der Eisenbahndirektionen: den Regierungsräten Dr. jur. v. Renesse in Cöln, Dr. jur. Sommer in Magdeburg unter Belassung in seiner bisherigen Beschäftigung als Hilfsarbeiter im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Dr. jur. Thayssen in Cöln, Dr. jur. Koppin unter Versetzung von Hameln nach Hannover und Redicker in Cöln, dem Regierungs- und Baurat Robert Lieffers in Stettin, sowie den Bauräten Theodor Richard in Saarbrücken, Schweth in Essen und Bergmann in Cöln unter Übernahme aus dem Reichseisenbahndienst in den preußischen Staatsdienst; für Vorstände der Eisenbahn-Betriebsämter: den Bauräten Emil Hartmann in Rheine, Conrad in Saarbrücken, Karl Jordan in Lyck und Stübel in Elberfeld, unter Übernahme aus dem Reichseisenbahndienst in den preußischen Staatsdienst, dem aus dem Reichseisenbahndienst in den hessischen Staatsdienst übernommenen Baurat Ewald in Darmstadt, den Regierungsbaumeistern des Eisenbahnbaufachs Eichert in Saarbrücken und Duerdoth in Berlin sowie dem Eisenbahningenieur Blankenburg in Gumbinnen; für Vorstände der Eisenbahn-Werkstätten- usw. Ämter: dem Eisenbahningenieur Herbold unter Versetzung von Saarbrücken nach Langenberg (Rhld.); für Regierungsbaumeister: den Regierungsbaumeistern des Eisenbahnbaufachs Riemann in Erfurt, v. Gizycki in Altona und Binder in Berlin. — Der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Karl Luhmann ist bei der Eisenbahndirektion in Essen zur Beschäftigung im Staatseisenbahndienst einberufen worden. — Zu Regierungsbaumeistern sind ernannt: der Regierungsbauführer des Eisenbahn- und Straßenbaufachs Jakob Grenzebach aus Niederaula, Kreis Hersfeld, und die Regierungsbauführer des Maschinenbaufachs Marcell Grun aus Hildesheim und Eberhard Lehmann aus Berlin. — Der Regierungs- und Baurat Karl Meyer, Mitglied der Eisenbahndirektion in Hannover, ist gestorben.

Österreich.

— **Schriftlicher Dienstverkehr.** Die Dienstanweisung des Staatssekretärs für Verkehrswesen vom 4. Dezember 1919, betreffend die Einführung der persönlichen Anredeform im schriftlichen Dienstverkehre (vgl. Nr. 97, S. 1040 d. Ztg.), hat folgenden Wortlaut: „Die bisher im schriftlichen Dienstverkehre allgemein gebräuchliche unpersönliche Schreibweise ist durch ihre Schwerfälligkeit die Hauptursache des soviel gerügten, oft bis zur Unverständlichkeit verwickelten Stiles in amtlichen Ausfertigungen. Besonders empfindlich wirkt diese Schwerfälligkeit bei der Abwicklung des schriftlichen Verkehres in den vornehmlich wirtschaftlichen und Betriebsaufgaben gewidmeten Eisenbahndienststellen, die mit dem pulsierenden Geschäftsleben in so enger Verbindung stehen. Ich ordne daher an, daß vom 1. Januar 1920 angefangen im Bereiche des Staatsamts für Verkehrswesen und aller diesem unterstehenden Dienststellen im schriftlichen Verkehre nach innen und außen an Stelle der unpersönlichen die persönliche Form angewendet werde, somit an Stelle der Anführung der schreibenden Behörde die Bezeichnung „wir", statt „hieramts, hierseits" u. dgl. „unsere", und bei der Anrede an Stelle der Nennung der Behörde oder Dienststelle das Fürwort „Sie, Ihnen", statt „dortseits, dortamts" „Ihre" usw. zu gebrauchen sein wird.

— **Zusammenschluß in der Automobilindustrie.** Wie in allen Staaten, ist auch in Österreich die Nachfrage nach Automobilen nach Beendigung des Krieges eine immer regere geworden. Die deutsch-österreichische Automobilindustrie hat schon vor längerer Zeit beschlossen, die Serienerzeugung in großem Stil aufzunehmen, um dadurch auch auf dem Weltmarkte erfolgreich in Wettbewerb treten zu können. Die Ausfuhr konnte sich bisher in Anbetracht des großen Inlandbedarfes und der noch stark behinderten Erzeugungstätigkeit nur in engen Grenzen halten. Innerhalb der deutsch-österreichischen Automobilindustrie bereitet sich ein Zusammenschluß vor, indem die Österreichische Daimler-Motoren-Aktiengesellschaft, die Fiatwerke und die Grazer Puchwerke-Aktiengesellschaft in nähere Beziehungen treten. Sämtliche Werke haben ihre Anlagen während der Kriegszeit vergrößert, und insbesondere die Puchwerke waren schon vorher stark für die Ausfuhr tätig. Die Daimler- und die Puchwerke stellen neben Automobilen jetzt auch Feld- und Waldbahnmaterial, Motorpflüge usw. her. Die Werke, die sich zusammenschließen, streben die Normalisierung der deutsch-österreichischen Automobilindustrie, die Ausdehnung der Serienerzeugung und die Entwicklung des Auslandsgeschäfts an.

Ungarn.

— **Einführung einer neuen Abteilung bei der Direktion der Staatsbahnen.** Nach einer Verordnung des Handelsministers wurde bei der Direktion eine besondere Abteilung unter Leitung eines Präsidenten eingeführt, in dessen Wirkungskreis die allgemeine Verwaltung der Direktion steht.

— **Verfahren gegen Eisenbahnangestellte wegen ihres Verhaltens während der Räteregierung.** Gegen die Eisenbahnangestellten, die beschuldigt wurden, daß sie sich während der Zeit der Räteregierung gegen die „Institutionen, Traditionen oder Ideale der Nation" vergangen haben, wurde von einem aus 15 Mitgliedern bestehenden Ausschuß die Untersuchung eingeleitet. Die Verhandlungen, die seit nahezu zwei Monaten im Gange sind, werden demnächst abgeschlossen sein. Das Verhalten der beschuldigten Angestellten wurde zum größten Teile als gerechtfertigt anerkannt, und nur gegen einzelne wurde das Disziplinarverfahren eingeleitet.

— **Herabsetzung der Löhne der Arbeiter der Maschinenfabrik der Staatsbahnen.** Während der Räteregierung erhielten die Arbeiter der Maschinenfabrik der Staatsbahnen Löhne, die an das Fabelhafte grenzten und aus diesem Grunde den wirtschaftlichen Ruin dieser Fabrik zweifellos herbeiführen mußten. Nach dem Sturz der Räteregierung sah sich daher der Handelsminister veranlaßt, die Löhne dieser Arbeiter herabzusetzen. Die Fabrikleitung bezahlt jetzt von den sogenannten Ssowjet-Stundenlöhnen folgende Sätze: Facharbeit 50%, Maschinenarbeit 40%, weibliche Arbeit 30%. Die Arbeitszeit beträgt acht Stunden täglich und dauert von 7 Uhr früh bis 3 Uhr nachmittags.

— **Einstellung des Personenverkehrs auf den Staatsbahnen.** Nach einer Verordnung der Direktion der ungarischen Staatsbahnen wurde der Personenverkehr mit Rücksicht auf die während der Feiertage verminderte Kohlenerzeugung vom 24. Dezember bis 1. Januar auf allen Linien gänzlich eingestellt. Während dieser neun Tage verkehrten auch die Lokalzüge nicht. Auf den Strecken der in Verwaltung der ungarischen Staatsbahnen stehenden Lokalbahnen dagegen wurde der Verkehr der Lebensmittelzüge aufrechterhalten, so daß in der Versorgung der Hauptstädte mit Lebensmitteln keine Stockung eingetreten ist.

Übrige europäische Länder.

— **Kohleneinkäufe der schwedischen Staatsbahnen in Amerika.** Der von den schwedischen Staatsbahnen zur Ordnung der Kohleneinkäufe der Staatsbahnen nach Amerika geschickte Vertreter ist nunmehr zurückgekehrt. Es wurden im ganzen im Laufe des Herbstes 325 000 t amerikanische Kohle gekauft. Die Kohle soll nach Aufhebung des Ausfuhrverbotes mit ungefähr 50 000 t monatlich angeliefert werden. Die letzte Lieferungsabmachung schloß mit 31,5 Dollar bei Lieferung cif Göteborg, 32,5 Dollar cif Malmö und 33,25 Dollar cif Stockholm. Dr. S.

— **Zugzusammenstoß in Fontainebleau.** Am 5. d. M. stieß auf der Brücke von Fontainebleau (Linie Paris-Versailles) ein

vom Invalidenbahnhof kommender Zug mit einem von Versailles eintreffenden Zug an einer Stelle zusammen, wo infolge der Überschwemmung nur ein Gleis im Gebrauch ist. Vier Wagen wurden zertrümmert, wobei 30 Reisende verletzt wurden, darunter fünf schwer.

— **Die Tariferhöhungen auf den französischen Eisenbahnen.** In der Sitzung der französischen Kammer am 30. Dezember wurde im Namen der Budgetkommission vom Abgeordneten Dutreil der Bericht über die geplante Tariferhöhung der französischen Eisenbahnen eingebracht.

In der Begründung wird hervorgehoben, daß die Ausgaben der Eisenbahngesellschaften sich um 2- bis 300 % erhöht haben und daß namentlich die Gesamtsumme der Löhne von 800 Millionen auf 2 Milliarden 300 Millionen Franken gestiegen sei. Ähnlich habe sich die Erhöhung der Preise der Rohstoffe gestaltet. Auf der anderen Seite seien die Tarife bisher nur um 25 % erhöht worden. Der Fehlbetrag der Eisenbahnen für das Jahr 1919 betrage 2 Milliarden 400 Millionen. Die beantragte Erhöhung bezwecke nur, diese auszugleichen.

Die Tariferhöhung wird für die Güterbeförderung bis zu 115 %, für die Personenbeförderung, wie bereits in voriger Nummer mitgeteilt, 55, 50 und 45 % in der I. bis III. Wagenklasse betragen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Bezeichnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld. Vom 15. Januar d. Js. ab erhält der an der Bahnstrecke Kirchen-Olpe gelegene Bahnhof Freudenberg die Bezeichnung Freudenberg (Kreis Siegen).

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 159 vom 24. Dezember 1919 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Ergebnis der schriftlichen Abstimmung über einen Beschluß des Satzungsausschusses (abgesandt am 6. Januar d. Js.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Wagenstandgelder.

Erhöhung der Wagenstandgelder.

Wegen der äußerst ungünstigen Betriebs- und Verkehrslage werden gemäß § 80 (8) der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 9. Januar 1920 bis auf weiteres für den Bereich der Mecklenburg-Schwerinschen Landeseisenbahn die Standgelder (Abschnitt VII (3) des Nebengebührentarifs im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil I B) mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde wie folgt erhöht:

für die ersten 24 Stunden von 4 ℳ auf 10 ℳ,
für die zweiten 24 Stunden von 6 ℳ auf 50 ℳ,
für jede weiteren 24 Stunden von 8 ℳ auf 100 ℳ.

Am 9. Januar bereits laufende Standgelder werden nach den bisherigen Sätzen berechnet.

Schwerin, den 5. Januar 1920. (26)
General-Eisenbahndirektion.

2. Errichtung von Laderampen.

Binnen-Gütertarif der Mecklenburg-Schwerinschen Landeseisenbahn.

In Gallin ist eine feste Rampe für Kopf- und Seitenverladung errichtet worden.

Schwerin, den 6. Januar 1920. (25)
General-Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Zwischen der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn und der Bad Eilsener Kleinbahn ist ein Tarif über den Wechsel-Verkehr erstellt worden, nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

Rinteln-Stadthagener Eisenbahn-Gesellschaft.
Bad Eilsener Kleinbahn G. m. b. H. (28)

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Gütertarif.

Um im Verkehr mit Elsaß-Lothringen die Fracht bis und ab Grenze entsprechend den im Gemeinsamen (preußisch-hessischen usw.) Tarif- und Verkehrsanzeiger Nr. 153 vom 30. Dezember 1919 gegebenen Vorschriften berechnen zu können, werden folgende Grenzpunkte vom 15. Januar 1920 ab in den Tarif aufgenommen, nämlich:

a) die badisch-elsässischen: Breisach Mitte Rhein, Kehl Mitte Rhein, Neuenburg Mitte Rhein, Weil-Leopoldshöhe Mitte Rhein und Wintersdorf Mitte Rhein sowie
b) die pfälzisch-elsässischen: Berg (Pfalz) Grenze und Kapsweyer Grenze.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 5. Januar 1920. (24)
Eisenbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr, Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1920 wird die Station Hemkenrode der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn in den Tarif einbezogen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 5. Januar 1920. (23)
Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern, rechtsrheinisches Netz (Frankfurt usw. — Bayerischer Gütertarif).

An Stelle der früheren Ausnahmetarife 6 und 6b ist ein neuer Ausnahmetarif 6 für bestimmte Brennstoffe auf gleicher Grundlage wie der Ausnahmetarif 6 des Besonderen Tarifheftes (Tfv. Nr. 1101) getreten.

Näheres durch die beteiligten Dienststellen.

München, den 31. Dezember 1919. (27)
Tarifamt der Bayer. Staatseisenbahnen r. d. Rh.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Tariferhöhung.

Am 10. Januar 1920 treten wegen Steigerung der Kohlen- und Materialpreise bei unseren Nebenbahnen Albtalbahn, Bruchsal-Hilsbach-Menzingen, Bühlertalbahn, Neckarbischofsheim-Hüffenhardt und Wiesloch-Meckesheim-Waldangelloch Tariferhöhungen im Personenverkehr in Kraft. Auskunft erteilen die Stationen. Der Nichteinhaltung der durch § 6 (5) der Eisenbahn-Verkehrsordnung vorgeschriebenen Veröffentlichungsfrist hat das Reichs-Eisenbahn-Amt zugestimmt.

Karlsruhe, den 6. Januar 1920. (29)
Bad. Lokaleisenbahnen A.-G.

5. Verkauf von Altmaterial.

Verkauf einer Kippvorrichtung für Güterwagen auf Abbruch im alten eisenbahnfiskalischen Hafen am Bahnhof Breslau Odertor. Besichtigung kann durch Vermittlung des Maschinenamtes 2 Breslau erfolgen. Angebotbogen liegen in unserem Zentralbüro, Zimmer 269, I. Stock des Geschäftsgebäudes während der Dienststunden von 8—3 Uhr aus und können auch gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ in bar von dort bezogen werden. Die Angebote sind versiegelt mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 20. 1. 20 vormittags 10 Uhr an uns einzureichen. Die eingesandten Angebote werden am genannten Tage vormittags 11½ Uhr in Zimmer Nr. 265 I. Stock des Geschäftsgebäudes Sadowa-Maltheserstraßen-Ecke im Beisein der etwa erschienenen Käufer oder deren bevollmächtigten Vertreter eröffnet und vorgelesen. Zuschlagsfrist vier Wochen.

Breslau, den 29. Dezember 1919. (30)
Eisenbahndirektion.

6. Offene Stellen.

Tüchtiger Bahnmeister, oder Bahnmeisteranwärter für die 42 km langen meterspurigen Herforder Kleinbahnen zum baldigen Eintritt gesucht. Angebote mit Lebenslauf, Gehaltsansprüchen und Zeugnisabschriften sind zu richten an die

Kleinbahn-Direktion in Herford. (31)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 3. | Berlin, den 14. Januar 1920. | LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.
Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, **amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.
Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 8 M. für das Vierteljahr bezogen werden.
Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 40 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 45 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 50 Pf. abgegeben.
Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 1.20 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.
Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto; Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Inhalt:

Rückblick auf das Jahr 1919.

(Schluß aus Nr. 2.)

An unserem schweizerischen Nachbarland sind die Kriegsfolgen nicht spurlos vorübergegangen. Die allgemeine Teuerung hat sich auch dort ernstlich bemerkbar gemacht; der Mangel an Zufuhr von Lebensmitteln hat die eidgenössischen Behörden sogar gezwungen, zu einer Rationierung nicht nur von Brot, sondern auch von den wichtigsten Erzeugnissen des Landes, Milch, Butter, Käse, zu schreiten, die erst allmählich im Laufe des Jahres abgebaut werden konnte. Besonders verhängnisvoll wurde der Umstand, daß die Schweiz keine Kohlen erzeugt und die Nachbarländer selbst derartig an Kohlennot leiden, daß die Zufuhr auch nicht annähernd dem Bedarf der Schweiz entspricht. So mußte immer noch ein beschränkter Fahrplan beibehalten werden, der nur deshalb die Bedürfnisse des Landes einigermaßen befriedigt, weil der Fremdenverkehr noch nicht in alter Stärke wieder eingesetzt hat. Kein Wunder, daß die Schweiz bemüht ist, den schon längst gehegten Plan, sich im Eisenbahnwesen nach Möglichkeit durch Einführung des elektrischen Betriebes vom Ausland unabhängig zu machen, nunmehr mit Tatkraft seiner Verwirklichung entgegenzuführen. Ein großzügiges Elektrisierungsprogramm ist ausgearbeitet und von den gesetzgebenden Körperschaften angenommen worden. Zunächst gilt es, die nötigen Kraftquellen zu erschließen. Es werden gewaltige Werke in Amsteg (Uri), Ritom (Tessin), Barberine (Wallis) und Rupperswil (Aargau) errichtet und mehrere Unterwerke, für die im Etat von 1920 wiederum bedeutende Summen bereitgestellt sind. Nebenher schreitet die Ausrüstung der Linien für den elektrischen Betrieb und der Bau elektrischer Lokomotiven. Auf der Gotthardbahn ist zunächst die Bergstrecke Erstfeld-Gotthardtunnel-Bellinzona in Angriff genommen worden. Die Arbeiten sind so weit vorgeschritten, daß schon an die Anschlußlinie Bellinzona-Chiasso herangetreten werden konnte; 20 eiserne Brücken dieser Strecke werden durch steinerne ersetzt. Der übrige Teil des Elektrisierungsprogramms der S. B. B. wird nach und nach folgen. Von den größeren Privatbahnen hat die Rhätische Bahn ihre Linie Bevers-Filisur mit dem Albulatunnel Mitte April dem elektrischen Betriebe eröffnet; am 15. Oktober ist die Linie Filisur-Thusis, am 11. Dezember die Strecke Filisur-Davos dem elektrischen Betriebe übergeben worden. Für die weitere Elektrisierung sind vorgesehen: Davos-Klosters (Eröffnung Herbst 1920), Thusis-Chur-Landquart (Frühjahr 1921), Klosters-Landquart (Ende 1921) und Reichenau-Disentis (Ende 1922). Auf der Berner Alpenbahnstrecke Bern-Thun-Spiez wird schon seit Mitte 1919 elektrisch gefahren; die Fortsetzung nach Interlaken-Bönigen, nach Erlenbach und Zweisimmen hofft man bald fertiggestellt zu haben. Die Emmenthalbahn hat ihre Teilstrecke Burgdorf-Langnau elektrisiert. Neben dem Bund, für den die Beteiligung an der Einführung des elektrischen Betriebes mit eidgenössischen Mitteln durch Bundesgesetz geregelt worden ist, haben sich auch die Kantone an der Förderung elektrischer Unternehmungen beteiligt. Der Kanton Bern hat vor kurzem ein neues Gesetz ausgearbeitet, das die Unterstützung von Eisenbahnunternehmungen

durch den Staat, von einigen Ausnahmefällen abgesehen, auf elektrische Bahnen beschränkt.

Für die Entwicklung der schweizerischen Eisenbahnen ist nicht bloß der Kohlenmangel, sondern auch die unerhörte Preissteigerung für Kohlen und andere Materialien und für alle Rohstoffe äußerst gefährlich geworden. Dazu trat das durch die allgemeine Teuerung gerechtfertigte Verlangen des Personals nach einer Besserung seiner Bezüge. Es mußten wiederholt Lohn- und Gehaltserhöhungen eintreten, so daß im Jahresabschluß für 1918 schon die Personalausgaben 30 % mehr betrugen als im Vorjahre. Im Jahre 1919 hat diese Bewegung ihren Fortgang genommen. Leider hat sich auch in der Schweiz das Personal nicht darauf beschränkt, einen gerechten Ausgleich zwischen dem allgemeinen Preisstand und seinem Einkommen anzustreben. Die Welle des Bolschewismus, die von Osten her Europa zu überschwemmen droht, hat auch vor der Eidgenossenschaft nicht Halt gemacht. Auch hier waren es hauptsächlich landfremde Elemente, die zur Erreichung eigensüchtiger und ehrgeiziger Pläne die Wühlarbeit mit Eifer betrieben und beim Eisenbahnpersonal einen geneigten Boden für ihre Bestrebungen gefunden haben. Der Tatkraft der Regierung und Verwaltung ist es zwar gelungen, der Streikbewegungen Herr zu werden, und die Wahlen haben gezeigt, daß das Schweizer Volk nicht gewillt ist, eine Politik mitzumachen, die den Russen, Ungarn, Bayern verderblich geworden ist, trotzdem glimmt das Feuer unter der Asche fort und bildet für die Verwaltung einen Gegenstand ernster Sorge. Ein neues Arbeitsgesetz für den Betrieb der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten, das in Abänderung des jetzt noch gültigen Gesetzes vom 19. Dezember 1903 die Dienst- und Ruhezeiten des Personals im Rahmen des Achtstundentages regeln soll, liegt zurzeit dem Nationalrat vor.

Der finanzielle Stand der S. B. B. ist, wie kürzlich im Verwaltungsrat erklärt worden ist, ernst, aber nicht gefahrdrohend. Nach dem vor kurzem genehmigten Voranschlag für 1920, der sich auf die Erfahrungen des Jahres 1919 gründet, beträgt in der Gewinn- und Verlustrechnung das Passivsaldo 7,42 Millionen Franken, mit den Verlusten früherer Jahre 231 Millionen Franken auf Ende 1920. Man hofft jedoch beim Wiederaufleben der Fremdenindustrie auf eine Besserung der Wirtschaftslage. Die Regierung hat durch Sperrmaßregeln das Land vor der Einwanderung unerwünschter Elemente, Kapitalflüchtiger, politischer Flüchtlinge, zu schützen versucht. Dieser wohlverständlichen Maßnahme stehen die berechtigten Wünsche der Eisenbahngesellschaften und der Fremdenindustrie gegenüber, endlich einmal aus der schwierigen Lage, in die sie der Krieg gebracht, herauszukommen. Es ist sehr schwer, zwischen diesen Gesichtspunkten, die sich beide vertreten lassen, den richtigen Ausgleich zu finden. Neuerdings scheint der Fremdenstrom aus Amerika wieder einsetzen zu wollen. Bei den Mittelmächten, die früher einen großen Teil der Touristen abgaben, stehen aber die traurigen Valutaverhältnisse und die gegen die Kapitalflucht ergriffenen Maßregeln im Wege. So zeigen sich überall, nicht bloß im Gastwirtsgewerbe, sondern auch bei den Eisenbahnen, sehr bedenkliche wirtschaftliche Sorgen. Von den eigentlichen Touristenbahnen stehen selbst die Unternehmungen, die früher als finanziell festgefügt galten, vor dem wirtschaftlichen Zusammenbruch. Die Regierung hat hier helfend eingreifen müssen; staatliche Beihilfen, Zinsenstundungen, Kürzungen des Aktien- und sogar des Obligationenkapitals mußten zugestanden werden, die von den Leuten, die ihr Geld sicher angelegt zu haben glaubten, große Opfer erforderten. Die „Sanierungsaktionen" standen im Jahre 1919 im Vordergrund des Interesses. Am bedenklichsten sieht es bei der Furkabahn (Brig-Furka-Disentis) aus, die vor allem mit französischem Kapital gebaut worden ist. Nur wenige Privatbahnen, namentlich solche mit elektrischem Betrieb, hatten eine Besserung ihrer Erträgnisse aufzuweisen, eine Tatsache, die zur Förderung der Elektrisierungspläne der Schweiz nicht unwesentlich beigetragen hat.

Auch die Schweiz hat sich gezwungen gesehen, zur Verbesserung ihrer Eisenbahnfinanzen zu Tariferhöhungen ihre Zuflucht zu nehmen. Im Personenverkehr sind u. a. auch Schnellzugszuschläge eingeführt worden, die das reisende Publikum mit großem Mißvergnügen aufgenommen hat.

Der internationale Verkehr hat erst in den letzten Monaten wieder einen namhaften Aufschwung genommen. Das Bestreben der Entente, ihre Verbindungen mit dem Osten unter Umgehung Deutschlands und Österreichs durchzuführen, ist der Schweiz zugute gekommen. Ein Simplon-Orient-Expreßzug, eine Umwandlung des früheren Orientexpreß, von Paris nach Bukarest und Belgrad, fährt seit Mitte Oktober regelmäßig durch die Schweiz. Ein Gotthardschnellzug Ostende-Basel-Mailand, mit Anschluß nach Zürich und dem Engadin, durchfährt die Linie Basel-Chiasso. Auch die andere Gotthardstrecke über Bellinzona-Luino und die Verbindung über Ponte Tresa sind wieder dem durchgehenden Verkehr eröffnet worden. Überhaupt zeigt Italien den Wunsch, seine Verkehrsbeziehungen mit der Schweiz weiter auszubauen. Genua soll mehr als vor dem Kriege Ein- und Ausfuhrhafen für die Schweiz werden. Der wiedereröffnete Badische Bahnhof in Basel hat gleich wieder so starken Verkehr an sich gezogen, daß es kaum möglich war, ihn zu bewältigen.

Sehr ungehalten sind die schweizerische Presse und die öffentliche Meinung über die Versuche Frankreichs, den Rheinverkehr zu unterbinden. Frankreich plant im Norden von Basel die Anlage eines direkten Kanals nach Straßburg, zur Ausschaltung des Rheinweges, und anderer Seitenkanäle, deren Speisung zum Teil eine Trockenlegung des Rheins zur Folge haben würde. Außerdem bezwecken die französischen Pläne die Verdrängung des Verkehrs der Schweiz von der Rheinlinie und damit die Störung der wasserwirtschaftlichen Politik der Eidgenossenschaft. Gerade in letzter Zeit wird in der Schweiz ein großzügiges Wasserstraßenprojekt erwogen; man will die Schweiz mit einem großen Kanalnetz durchziehen, das, vom Bodensee als Sammelbecken ausgehend, bis zur Westschweiz führen soll. Am 4. Mai 1919 wurde in Abänderung des Artikels 24 der Bundesverfassung mit Volksabstimmung beschlossen, daß die Gesetzgebung über die Schiffahrt Bundessache sein soll. Damit hat das schweizerische Volk seinen Wunsch zu erkennen gegeben, eine einheitliche Wasserstraßenpolitik zu betreiben. Von den in Aussicht genommenen Großschiffahrtsstraßen sind die Kanäle Bregenz-Genf (413 km) und Glatt-Limmat-Lint (154 km) die wichtigsten. Nach Durchführung des Programms würde die Schweiz 955 km Großwasserstraßen für 1000- und 600-t-Schiffe besitzen; wenn man die Binnenseen mitzählt, sogar 1200 km.

Die nordischen Länder haben während des Krieges auf vielen Gebieten großen wirtschaftlichen Aufschwung genommen. Andererseits haben auch sie im Verkehrswesen unter der allgemeinen Kohlennot und der Verteuerung aller Rohstoffe und Arbeitskräfte gelitten. Überall macht sich deshalb das Bestreben geltend, einerseits durch Tariferhöhungen die Betriebskosten wieder auszugleichen und andererseits durch Übergang zum elektrischen Betrieb sich von der Kohlenversorgung durch das Ausland freier zu machen.

In Dänemark eröffnet der durch die auf dem Friedensvertrag beruhende Abstimmung in Nordschleswig erwartete Gebietszuwachs dem dänischen Verkehr gute Aussichten. Eine Eisenbahnkommission für Süd-Jütland ist zur Ausarbeitung neuer Verkehrswege eingesetzt worden. Sie hat den Bau einer Eisenbahn längs der Ostküste von Kolding nach Flensburg beschlossen. Ferner wird beabsichtigt, die Ver-

bindung zwischen Dänemark und der Stadt Flensburg, von der angenommen wird, daß sie dänisch wird, über Nyborg-Faaborg und eine Fähreverbindung zu leiten.

Durch die Einführung des Achtstundentages sind die Arbeitsleistungen der dänischen Eisenbahnen um etwa 20% zurückgegangen. Trotz der zeitweise durchgeführten Verkehrssperren hat der Betrieb in der letzten Zeit den Verkehrsbedürfnissen nicht zu genügen vermocht. Kohlennot und Erhöhung der Betriebskosten haben die Verwaltung in eine äußerst schwierige Lage gebracht, deren sie bisher noch nicht Herr geworden ist.

In Schweden ist am 6. Oktober die neue Verbindungslinie nach Finnland von Haparanda nach Torneå feierlich eröffnet worden. Auch sonst wird von Plänen für eine verstärkte Bautätigkeit zur besseren Erschließung des Landes berichtet. Die Elektrisierung des ganzen Eisenbahnnetzes wird geplant; mit der Linie Stockholm-Gotenburg soll der Anfang gemacht werden. Die finanziellen Ergebnisse der schwedischen Staatsbahnen sind recht wenig befriedigend. Im Jahre 1918 haben sie einen Betriebsverlust von 60 Millionen Kronen erlitten. Während es den viel besser wirtschaftenden Privatbahnen gelang, im ersten Halbjahr 1919 11½ Millionen Kronen Gewinn zu erzielen, hatten die Staatsbahnen bis Ende August noch einen Verlust von 18,8 Millionen Kronen, obschon die am 1. August durchgeführten starken Tariferhöhungen auf die Ergebnisse schon günstig eingewirkt haben. Neuerdings ist wiederum eine Erhöhung der Personentarife in Aussicht genommen. Der neue Tarif soll wieder nach Zonen aufgebaut sein.

In Norwegen hat der Krieg den Eisenbahnverkehr auf dem spärlichen Eisenbahnnetz stark behindert. Anfang 1915 setzte Kohlenmangel ein; es traten Verkehrsstockungen und Wagennot auf. Auch der durch die Seesperren beeinträchtigte Dampferverkehr konnte nicht helfend eingreifen. Der Übergang zur Holzfeuerung hat die Lokomotiven, die an sich schon durchschnittlich ein zu hohes Alter haben, heruntergewirtschaftet. Auch der schwache Oberbau ist dem Verkehr nicht mehr gewachsen. Der tatkräftige Staatsbahn-Generaldirektor Platou, der sich sehr offenherzig über die norwegischen Eisenbahnnöte ausgesprochen hat, fordert eine planmäßige Verstärkung der Eisenbahnlinien und des Betriebsmittelparks. Das Netz soll durch neue Verkehrswege ausgebaut werden. Vor allem handelt es sich um die sogenannte Nordlandsbahn längs des nördlichen Teiles der Ostgrenze über Grong nach Bodö oder Sörfolden und um die Sörlandsbahn längs der Südküste des Königreichs von Naerlandswand über Kristiansand nach Stavanger. Schließlich soll das Dreieck Aalesund-Domaas-Stavanger durch ein Eisenbahnnetz erschlossen werden. Mit der Elektrisierung des Bahnnetzes wird jetzt begonnen. Für die elektrische Ausrüstung der verkehrsreichen Strecke Kristiania-Drammen ist bereits einer norwegischen Firma der Zuschlag erteilt worden.

Spanien hat sich während des Krieges redlich bemüht, eine wahre Neutralität einzuhalten und sich den Lockungen der Entente zu widersetzen. Es ist aber nicht zu verwundern, daß es jetzt im Hinblick auf die veränderten Machtverhältnisse Europas seine Verkehrspolitik nach dem französischen Nachbarn orientieren muß. Um eine bessere Verbindung mit Frankreich herzustellen, ist beschlossen worden, eine zweigleisige Hauptbahn in Vollspur (nicht in der spanischen Breitspur) mit elektrischem Betrieb von Algeciras über Madrid, Pamplona bis zur französischen Grenze in der Richtung auf Bordeaux zu bauen. Von Algeciras soll eine Trajektverbindung nach Tanger zum Anschluß an die Eisenbahn Tanger-Dakar (frz. Senegambien) hergestellt werden. Trotz der hohen Baukosten, die sogar auf 600—700 Millionen Peseten geschätzt worden sind, wird große Stimmung für das Unternehmen gemacht, auf die dadurch geförderte Annäherung an Frankreich hingewiesen und der Hoffnung Ausdruck gegeben, daß der Überseeverkehr nach Südamerika über diese Strecke gelenkt werden würde. Wie weit über diese Pläne im einzelnen bereits eine Entscheidung getroffen worden ist, ist noch nicht bekannt geworden. Ebensowenig wissen wir über die praktische Förderung des Unterseetunnels, der Spanien mit Afrika verbinden soll. Im Hinblick auf den Wert, den eine solche Verbesserung der Verkehrsbeziehungen mit Marokko, wo der Schwerpunkt der spanischen Politik liegt, haben würde, ist beschlossen worden, an den Ausbau des Tunnels jetzt ernstlich heranzutreten. Statt der früher geplanten Strecke Gibraltar-Ceuta will Spanien den Tunnel neuerdings von Tarifa (22 km von Gibraltar) nach Afrika führen. Trotz seiner Kürze von 13 km wird wegen der großen Tiefe des Meeres der Bau äußerst schwierig werden; seine Kosten sind auf 250 Millionen Franken geschätzt worden. — Die Verstaatlichungspläne der spanischen Regierung, über die früher berichtet worden ist, scheinen nicht weiter gefördert worden zu sein.

Wenn wir uns jetzt den Ländern zuwenden, die sich während des Weltkrieges auf die Seite der Entente gestellt haben, so stoßen wir überall auf so erhebliche Lücken in den uns zugänglich gewordenen Nachrichten, daß es kaum möglich ist, auch nur einigermaßen ein Urteil über die Vorgänge auf dem Gebiete ihres Eisenbahnwesens zu gewinnen. Ganz allmählich gelangen einige Mitteilungen hierher, aus denen man erst in geraumer Zeit ein klares Bild erhalten wird. Nur so viel kann man ganz allgemein sagen, daß fast alle Ententeländer durch den Krieg in eine ähnliche Transportnot hineingezogen worden sind wie die Mittelmächte, wenn man von Japan absieht, das es verstanden hat, sich in kluger Zurückhaltung dem eigentlichen Kriegsbetrieb fast ganz fern zu halten, und das den Streit seiner Konkurrenten dazu hat benutzen können, seinen Finanzen einen nie geahnten Aufschwung zu geben. Die Einnahmen aus den Staatsbahnen spiegeln diese wirtschaftliche Blüte wieder; der Überschuß der Eisenbahnen über die Ausgaben von 1913/14 auf 1917/18 ist von rund 20 Millionen auf rund 43½ Millionen Yen gestiegen. Die Betriebszahl fiel von 48% auf 46,9%. Mit seinem Staatsbetrieb, der in diesem Jahre auf eine 10jährige Erfahrung zurückblicken konnte, hat Japan ein glänzendes Geschäft gemacht. Sonst begegnen wir fast überall einem Niedergang des Eisenbahnwesens, verursacht durch die übermäßige Inanspruchnahme und Abnutzung der Eisenbahnen während des Krieges ohne gleichzeitige genügende Ergänzung und Ausbesserung der Anlagen und Betriebsmittel, durch eine Übermüdung des Personals und durch gewaltige Steigerung der Kosten für Löhne und Gehälter und für Kohle und andere Materialien.

Die französischen Eisenbahnen haben sich als ein schlagfertiges, vorzüglich organisiertes Kriegsmittel bewährt, das zum Endsiege wesentlich beigetragen hat. Obwohl ein großer Teil des Eisenbahnnetzes der Nord- und der Ostbahngesellschaft in die Hände der Mittelmächte gefallen war und noch Jahre hindurch die Spuren der Kriegszerstörungen tragen wird, hat die Oberste Heeresleitung die zur Verfügung gebliebenen Linien in vorbildlicher Weise auszunutzen und in den kritischsten Zeiten für die Heeresverschiebungen zu verwenden verstanden. Als es nicht mehr auszureichen drohte, kamen die Engländer und Amerikaner zu Hilfe. Das dem Kriegsschauplatz benachbarte Gebiet wurde durch ein gewaltiges Netz neuer Linien, insbesondere Feldbahnen, mit Depots und Verschubeinrichtungen durchzogen. Wer z. B. die 1918 in deutsche Hände gefallenen Strecken zwischen Reims und Soissons nächst dem Chemin des Dames gesehen hat, konnte sich der Bewunderung nicht erwehren. Nach dem Friedensschluß zeigten sich die trüben Folgen der übermäßigen Anspannung des Eisenbahnwesens. Obwohl die Franzosen durch den Vertrag von Versailles in

den Besitz des größten Teiles der von Deutschland abgegebenen 5000 Lokomotiven und 150 000 Eisenbahnwagen gekommen sind, ist der Betriebsmittelpark stark heruntergewirtschaftet. Höchstens ein Viertel des Parks von 1914 soll zurzeit betriebsfähig sein. Die Fabriken können nicht schnell genug neue Lokomotiven bauen, die Eisenbahnwerkstätten den Reparaturen nicht gerecht werden. Das Personal ist übermüdet und arbeitsunlustig, der Ersatz hat wegen des Krieges gestockt und ist jetzt noch lange nicht genügend ausgebildet. Auch von dem größten Feinde des Eisenbahnbetriebs, der Kohlennot, ist Frankreich nicht verschont geblieben. Gerade zum Schluß des Jahres 1919 ist die Lage besonders kritisch geworden. Der Personenverkehr mußte aufs äußerste eingeschränkt werden. So hat Mitte Dezember die P.-L.-M.-Gesellschaft dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten einen Plan vorgelegt, wonach nahezu alle Schnellzüge vom Fahrplan abgesetzt werden sollen. Nur auf den durchgehenden Linien soll ein Schnellzugspaar beibehalten werden, aber nur gegen Dringlichkeitsnachweis benutzt werden dürfen. Die vollständige Einstellung des Personenzugverkehrs wird für die Zeit nach den Neujahrsfeiertagen ernstlich erwogen. Neuerdings macht die P.-L.-M.-Gesellschaft Versuche mit Petrol als Lokomotivfeuerung, die sehr günstig ausgefallen sein sollen. Jede Woche werden zwei Maschinen umgebaut. Ein Heizer braucht nur drei Tage, um sich mit der neuen Feuerung, die für das Personal müheloser ist, vertraut zu machen. Über den finanziellen Abschluß der Eisenbahngesellschaften sind Zahlen hier noch nicht bekannt geworden. Zum Ausgleich der hohen Betriebskosten mußten jedoch die Tarife in letzter Zeit wiederholt erhöht werden. In den letzten Tagen des Dezember hat der Verkehrsminister der Kammer einen Gesetzentwurf unterbreitet, der wiederum eine Erhöhung der Personentarife um 45, 50 und 55 % in der 3., 2. und 1. Wagenklasse und eine solche der Postpakettarife um 115% vorsieht.

Durch die Angliederung von Elsaß-Lothringen hat das französische Eisenbahnnetz einen Zuwachs von rund 1900 km erhalten, die in Staatsbahnbetrieb genommen werden sollen. Der Wiederaufbau der zerstörten Strecken ist mit großer Tatkraft in Angriff genommen worden. Die Nordbahn hatte am 1. Dezember nur 15 km doppelspurige und 7 km einspurige Eisenbahnen noch nicht wieder im Betrieb. Von den im Kriege zerstörten 600 Kunstbauten sind 321 bereits wiederhergestellt. Die Ostbahn hat von 930 km doppelspurigen und 204 km einspurigen Bahnen schon 853 und 197 km dem Verkehr wieder übergeben können. Auch die zerstörten Schiffahrtswege (rd. 372 km) sind fast sämtlich wiederhergestellt worden. Mit der im Friedensvertrag geregelten deutschen Hilfe werden die noch ausstehenden Arbeiten verhältnismäßig schnell erledigt werden. Auch in Frankreich sind Bestrebungen zur Einführung des elektrischen Eisenbahnbetriebs im Gange. Das Land soll über Wasserkräfte zur Gewinnung von 9 Millionen PS. verfügen. Ein Ausschuß ist mit der Ausarbeitung eines großzügigen Plans zur Erschließung dieser Kräfte beschäftigt. Ein staatliches Kontrollorgan soll die Verteilung der Kraft auf die Betriebe vornehmen. Von den Eisenbahnen sollen zunächst 2200 km der Paris-Orléans-Bahn, 2200 km der P.-L.-M.- und 3200 km der Südbahn elektrisiert werden. Über die Verstaatlichungspläne der französischen Regierung, die in unserem letzten Jahresbericht erwähnt wurden, ist nichts Neues bekannt geworden.

Der auswärtige Verkehr Frankreichs ist durch Einlegung von großen Schnellzügen nach der Schweiz, Italien und dem Orient wieder lebhaft gefördert worden. Zur besseren Verbindung von Marseille mit Turin ist ein Durchstich der Cottischen Alpen und der Bau der Linie Briançon-Oulx geplant. Mehrere neue Linien zur Verbindung des Mutterlandes mit dem Elsaß sind bereits im Bau, ein Netz von Seitenkanälen soll vom Rhein aus nach Westen zur Bedienung der elsässischen Industrie entstehen, ein großer Kanal soll Straßburg mit dem Rhein nördlich von Basel verbinden. Im ganzen verfolgen die Franzosen die Tendenz, nicht bloß die Mittelmächte vom durchgehenden Verkehr auszuschließen, sondern auch den Rhein vom Weltverkehr abzudrängen. Sie setzen sich damit in Widerspruch nicht bloß mit den deutschen, sondern auch mit den holländischen und schweizerischen Interessen, die vielmehr auf einen weiteren Ausbau dieses natürlichen Wasserweges zielen.

Italien hat durch den großen Landzuwachs im Nordosten sein Eisenbahnnetz wesentlich ausdehnen können. Die große Verkehrsader nach Innsbruck, Kufstein, München beherrscht es bis zum Brenner; dazu kommt der große Zuwachs auf der Pontebbastrecke und das Eisenbahnnetz des österreichischen Küstenlandes. Die Verhältnisse an der Ostküste der Adria sind noch nicht geklärt. Die neuen Linien sind einer in Triest errichteten Staatsbahndirektion unterstellt worden. Trotz des Sieges scheint aber die italienische Regierung nicht auf Rosen gebettet zu sein. Die Eisenbahnen sind auch hier von dem Kriegsbetrieb stark mitgenommen worden. Wiederholt mußten Tariferhöhungen stattfinden; Anfang 1919 eine solche um 30 bis 40 % im Güterverkehr und um 30 bis 50 % im Personen- und Gepäckverkehr. Neuerdings sind die Gütertarifzuschläge für die meisten Waren sogar auf 100 % erhöht worden. Das Personal ist sehr unruhig, und wenn auch größere Streiks, von denen die Zeitungen berichteten, niedergehalten werden konnten, so liegen trotz inzwischen durchgesetzter Einführung des Achtstundentages doch bedrohliche Sturmzeichen in der Luft. Die Kohlenfrage ist in Italien äußerst kritisch und hat im Kriege der Regierung große Sorgen gemacht. Jetzt will man versuchen, durch umfangreiche Einführung des elektrischen Betriebes zu helfen. Es hat sich ein italienisch-amerikanisches Syndikat zur Finanzierung der elektrischen Zugförderung mit einem Kapital von 300 Millionen Lire gebildet. Einfluß auf den Betrieb soll es nicht haben, dagegen wollen sich die Amerikaner einen großen Teil der Lieferungen von Betriebsmitteln und Materialien sichern. Als erste sollen die beiden west-östlichen und nord-südlichen großen Durchgangslinien Turin-Verona-Triest und Mailand-Rom-Neapel-Reggio-Calabria elektrisiert werden. Die italienischen Schiffahrtsgesellschaften saugen die adriatische Handelsflotte planmäßig auf. Von dem österreichischen Lloyd, dessen Schiffe zunächst gechartert wurden, hat eine italienische Finanzgruppe über die Hälfte der Aktien durch Ankauf erworben und sich damit die Entscheidung über das Unternehmen gesichert. Die italienische Regierung scheint schneller als die der Verbündeten geneigt zu sein, den Verkehr mit ihren bisherigen Feinden wieder aufzunehmen. Die Verhandlungen hierüber sollen sich in angenehmen Formen bewegen und einen befriedigenden Verlauf nehmen. Vor allem will Italien aber mit der Schweiz seine wirtschaftlichen Beziehungen fester knüpfen. Von seinen Kanalplänen ist schon bei dem Bericht über die Schweiz die Rede gewesen. Zurzeit sind Vorarbeiten für die Kanäle Mailand-Po, Turin-Novara-Mailand und Mailand-Langensee im Gange.

Der belgische Staat befindet sich seit der Wiederbesetzung des Landes im Besitz eines Eisenbahnnetzes, das zwar einerseits durch die Zerstörungen im Kriegsgebiet des äußersten Westens und durch den Rückbau der weniger bedeutenden Staats- und Vizinalbahnstrecken gelitten hat, aber andererseits während der vierjährigen deutschen Besetzung in vieler Beziehung verbessert und erweitert worden ist. Insbesondere ist ihm die mit großer Sachkunde und erstaunlicher Schnelligkeit erbaute strategische Bahn Aachen-Tongern zugefallen. Durch die Gebiete der Kreise Malmedy und Eupen wird Belgien einen nicht unbedeutenden und wirtschaftlich sehr wichtigen Zuwachs erfahren. Auch durch die Abgabe von Lokomotiven und Wagen durch das Deutsche Reich erfährt der Betriebsmittelpark, wenigstens

was Bauart und Betriebsfähigkeit betrifft, eine erhebliche Verbesserung gegenüber dem Friedenszustand. Dazu hat Belgien 8750 englische Eisenbahnwagen, die auf dem Kriegsschauplatz verwertet worden waren, durch Ankauf erworben und den Teil der von den Alliierten erbeuteten Wagen, der auf England entfiel, erhalten. Die Regierung scheint aber diese Gelegenheit benutzen zu wollen, um ihre Eisenbahnverhältnisse, die bekanntlich schon im Frieden sehr zu wünschen übrig ließen, neu zu ordnen. Es ist ein Gesetz zur „Industrialisierung" der Staatsbahnen in Vorbereitung. Die Leitung soll einem Verwaltungsrat von 9 Mitgliedern übertragen werden, die von der Kammer auf drei Jahre zu wählen sind. Der Verwaltungsrat ernennt den Generaldirektor und die Betriebsdirektoren auf sechs Jahre. Er entscheidet über das Tarifwesen im Zusammenwirken mit einem Eisenbahnrat, der nur beratende Stimme hat. Die Staatsbahnverwaltung soll ein von den allgemeinen Staatsfinanzen getrenntes Vermögen darstellen, dessen Höhe durch Abschätzung des gegenwärtigen Wertes der Staatsbahnen festgestellt werden wird. Die Eisenbahnschuld muß in 60 Jahren getilgt werden.

Außerdem ist ein Sonderausschuß zur Prüfung der Frage der elektrischen Zugförderung gebildet worden; er hat kürzlich seine Untersuchung abgeschlossen. Mit der Elektrisierung der Hauptlinien Brüssel-Antwerpen, Brüssel-Luxemburg und Brüssel-Ostende soll im Anfang des Jahres 1920 begonnen werden.

Schon bald nach dem Eintritt in den Weltkrieg hat Griechenland mit Hilfe der Entente an der Verwirklichung einer guten Schienenverbindung mit dem übrigen Europa zu arbeiten begonnen. Die Bahn läuft längs des Ägäischen Meeres und mündet bei Platy, 35,6 km von Saloniki, in die Strecke Saloniki-Monastir. Um den Umweg über Saloniki zu vermeiden, wird beim Vardarübergang eine direkte Verbindung mit der Strecke Saloniki-Üsküb-Belgrad hergestellt. Der Bau ist im Verlauf des Krieges sehr gefördert worden, das Bau- und Betriebsmaterial stammt vorwiegend aus Amerika. Mit der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft ist ein 30 jähriger Vertrag zur Lieferung der erforderlichen Schlaf- und Speisewagen für diese Bahnlinien abgeschlossen worden. In den letzten Tagen des verflossenen Jahres meldeten die Zeitungen, daß sich 50 französische Ingenieure nach Athen begeben haben, um die griechischen Eisenbahnen zu reorganisieren. Also auch hier wieder eine „friedliche Durchdringung".

Aus Ssowjet-Rußland sind nur wenige zuverlässige Nachrichten über das Eisenbahnwesen zu uns gedrungen. Aus diesem Wenigen läßt sich aber erkennen, daß die Räteregierung es verstanden hat, im Jahre 1919 das Verkehrswesen vollständig herunterzuwirtschaften. 3 Milliarden Einnahmen sollen 9½ Milliarden Ausgaben gegenüberstehen, von denen 8 Milliarden allein auf Löhne und Gehälter entfallen. Diese Zustände, die den völligen Ruin des Landes bedeuten, sind sogar den Ssowjetgrößen zuviel geworden. Der Volkskommissar für Eisenbahnwesen hat sich kürzlich für eine völlige Abkehr von dem bisherigen Verfahren und für die Rückkehr zu straffer Disziplin ausgesprochen. Die Amerikaner stehen aber hilfsbereit da, um nicht nur die sibirischen Bahnen, wo sie bereits festen Fuß gefaßt haben, sondern auch die innerrussischen Linien neu zu finanzieren und die Kontrolle an sich zu ziehen. Offenbar erblicken sie in dem Lande, dessen unbegrenzte Bodenschätze aller kommunistischen Mißwirtschaft trotzen werden, ein aussichtsreiches Feld für die Entfaltung ihrer Machtgelüste.

Die englischen Eisenbahnen stehen vor wichtigen Entscheidungen. Nach der Kriegserklärung hat die englische Regierung fast das ganze Netz, nämlich 130 Privateisenbahnen mit einer Gesamtlänge von 34 320 km und einem Anlagekapital von 1,2 Milliarden Pfund, unter Gewährleistung der Einnahmen von 1913 in Staatsbetrieb übernommen. Das englische Eisenbahnwesen hat unter der Leitung des mit der Betriebsführung betrauten Ausschusses, des Railway Executive Committee, im Kriege gewaltige Leistungen vollbracht. Sie mußten mit äußerst eingeschränkten Mitteln bewältigt werden, da gerade England gezwungen war, mit seinen Betriebsmitteln und seinem Personal auf allen Kriegsschauplätzen auszuhelfen. Bis Ende 1918 wanderten 30 000 Güterwagen, 750 Lokomotiven, 184 475 Eisenbahner über See, dazu ungeheure Mengen von Material aller Art. Nach Beendigung der Feindseligkeiten erwuchsen den Bahnen durch den Rücktransport und durch den Abbau des Militärbetriebs fast noch größere Aufgaben.

Nachdem die Friedensverhältnisse langsam wieder zurückgekehrt sind, muß die Regierung sich über die Zukunft der englischen Bahnen klar werden. Daß mindestens eine straffere staatliche Aufsicht über die Eisenbahnen notwendig ist, war schon im Frieden ziemlich allgemeine Ansicht; jetzt fragt es sich nur, ob die Regierung weitergehen und den Staatsbetrieb dauernd beibehalten soll. Nach dem Eisenbahngesetz von 1844 hat sie das Recht dazu, die Eisenbahnen zu verstaatlichen, wenn sie als Rückkaufpreis das 25 fache des dreijährigen Ertragsdurchschnittes zahlen will. Nach einer jüngst bekanntgewordenen Berechnung beträgt hiernach der Kaufpreis rund 1,175 Milliarden Pfund. Bei fünfprozentiger Verzinsung würde jetzt schon ein jährlicher Betriebsverlust von 6½ Millionen Pfund entstehen, der sich infolge der Erhöhung aller Betriebskosten noch steigern wird. Der Entschluß, die Verstaatlichung durchzuführen, begegnet daher großen Bedenken, um so mehr, als die englischen Eisenbahnen durch die starke Inanspruchnahme durch Kriegstransporte so abgenutzt sind, daß der Minister of Reconstruction mindestens drei Jahre für erforderlich hält, um sie wieder auf den Friedensstand zu bringen, wobei die den Dominions und den Verbündeten zu leistende Hilfe noch nicht einmal mitberücksichtigt ist. Außerdem ist während der Kriegsjahre nur wenig gebaut worden. Es muß u. a. zur Bewältigung des steigenden Verkehrs ein Netz von Kleinbahnen nach Art der im Kriege mit großem Erfolg hergestellten Feldbahnen auf oder neben dem Straßenkörper ausgebaut werden. Vorläufig hat die Regierung ihre endgültigen Entschlüsse über die Verstaatlichungsfrage anscheinend noch nicht gefaßt, sondern sich damit begnügt, ein Verkehrsgesetz zu schaffen, das alle Zweige des Verkehrswesens umfaßt, und ein Verkehrsministerium zu errichten, an dessen Spitze zunächst der Generaldirektor der Militäreisenbahnen, Sir Eric Geddes, berufen worden war, der aber inzwischen bei der Umbildung des Kabinetts das Finanzministerium übernommen hat. Ob diese gesetzliche Regelung die Vorläuferin der Verstaatlichung ist, ist noch nicht erkennbar, zumal uns der Wortlaut des Gesetzes noch unbekannt ist. Trotz seines Sieges hat England, wie wir, mit großen Transportschwierigkeiten zu kämpfen. Die ungeheure Verteuerung der Wassertransporte hat der Eisenbahn mehr Fracht zugeführt, als sie bewältigen kann, so daß die Zeitungen von einschneidenden Verkehrseinschränkungen zu berichten wußten. Auch das Personal macht der Regierung viel Sorge. Schon im Januar des vorigen Jahres hat auf der Londoner Untergrundbahn ein Streik getobt; er war aber nur der Vorgänger des großen englischen Eisenbahnerstreiks, der im Sommer das ganze Verkehrsleben neun Tage lang gelähmt hat. Durch die entschlossene Haltung der Regierung und die Mithilfe des empörten Publikums ist es gelungen, gegen Gewährung bescheidener wirtschaftlicher Zugeständnisse der Bewegung Herr zu werden.

Die Eisenbahnen der englischen Dominions und Kolonien haben während des Krieges dem Mutterland erheblich helfen müssen. Von allen Teilen des Weltreiches mußten Truppen und Materialien herbeigeschafft werden, namentlich um die Lücken auszufüllen, die durch Heranziehung der englischen

Truppen aus weniger gefährdeten Kolonien entstanden waren. Dabei hat England Zeit gefunden, große Eisenbahnbauten auszuführen, über die bestimmtere Angaben erst nach und nach an uns gelangen werden. Vor kurzem fand z. B. die Eröffnung der 30 km langen Strecke Aden-Lahej in Südwestarabien statt, die eine Verbindung mit der Hauptstadt des Abdalistammes herstellt. Der englische Suezkanal, der im Kriege zu einem unschätzbaren Hilfsmittel für die Truppenbeförderung geworden ist, konnte in diesem Jahre auf ein 50jähriges Bestehen zurückblicken. Seine Bedeutung wird auch durch den Panamakanal nicht erschüttert werden können.

Als die Vereinigten Staaten von Amerika in den Weltkrieg eintraten, mußte das große, von zahlreichen Privatgesellschaften betriebene Eisenbahnnetz den militärischen Anforderungen dienstbar gemacht werden. Da die Zersplitterung der Verwaltung ein Hindernis für die planmäßige Ausnutzung der Bahnen für Heereszwecke bildete, entschloß sich die Regierung, sie in Staatsbetrieb zu nehmen. Unter dem hartem Druck der militärischen Notwendigkeit billigte der Kongreß diesen für das amerikanische Wirtschaftsleben so entscheidenden Schritt, allerdings unter der einschränkenden Bedingung, daß der Bundesbetrieb nur bis spätestens 21 Monate nach Friedensschluß dauern sollte. Zum Leiter des Eisenbahnwesens wurde der Schwiegersohn Wilsons, Mc. Adoo, ernannt. Er hat seine schwierige Aufgabe mit rücksichtsloser Tatkraft durchgeführt. Die amerikanischen Eisenbahnen haben Gewaltiges geleistet, wurden doch z. B. allein in dem ersten Halbjahr 1918 rund 3½ Millionen Soldaten auf der Eisenbahn befördert. Die den Privatbahngesellschaften nahestehende Presse hat Mc. Adoos Tüchtigkeit rückhaltlos anerkannt, ihm jedoch vorgeworfen, daß er ohne Rücksicht auf die Besonderheit der einzelnen Netze Strecken zusammengelegt, bedeutende Fachmänner abgesetzt, die Löhne gewaltig erhöht, das Bundesverkehrsgesetz und das Shermangesetz mißachtet, das Bundesverkehrsamt ausgeschaltet, kurz, das ganze amerikanische Eisenbahnwesen mit dem augenscheinlichen Ziel auf dauernde Verstaatlichung umgestaltet habe. In der Tat scheint dieses Ziel Mc. Adoo vorgeschwebt zu haben. Als der Krieg zu Ende ging, schlug er trotz der Abneigung der Gesellschaften mit Wilsons Billigung eine Verlängerung des Provisoriums über den durch den Kongreß genehmigten Zeitpunkt hinaus, nämlich bis 1924, vor. Vor Durchführung dieses Planes trat er jedoch von der Leitung des Eisenbahnwesens zurück, und neuerdings scheinen sich die Absichten der Regierung wieder mehr der Beibehaltung des Privatbahnsystems zuzuneigen. Über die Zukunft der amerikanischen Eisenbahnpolitik ist also noch keine endgültige Entscheidung getroffen worden. In jedem Fall wird das Eisenbahnwesen der Union mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen haben. Die Betriebskosten sind gewaltig gestiegen. Im ersten Halbjahr 1918 waren unter dem neuen Bundesbetrieb die Reineinnahmen trotz bedeutender Tariferhöhungen um 52 % gefallen. Allein die von Mc. Adoo bewilligten Lohnerhöhungen bedeuten eine Mehrbelastung von 425 Millionen Dollar. Trotzdem ist das Personal in Lohnbewegungen eingetreten, die noch nicht endgültig zum Abschluß gelangt sind. Im September 1919 traten 500 000 Eisenbahner, vornehmlich Werkstättenarbeiter, in den Ausstand. In Pittsburg kam es zu blutigen Zusammenstößen. Die Ausständigen forderten 80 % Lohnerhöhung. Demgegenüber ist die Verwaltung mit großer Tatkraft aufgetreten und der Bewegung zunächst Herr geworden. Mc. Adoo hat es sogar durchgesetzt, daß den Eisenbahnbeamten und -arbeitern die Teilnahme an der Politik (Abhaltung von Versammlungen, Annahme von Wahlen und dergl.) verboten wurde. Immerhin scheint aber noch eine starke Gärung vorhanden zu sein, die bedenkliche Folgen haben könnte.

Über die Eisenbahnverhältnisse auf dem Balkan und über die noch nicht erwähnten außereuropäischen Netze müssen wir uns Mitteilungen versagen, da erstere noch zu wenig geklärt und über letztere zu spärliche Nachrichten an uns gelangt sind, so daß ein einigermaßen zuverlässiges Bild über ihre Entwicklung nicht gewonnen werden kann.

Die Frage der Gestaltung der Verkehrsbeziehungen Mitteleuropas zum Ausland liegt noch völlig im dunkeln. Das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 ist von Frankreich, Belgien, Italien, Serbien und Rumänien auf den 31. Dezember 1919 gekündigt worden. Im Friedensvertrage von Versailles (Artikel 366) ist vorgesehen, daß das I. Ü. unter Einbeziehung des Personen- und Gepäckverkehrs wieder neu aufgebaut werden soll, und die Mittelmächte gehalten sein sollen, sich der neuen Übereinkunft anzuschließen. Es sieht also fast so aus, als ob die Entente eine Umgestaltung unter Anpassung an das französische Verkehrsrecht beabsichtigt. Da bis zum Ablauf der Kündigungsfrist (31. Dezember 1919) das neue Übereinkommen, über das bereits Vorbesprechungen stattgefunden haben sollen, keinesfalls fertiggestellt werden konnte, hat der schweizerische Bundesrat auf Vorschlag des Zentralamts in Bern an die Vertragsstaaten eine Note gerichtet, in der vorgeschlagen wurde, bis zum Inkrafttreten neuer Vorschriften die alten einstweilen bestehen zu lassen, damit keine Lücke eintrete, die für den internationalen Güterverkehr verhängnisvoll sein würde. Das Ergebnis dieser Note ist uns noch nicht bekannt geworden; es darf aber angenommen werden, daß sich die Entente diesen vernünftigen, fast selbstverständlichen Vorschlägen fügen wird.

Der Internationale Eisenbahnkongreßverband, der die meisten Eisenbahnen aller Weltteile umfaßt, ist aufgelöst und zwischen den Entente- und den neutralen Ländern neu errichtet worden. Nach außen hin hat der in Brüssel tagende Vorstand als Begründung angegeben, daß der den Mittelmächten gehörende Anteil am Verbandsvermögen unter belgische Zwangsverwaltung gestellt worden sei, und daß man eine Unterbrechung der nützlichen Arbeiten des Verbandes vermeiden wolle. In Wirklichkeit ist diese nach Abschluß des Friedensvertrages durchgeführte Vermögensbeschlagnahme — selbst wenn ein Geldausgleich für später in Aussicht genommen ist — eine Vergewaltigung schlimmster Art, die um so ungerechtfertigter ist, als die deutsche besetzende Macht die in den Räumen der Generaldirektion der Belgischen Staatsbahnen vorgefundenen Vermögensteile des Verbandes seinerzeit mit besonderer Schonung behandelt und sie bereitwillig dem Büro der Commission permanente ausgehändigt hat, obwohl sie zum größten Teil Eigentum der Mitglieder der Entente waren. Ähnlich ist mit dem Internationalen Straßenbahn- und Kleinbahnverein verfahren worden, und es haben sich erfreulicherweise neutrale Stimmen gefunden, die energisch gegen diesen Rechtsbruch, der nicht einmal vor wissenschaftlichen Einrichtungen Halt gemacht hat, Verwahrung eingelegt haben. Über den Ausschluß aus dem Eisenbahnkongreßverband werden sich die Mittelmächte zu trösten wissen; Deutschland hat sich erst spät und auf wiederholtes Drängen dem Verband angeschlossen, weil sein wissenschaftlicher Wert gering eingeschätzt wurde. Die alle fünf Jahre veranstalteten Kongresse waren mehr geselligen Vergnügungen als ernster Arbeit gewidmet. Bleibenden Wert haben, von der sehr nützlichen Fühlungnahme leitender Eisenbahnmänner abgesehen, nur die gründlichen, durch Fragebogen geführten Untersuchungen über die auf den verschiedenen Fachgebieten von den Kongreßverwaltungen gewonnenen Erfahrungen, die in der Zeitschrift des Verbandes niedergelegt waren. Diese Zeitschrift soll ohne die deutsche Ausgabe weiter erscheinen. Es versteht sich aber von selbst, daß

ohne die Mitwirkung der hochentwickelten Eisenbahnen Mitteleuropas die Zeitschrift sehr an Wert einbüßen wird. Bedauerlich ist bei alledem, daß die Männer, die zur Pflege internationaler Eisenbahnwissenschaft bestellt waren, sich von gehässiger und einseitiger politischer Engherzigkeit nicht frei zu machen verstanden haben.

Der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen hat den Weltkrieg zwar überdauert und übt die im Jahre 1846 begonnene segensreiche Tätigkeit zur Verbesserung und Förderung der Beziehungen unter den mitteleuropäischen Eisenbahnen weiter aus, die Gestaltung seiner Zukunft liegt aber noch im dunkeln. Rumänien hat seinen Austritt erklärt, die elsaß-lothringischen Eisenbahnen scheiden infolge ihres Überganges an Frankreich gleichfalls aus dem Verein aus; das Verhältnis zu den österreichischen Randstaaten und zu dem neuen Polenreich ist aber noch ungeklärt. Die Einrichtungen des Vereins können, wenn das Eisenbahnwesen keinen unverzeihlichen Rückschritt erfahren soll, nicht entbehrt werden, im Gegenteil gewinnen seine gemeinsamen internationalen Regelungen erheblich an Bedeutung, nachdem das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und der Internationale Eisenbahnkongreßverband in ihrer bisherigen Form aufgelöst worden sind. Wenn diese räumlich größeren Verbände sich auch in Zukunft von den Mittelstaaten fernhalten oder ihnen den gebührenden Platz nicht einräumen sollten, werden die Vereinsverwaltungen sich notgedrungen durch Ausbau der Vereinseinrichtungen enger zusammenschließen müssen. Das würde zu einer Vertiefung und Erweiterung der Vereinsaufgaben führen können. Die nächsten Monate werden auch hierüber Klärung bringen.

Zum Schluß sei noch eines Verkehrsmittels gedacht, das sich gerade in der allerletzten Zeit siegreich Bahn zu brechen begonnen hat. In dem Rückblick auf das Jahr 1913 wurde an dieser Stelle schon auf die damals erst in weiter Ferne liegende Möglichkeit hingewiesen, daß einst auch der Luftverkehr zu einer ständigen und regelmäßigen Beförderungsart werden könnte. Die im Kriege an den Luftfahrzeugen vorgenommenen technischen Verbesserungen und die heutigen Eisenbahnnöte haben diese Vorahnung rascher wahrgemacht, als wir damals vermuten konnten. Das deutsche Reichsverkehrsministerium, das österreichische Staatsamt für Verkehrswesen haben den Luftverkehr in ihr Arbeitsfeld aufgenommen. Regelmäßige Luftschiffahrten sind schon für die Strecken Berlin-Leipzig-Weimar, Berlin-Hamburg, Berlin-München-Friedrichshafen mit Anschluß nach Zürich-Lausanne, München-Würzburg-Frankfurt, München-Wien u. a. eingerichtet worden, die infolge der mangelhaften und mit Zeitopfern und Beschwerden aller Art verbundenen Landverbindungen sich regen Zuspruchs von Reisenden erfreuen und vor allem auch den Brief- und Paketdienst besorgen. In Wien hat sich eine Luftverkehrs-Studiengesellschaft gebildet, die Flugzeuge aus Militärbeständen erworben hat. Das Londoner Luftministerium bereitet einen Flugdienst Kairo-Kapstadt und Indien-Australien vor. England und Amerika sollen regelmäßige Luftverbindungen erhalten. Die Errichtung schwimmender Flugstationen auf dem Ozean wird geplant. In Amerika ist ein ständiger Luftpostdienst zwischen New York und Chicago eröffnet worden; 50 andere Luftpostlinien sind in Vorbereitung. Von ähnlichen Unternehmungen in den Niederlanden, Italien, Spanien wußten die Zeitungen zu berichten. Aus alledem geht hervor, daß wir in Zukunft mit der Luftschiffahrt als einem Konkurrenten der Eisenbahnen werden rechnen müssen.

* * *

Der vorstehende Rückblick auf die Schicksale des Eisenbahnwesens im Jahre 1919 zeigt mit voller Deutlichkeit, daß in nahezu allen Ländern der Erde, bei den Siegern wie bei den Unterlegenen im Weltkriege, das Eisenbahnwesen einem ungeahnten Tiefstand entgegengeführt worden ist, der erst in dem verflossenen Jahre so recht erkennbar wurde und vielleicht noch nicht einmal seine niedrigste Stufe erreicht hat. Die zerstörende Wirkung des Krieges, die Abnutzung und Vernichtung von Strecken, Anlagen und Betriebsmitteln, der Weltkohlenmangel, die Entwertung des Geldes und die Steigerung aller Preise für Rohstoffe und Arbeitskraft, verbunden mit der Arbeitsunlust des durch den Krieg zermürbten und durch die Ausbreitung revolutionärer Lehren angekränkelten Eisenbahnpersonals, haben diese erschreckenden Folgen gehabt. Die von den leitenden Männern gemachten Versuche, durch zahlreiche kleinere Mittel, durch Verbesserung der Verwaltungsorganisationen, durch technische Fortschritte, durch straffere Ordnung des Betriebes und Verkehrs, durch Einführung der elektrischen Zugförderung zu helfen, müssen Stückwerk bleiben, solange die werktätige Bevölkerung sich nicht von der Sucht, lediglich ihre materielle und dienstliche Lage gegenüber der Vorkriegszeit zu verbessern, abkehrt und zur Erkenntnis kommt, daß nur höhere Arbeitsleistungen allmählich zu einer Besserung der witschaftlichen Verhältnisse führen können.

Das Jahr 1919 hat uns in dieser Hinsicht leider noch kaum vorwärts gebracht. Die inneren politischen Kämpfe, die Sorgen um das tägliche Brot, der Kummer über die äußere Zerstückelung und die Demütigung des Vaterlandes haben uns derartig in Anspruch genommen, daß es neben allen anderen Hemmungen auch an der inneren Ruhe zu einer wirklich tatkräftigen Aufnahme der Arbeit gefehlt hat. Wenn erst der Friede in Kraft getreten ist und die Völker ihre Lage sicherer überblicken können als es jetzt noch der Fall ist, dann werden sie, so hoffen wir zuversichtlich, trotz aller heute vielleicht noch nicht allgemein genügend erkannter Schwierigkeiten die Kraft finden, sich zu besinnen und sich der ernsten und selbstlosen Arbeit hinzugeben, die uns allein vor dem völligen Zusammenbruch retten und unser Eisenbahnwesen wieder langsam gesund machen kann. Möchte das neue Jahr diese Hoffnung erfüllen!

Berlin, den 1. Januar 1920. Dr. v. Ritter.

Was wird aus den Betriebsämtern?

Von Bauinspektor **Rukwied** in Sigmaringen.

In Nr. 95 der Vereinszeitung vom 13. Dezember beschäftigt sich Herr Baurat Marquardt (Stuttgart) mit vorstehender Frage. Damit aus der Bezeichnung seines Wohnorts heraus nicht das Mißverständnis entstehe, als ob er bei seinen Ausführungen die höheren technischen Eisenbahnbeamten Württembergs hinter sich habe, sei es mir gestattet, in Nachstehendem unsere Ansichten bezüglich der künftigen Organisation mitzuteilen und sodann auf seinen Artikel einzugehen.

Wir haben in den Bezirksstellen, den Bauinspektionen und Betriebsinspektionen, eine Trennung von Bau und Betrieb und wir wünschen deren Vereinigung nach preußischem Muster. Sofern man bei dem Worte „Betriebsamt" ein preußisches Amt vor Augen hat, lautet unsere Antwort auf obige Frage einmütig: „Die Betriebsämter sollen erst mal werden." Die Fernhaltung des Technikers vom Betriebsdienst empfinden wir als einen Mangel unserer württembergischen Organisation, weil die wichtigste Aufgabe des eisenbahntechnischen Baudienstes, die Behandlung der Gleisanlagen, ohne Betriebserfahrung nicht zweckmäßig erledigt werden kann. Das fängt bei der Verbesserung kleiner Bahnhöfe an und hört bei dem Entwerfen großer Personenbahnhöfe und Rangierbahnhöfe auf. Der reine Techniker, der in der Trassierung neuer Bahnstrecken und in der Konstruktion von Kunstbauten bewandert ist, fühlt sich unsicher, wenn er in Bahnhofsgleise

Weichenstraßen legen, Lokomotivgleise auswählen, Ausziehgleise anordnen und dabei die Sicherungsgrundsätze beachten soll. Er bedarf eines Betriebsbeamten, der weiß, wie die Gleise benützt werden, und der ihm die Hand dabei führt. Das ist aber unzweckmäßig und auf die Dauer unerträglich. Der Bau wird bei den zahllosen Verbesserungen der dem Betriebe dienenden Anlagen zum Hilfsdienst des Betriebs und rächt sich dann, absichtlich oder nicht, durch unpraktische Entwürfe und teure Voranschläge. Derjenige, der die Notwendigkeit und die Art einer Verbesserung erkennt, wird am leichtesten und billigsten auch ihre Ausführung besorgen. Möglich ist letzteres aber nur, wenn in einer Hand Bau und Betrieb liegen, deren Zusammenhang besonders eindringlich vor Augen geführt wird bei den fortgesetzten kleineren Änderungen und Erweiterungen der Bahnhöfe, die von den Bauinspektionen ausgeführt werden. Alle die, die das Glück hatten, im Feldeisenbahndienst verwendet zu werden, erkennen mit dankbarer Freude an, wie sehr ihre Tätigkeit durch den Betriebsdienst vervollständigt und abgerundet worden ist, so daß sie sich heute als bessere Techniker fühlen gegen früher.

Schlimme Erfahrungen sind es, nicht Streben nach Machterweiterung, die den württembergischen Eisenbahntechniker seit einem Jahrzehnt veranlassen, immer wieder auf Vereinigung von Bau und Betrieb zu drängen. Dieser Einsicht haben sich auch unsere Betriebsbeamten nicht verschlossen, als im Verein der höheren Eisenbahnbeamten Württembergs im vergangenen Sommer beschlossen wurde, die Regierung zu bitten, den Techniker, Diplomingenieur, Regierungsbaumeister und Bauinspektor — schleunigst im Betriebsdienst auszubilden und baldmöglichst einige Betriebsämter nach preußischem Muster zu schaffen. Bei dieser Gelegenheit wurde auch über die Stellung zum Verkehr gesprochen und von technischer Seite einhellig die Meinung vertreten, ihn wie in Preußen besonderen Verkehrsämtern zuzuweisen. Das Einheitsamt mit Bau, Betrieb und Verkehr lehnen wir als zu weitgehend ab. Es ist zumal auf verkehrsstarken Strecken von einem Amtsvorstand zuviel verlangt, die drei großen Gebiete des Eisenbahnwesens gleichmäßig zu beherrschen. Die Bau- und Betriebsordnung, die Fahrdienstvorschriften und das Signalbuch, das heißt die Grundlagen des Eisenbahnbaus und -Betriebs dem Techniker, die Verkehrsordnung als die Grundlage des Eisenbahnverkehrs, ein mehr praktisch juristischer Stoff, dem Verkehrsbeamten, der juristisch vorgebildet sein kann, wenn wissenschaftliche Hochschulbildung verlangt wird. Verwirklicht sind unsere Wünsche vorläufig in zwei Betriebsämtern und einem Verkehrsamt, die am 1. November gegründet wurden. Wir haben ja in unserem politisch, wirtschaftlich und geographisch so reich gegliederten Heimatland auch ein Einheitsamt, das in Leutkirch die Strecken des Allgäus (80 km eingleisige Hauptbahn und 37 km Nebenbahn) verwaltet. Von der Bewährung dieses Amtes möchten wir Techniker aber den Vorschlag unserer Regierung für die künftige Reichsorganisation nicht abhängig gemacht sehen. Wir wünschen eine Organisation, die sich nicht nur bei einfachen Verhältnissen und glücklicher Personenauswahl durchführen, sondern sich überall, also auch in den verkehrsreichen Gegenden, anwenden läßt.

Wenn ich mich nun mit einigen Worten zu dem neuen Vorschlag des Herrn Baurat Marquardt auf Schaffung von Einheitsämtern mit 500 km Bahnlänge zuwende, so möchte ich gleich kurz der Ansicht Ausdruck geben, daß ein Betriebsamt von 500 km Streckenlänge zu groß ist, um noch ein Amt zu sein; es ist dann schon eine Art Direktion, um so mehr, wenn es den Verkehr noch bearbeiten soll. Was von einem Direktor nicht, wohl aber von einem Amtsvorstand verlangt wird, ist neben dem Überblick über das Ganze, ein Sichwidmen jedem Einzelteil falls erforderlich, sei er persönlicher oder technischer Art, und ferner häufige Streckenbereisung. Das erscheint aber bei solch ausgedehnten Ämtern auch für eine starke Arbeitskraft zu viel, man denke nur an die Bewältigung des täglichen Einlaufs. Nach dem Vorschlag des Verfassers würde Württemberg in vier Ämter aufzuteilen sein, von denen jedes etwa 155 Bahnhöfe (3 bis 4 I. Kl., 15 II. Kl., 45 III. Kl., 45 IV. Kl. und 45 V. Kl.) und 25 Bahnmeistereien umfaßte. Stationsentfernung bei 2000 km Bahnlänge rund 3,2 km. Bei einer Gesamtzahl von 22—24 000 Köpfen würden auf ein Amt 5—6000 Mann Personal entfallen. Wird vom Amtsvorstand, was auch der Verfasser will, volle Personalkenntnis verlangt, so erstreckt sich diese herunter bis zum Rottenführer, zum Zugführer, zum Weichensteller und zum Rangiermeister. Das werden dann 800—1000 Beamte sein, deren Namen, Dienstort und Dienstleistung ihm geläufig sein sollen, ferner muß er, wenn ihm der Dienst von der Hand gehen soll, Strecken und Bahnhofsanlagen im Kopfe haben, also 120 km Bahnhofslänge, den Bahnhof rund 1 km lang gerechnet, und 380 km Streckenlänge mit allen möglichen Nebenanlagen wie z. B. Anschlußgleise. Wenn ich den Verfasser recht verstehe, begründet er die große Streckenlänge besonders damit, daß der Amtsbezirk zwecks einer straffen Betriebsleitung ein Netz mit mehreren Hauptknotenpunkten umfassen müsse, dann werde ein Amtsvorstand, dem der Betrieb die Hauptsache sei, recht wirken können. Ich fürchte, das wird eine große Enttäuschung geben. Kein Vorstand eines großen Amtes kann sich überwiegend einer fachlichen Seite seines Dienstes widmen, dafür sorgen schon die besonderen Vorstandsgeschäfte, die bei einem Einheitsamt von solchem Umfang ins Ungemessene wachsen. Auch ein noch so betriebsbegeisterter Vorstand würde finden, daß ihm viel zu viel Papier auf den Tisch fällt, daß ihn viel zu viel Personen zu sprechen wünschen, seien es Beamte oder Private, sei es mit Anliegen oder zum Einholen von Weisungen. Dann kommen Etatsachen, große Bauten, Arbeiterausschußsitzungen und ferner die unvermeidlichen ernsteren Unregelmäßigkeiten, die bei 500 km Bahnlänge eben 3 bis 4 mal so zahlreich sind als jetzt, und bei denen die persönliche Anwesenheit, die persönliche Entscheidung und Verantwortung des Vorstandes nicht zu umgehen sind, obwohl in der Heimat der Vorgesetzte nicht, wie es beim Feldeisenbahnwesen der Fall war, für jede Kleinigkeit persönlich verantwortlich gemacht wird. Kurz, es wird beim Betriebe so gehen, wie es der Verfasser mit dem Bau und dem Verkehr vorhat, er wird und muß ihn Hilfsarbeitern überlassen, die auf die Betriebsgeschäfte ihre ganze Arbeitszeit ungestört verwenden können. Damit ist aber auch ein Hauptgrund für die Schaffung so großer Ämter entfallen.

Sollen die Zugleitungen, diese Kriegskinder, die nur bei unregelmäßigem Zuglauf vollen Zweck haben, erhalten bleiben, so beschränke man sie auf gefährdete Bahngebiete und unterstelle diese Dienststellen, die Fernsprech- und Telegraphenbüros gleichen, dem nächstgelegenen Betriebsamt oder der Direktion. Ihr Bezirk braucht nicht mit dem des Amtes zusammenzufallen. Am Schluß seines Aufsatzes verlangt der Verfasser vom Leiter des Einheitsamts volle Sachkenntnisse auf allen seinen Arbeitsgebieten. Ob bei der Menge von reinem Wissensstoff im Verkehrswesen und der Notwendigkeit langjähriger Tätigkeit im praktischen Dienst dieses Gebiets ein Amtsvorstand, der darin nicht groß geworden ist, über das handwerksmäßige in der Verkehrswissenschaft hinauskommen würde, darf doch wohl bezweifelt werden.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die Verkehrslage.** Aus dem Reichsverkehrsministerium wird gemeldet: Die immer wieder auftretende Nachricht, die Regierung beabsichtige, demnächst erneut wie im November vorigen Jahres den Personenzugverkehr auf einige Zeit nahezu völlig zu sperren, gibt Veranlassung zu folgender Mitteilung:

Es besteht zurzeit kein unmittelbarer Anlaß zu einem solchen, das gesamte Erwerbsleben wie die Eisenbahnfinanzen schwer schädigenden Eingriff. Im Anschluß an die Novembersperre ist der Personenzugverkehr gegenüber dem für den Winter vorgesehenen Plan erheblich eingeschränkt worden. Diese Anordnung hat zusammen mit anderen Maßnahmen, so namentlich mit der stärkeren, planmäßigen Heranziehung der Schiffahrt, genügt, um den Betrieb so flüssig zu halten, daß die lebenswichtigsten Güter, Kohlen, Getreide, Kartoffeln, im allgemeinen glatt befördert werden konnten. Bezüglich der Kohlen kommt dies am besten dadurch zum Ausdruck, daß die Kohlenbestände in den großen Kohlenrevieren seit dem 1. November v. J. um 600 000 t zurückgegangen sind. Die Leistung der Eisenbahn hat also die Förderungsleistung der Zechen überschritten, und eine Steigerung der Eisenbahnleistungen könnte heute den Verbrauchern keine größeren Kohlenmengen zuführen. Auch den Forderungen hinsichtlich der Lebensmitteltransporte konnte die Eisenbahn gerecht werden, so daß etwa eingetretene Stockungen in der Versorgung einzelner Bezirke nicht ihr zur Last gelegt werden dürfen. Die Frostperioden, die wir bisher durchzumachen hatten, haben zwar die Betriebslage jeweils wesentlich verschlechtert. Auch das Hochwasser im Westen hat natürlich ungünstig gewirkt, doch

waren die Störungen zum Glück nicht so anhaltend, daß nicht rasch wieder ein Ausgleich hätte erreicht werden können.

Es ist zuzugeben, daß die Betriebslage auch heute noch recht schwierig ist, und daß längeres Frostwetter oder Streiks zu erheblichen Störungen führen können. Weiter tritt eine Erschwerung der Betriebslage mit der Ratifizierung des Friedens insofern ein, als Truppentransporte nach den Abstimmungsgebieten durchzuführen sind und die Eisenbahnen sich auf die Erfüllung der nationalen Ehrenpflicht einrichten müssen, die uns nun endlich freizugebenden Gefangenen möglichst rasch der Heimat zuzuführen. Auch die Beförderung der Wähler nach den Abstimmungsgebieten wird die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn nicht unerheblich in Anspruch nehmen. Das Maß der hierdurch eintretenden Mehrbelastung der Eisenbahnen läßt sich heute noch nicht übersehen. Ist es nicht allzugroß, und trifft die Mehrbelastung nicht zusammen mit Betriebsstörungen der obenbezeichneten Art, so wird sich die Regierung gewiß nicht zu einer Einstellung des Personenzugverkehrs entschließen.

— **Zur Ausstandsbewegung auf den deutschen Eisenbahnen.** Die Verhandlungen über die wirtschaftlichen Forderungen der Eisenbahner (vgl. Nr. 2, S. 24, d. Ztg.) haben einen guten Fortgang genommen. Nach halbamtlichen Mitteilungen ist die Erhöhung der Teuerungszulagen der Beamten um 150 % und die Bewilligung der meisten Tarifforderungen der Arbeiter (Stundenlohn der Handwerker bis 3,50 ℳ) beschlossen worden. Trotzdem hat sich die Lage in den Streikgebieten weiter verschärft. Nachdem es eine Zeitlang schien, als ob der Ausstand im westlichen Kohlengebiet abflauen wollte, und trotz der Aufforderung der Organisationen, die Arbeit im Hinblick auf die wirtschaftlichen Zugeständnisse der Regierung und auf die unabsehbaren Folgen eines Streiks wieder aufzunehmen, hat sich die Ausstandsbewegung, die zuerst auf einige Stationen beschränkt war, weiter ausgebreitet. Den Organisationen ist die Führung der Bewegung aus den Händen geglitten, während sich radikale Unterführer an die Spitze gestellt haben. Die Streikenden stellen zwar noch einige wirtschaftliche Forderungen, unter denen die Nachzahlung der höheren Löhne vom 1. Oktober ab die bedeutendste ist, es stellt sich aber immer mehr heraus, daß es sich niemals um einen wirtschaftlichen Kampf gehandelt hat, oder daß es sich jetzt wenigstens um keinen solchen mehr handelt. Wie im vorigen Jahre versucht eine kleine Schar machtgieriger Hetzer, die schwierigste Jahreszeit und die gefährliche Lage des Deutschen Reiches zur Erreichung selbstsüchtiger Ziele auszunutzen. Durch die Stillegung des Verkehrs, durch die Hinderung der Heranschaffung von Kohlen, Rohstoffen, Lebensmitteln, durch Unterbrechung der Gefangenentransporte soll das Volk zur Verzweiflung getrieben und für die Herrschaft der Straße reif gemacht werden. In einer Entschließung heißt es mit dürren Worten, daß die jetzige Regierung gestürzt werden und die Kommunisten zur endgültigen Herrschaft gelangen sollen. Die Versuche der Eisenbahnverwaltung, wenigstens die lebenswichtigen Transporte, insbesondere die Milch für Kinder und Kranke durchzubringen, sind nur zum Teil gelungen. Die radikalen Elemente suchen gerade die Einstellung dieser Transporte durchzusetzen, die den Zusammenbruch am meisten beschleunigen würde. Über die örtliche Ausdehnung des Streiks ist noch zu berichten, daß seit dem 8 d. M. auch in den Bezirken Cöln und Essen gestreikt wird. Der Zugverkehr von Cöln nach Berlin konnte durch Umleitung über das besetzte Gebiet aufrecht erhalten werden; die Strecke Cöln-Düsseldorf-Elberfeld ist vollständig stillgelegt. Auf den Strecken Witten-Hagen und Dortmund-Unna-Hamm ruht der Verkehr. Als besondere Streikmittelpunkte werden genannt Cöln-Nippes, Duisburg, Siegen, Gelsenkirchen, Wanne, Dortmund, Mülheim (Ruhr), Hagen. Zum Teil haben sich die Post- und Telegraphenarbeiter dem Streik angeschlossen, während die Beamten sich neutral verhalten. Auch im übrigen Deutschland sind Ausstandsbewegungen teils im Gange, teils in der Vorbereitung. Im Bezirk Magdeburg ist ein neuer Eisenbahnerstreik beschlossen worden. Besonders gefährlich würde im Hinblick auf die Kohlenversorgung eine weitere Ausdehnung des Streiks in Oberschlesien sein, wo bereits auf den Bahnhöfen Beuthen, Chorzow, Ratibor und Kandrzin Streiks begonnen haben, obwohl die Zentralleitung der Gewerkschaft den Streik für unberechtigt erklärt und die Beamtenorganisationen eine Beteiligung abgelehnt haben. Die Regierung hat, um die Möglichkeit zu schaffen, der Bedrohung der öffentlichen Ordnung mit Gewalt zu begegnen, auf Grund des Artikels 48, Absatz 2, der Reichsverfassung gewisse Beschränkungen der persönlichen Freiheit, der Pressefreiheit, des Vereins- und Versammlungsrechts für zulässig erklärt und die vollziehende Gewalt an den Reichswehrminister übertragen, der sie auf einen Militärbefehlshaber weiterübertragen hat. Wer den im Interesse der öffentlichen Sicherheit von diesem erlassenen Anordnungen zuwider handelt oder zu solchen auffordert und anreizt, macht sich strafbar. In den Bezirken Düsseldorf, Arnsberg, Münster und Minden ist mit Zustimmung des Reichskabinetts eine Verordnung erlassen worden, wonach jede Betätigung, die darauf gerichtet ist, lebenswichtige Betriebe zur Stillegung zu bringen, verboten wird. Als solche gelten die öffentlichen Verkehrsmittel und die Einrichtungen zur Erzeugung von Gas, Wasser, Elektrizität und Kohle. Zum Militärbefehlshaber dieser Bezirke ist General von Watter ernannt worden.

— **Teilweise Verkehrseinstellung auf den bayerischen Staatseisenbahnen.** Aus München, den 9. Januar, meldet WTB.: Wegen vollständiger Stockung der Kohlenzufuhr infolge Ausstandes und Hochwassers wird vom 13. Januar ab für mehrere Tage der gesamte Personenverkehr auf den bayerischen Staatsbahnen mit Ausnahme des Lebensmittelverkehrs eingestellt; schon von Sonnabend, dem 10. Januar ab werden einzelne Personenzüge wegfallen. Der Güterverkehr wird nur soweit notwendig aufrechterhalten.

— **Eine süddeutsche Schiffahrtsstelle.** Für die süddeutsche Schiffahrt, die insbesondere für die Kohlenversorgung auf dem Wasserwege vom Rheinlande aus von großer Wichtigkeit ist, ist eine Zusammenfassung erfolgt, die am 1. Januar in Wirksamkeit trat. Die Zusammenfassung besteht darin, daß unter dem Namen „Schiffahrt, Gruppe Süd" eine Zweigstelle der Schiffahrtsabteilung des Reichsverkehrsministeriums als besondere süddeutsche Schiffahrtsgruppe in München errichtet worden ist. Diese Zentralleitung ist in das Münchener Verkehrsministerium gelegt worden. Der Main ab Frankfurt und die Donau bis zu ihrem Austritt aus Bayern sowie die übrige süddeutsche Schiffahrt wurden dieser Gruppe übertragen.

— **Personalnachrichten.** Vom 1. Januar an wurden in etatsmäßiger Weise befördert: der mit dem Titel und Rang eines Oberregierungsrates bekleidete Regierungsrat der Eisenbahndirektion Würzburg Wilhelm Weiß zum Oberregierungsrat dieser Eisenbahndirektion, der mit dem Titel und Rang eines Oberregierungsrates bekleidete Regierungsrat der Eisenbahndirektion Augsburg August Reif zum Oberregierungsrat dieser Eisenbahndirektion, der Regierungsrat des Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten Hugo Hundsdorfer zum Oberregierungsrat dieses Staatsministeriums. — Versetzt wurden Regierungsrat Anton Purrucker vom Reklamationsamt der Staatseisenbahnen r. d. Rh. und Regierungsrat Friedrich Mayscheider von der Maschineninspektion I München beide zur Eisenbahndirektion München, ferner auf ihr Ansuchen in gleicher Diensteigenschaft der Vorstand der Betriebsinspektion I München Regierungsrat Friedrich Münz und der Vorstand der Werkstätteinspektion II München Regierungsrat Georg Hinkelbein an dieselbe Eisenbahndirektion in etatsmäßiger Weise. — Berufen wurden in gleicher Diensteseigenschaft in etatsmäßiger Weise der Vorstand der Betriebs- und Bauinspektion Homburg (Pfalz) Regierungsrat Karl Neumann an die Eisenbahndirektion München, der Vorstand der Werkstätteinspektion II Neuaubing Direktionsrat Johann Mühl an die Maschineninspektion I München als deren Vorstand, und der Vorstand der Betriebswerkstätte I München Direktionsrat Hermann Angerer an die Werkstätteinspektion II München als deren Vorstand.

Bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung ist der Finanzrat Hoffmann vom Eisenbahnzentralamt in Berlin zur Generaldirektion in Dresden und der Finanzassessor Dr. jur. Stange von der Generaldirektion zur Betriebsdirektion Dresden-A versetzt worden. — Als Regierungsbaumeister wurden angestellt: die nichtplanmäßigen Regierungsbaumeister Bischoff beim Neubauamt Ebersbach, Franke und Hänig beim Neubauamt Altenburg, Dr.-Ing. Kollmar beim Neubauamt Zwickau, Kretschmar beim Neubauamt Löbau, Mühlhaus und Schmidt beim Neubauamt Radeburg und Westphal beim Maschinenbetriebsbureau.

Österreich.

—* **Die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen** wurde mit Gesetz vom 21. Oktober 1919 (Nr. 71/1919, S. 751 d. Ztg.) aufgelöst und stellte ihre Tätigkeit mit dem 1. Januar 1920 ein. Ihre früheren Dienstgeschäfte werden von diesem Tag angefangen vom Staatsamte für Verkehrswesen besorgt, und es werden somit alle bisher an die Generalinspektion zu richtenden Eingaben, Meldungen, Ausweise usw. von diesem Zeitpunkt an an das Staatsamt für Verkehrswesen, Wien, 1. Bez., Elisabethstraße 9, zu richten sein.

— **Die Vorschüsse der österreichischen Regierung an die Südbahngesellschaft.** Die österreichische Regierung hat der Südbahngesellschaft vor kurzem wiederum einen Vorschuß von 12 Millionen Kronen gewährt, um sie in die Lage zu versetzen, den Betrieb aufrechtzuerhalten. Hierdurch erreichen die der Südbahn im Jahre 1919 gewährten Vorschüsse die Höhe von rund 90 Millionen Kronen. Die Südbahn hat sich verpflichtet, diese Vorschüsse mit 5% zu verzinsen und am 1. Januar 1921 mit der Rückzahlung zu beginnen. Die jährlichen Zinsen sind stets am 31. Dezember zu entrichten. Nur für den Fall, daß über das Vermögen der Gesellschaft das Ausgleichs- oder Konkursverfahren eröffnet werden sollte, verzichtet die Staatsverwaltung auf die Rückerstattung der dann noch ausständigen Beträge an Kapital und Zinsen insoweit und solange, als die Gläubiger der Gesellschaft nicht ausgleichsmäßig oder konkursmäßig befriedigt werden.

— **Erhöhung der Gebühren bei Antreffen von Reisenden ohne Fahrkarte.** Nach einer Verfügung des Staatsamtes für Verkehrswesen werden in Zukunft Personen, die keine gültige Fahrkarte vorweisen können, für die von ihnen zurückgelegte Strecke des Doppelte des Fahrpreises, mindestens jdoch 20 K. (bisher 6 K.) zu entrichten haben. Wer unaufgefordert dem Schaffner (oder dem Zugführer) meldet, daß er keine Fahrkarte habe lösen können, hat einen Zuschlag von 3 K. (bisher 1 K.) zu dem tarifmäßigen Preise zu zahlen; ebenso wer die abgesperrten Teile einer Station ohne Bahnsteigkarte betritt. Aber auch wer ohne die Absicht, mitzureisen, in einem zur Abfahrt bereitstehenden Zuge Platz nimmt, hat 20 K. (bisher 6 K.) zu entrichten.

— **Winterfahrten auf der Donau.** Da das vorübergehende Versagen des Schienenweges die Ausnützung des Wasserweges doppelt wichtig erscheinen läßt, hat sich die Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft — begünstigt durch gute Witterungs- und Stromverhältnisse — veranlaßt gesehen, ihren Personenverkehr auf der österreichisch-tschechoslowakisch-ungarischen Strecke mit Winteranfang nicht einzustellen, sondern aufrechtzuerhalten und nach Tunlichkeit noch zu erweitern. In diesem Sinne wurden tägliche durchgehende Postschiffahrten auf der Strecke Wien-Preßburg-Budapest und umgekehrt aufgenommen, die eine bequeme Verbindung zwischen diesen Städten sichern.

— **Personalnachrichten.** Ernannt wurden zu Sektionschefs im Staatsamte für Verkehrswesen: der mit dem Titel und Charakter eines Sektionschefs bekleidete Ministerialrat Dr. Max Pichler und der mit dem Titel eines Hofrates bekleidete Direktor der Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft Dr. Albert Ostheim, zu Staatsbahndirektor-Stellvertretern in der V. Rangsklasse der Staatsbeamten: die mit dem Titel eines Hofrates bekleideten Direktor-Stellvertreter bei der Nordbahndirektion Ing. Franz Saurau und Dr. Hugo Bergmeister, zum Hofrat in der V. Rangsklasse der Staatsbeamten: der mit dem Titel und Charakter eines Hofrates bekleidete Binnenschiffahrtsinspektor Ing. Karl Ebner, zum Oberbaurate in der VI. Rangsklasse der Staatsbeamten der mit dem Titel und Charakter eines Oberbaurates bekleidete Baurat der Binnenschiffahrtsinspektion Ing. Leonhard Rösler; weiter wurden zu Zentralinspektoren der Staatseisenbahnen ernannt: Franz Wimmer, Oberinspektor mit dem Titel eines Hofrates, Departementvorstand im Staatsamte für Verkehrswesen, Dr. Friedrich Benesch, Oberstaatsbahnrat mit dem Titel eines Regierungsrates, Staatsamt für Verkehrswesen, Adolf Holeczek, Oberstaatsbahnrat, Abteilungsvorstand der Staatsbahndirektion Villach, Dr. René Weltsch, Oberstaatsbahnrat, Abteilungsvorstand des Tariferstellungs- und Abrechnungsbureaus, Dr. Franz Hilscher, Oberstaatsbahnrat mit dem Titel eines Regierungsrates, Staatsamt für Verkehrswesen, Ing. Wilhelm Paravicini, Oberstaatsbahnrat, Abteilungsvorstand der Staatsbahndirektion Villach, Dr. Rudolf Preißmann, Oberstaatsbahnrat, Abteilungsvorstand der Staatsbahndirektion Linz, Kornel Kobylanski, Oberstaatsbahnrat, Staatsamt für Verkehrswesen, Ing. Julius Kajaba, Oberstaatsbahnrat mit dem Titel eines Oberbaurates, Abteilungsvorstand der Nordbahndirektion, Ing. Emil Hauff, Oberstaatsbahnrat, Abteilungsvorstand der Staatsbahndirektion Wien, Theodor Rinaldini, Oberstaatsbahnrat mit dem Titel eines Hofrates, Departementvorstand im Staatsamte für Verkehrswesen.

Verliehen wurde: dem Ministerialrat im Staatsamte für Verkehrswesen Ing. Alexander Hirt anläßlich der erbetenen Übernahme in den dauernden Ruhestand der Charakter eines Staatsbeamten der IV. Rangsklasse, den Oberinspektoren der österreichischen Staatsbahnen Friedrich Lukas und Friedrich Schmidt, sowie den Oberstaatsbahnräten Dr. Ludwig Werner, Dr. Karl Welzig, Ing. Anton Dormus, Ing. Anton Diehl und Ing. Justus Schubert der Titel eines Zentralinspektors der österreichischen Staatsbahnen, den Chefärzten der österreichischen Staatseisenbahnverwaltungen Dr. Reiß in Linz, Dr. Karl Mayer in Villach, Dr. Födisch, Dr. Kunodi, Dr. Klaudius Schmid, sämtlich in Wien, und Dr. Janowsky in Innsbruck der Titel eines Medizinalrates mit Nachsicht der Taxe.

Ungarn.

— **Der neue Handelsminister.** Die Leitung des Handelsministeriums gelangte in der neuen Regierung in die Hände Franz v. Heinrichs. Der neue Handelsminister ist seit einer langen Reihe von Jahren mit seinen hervorragenden Eigenschaften, seiner Tatkraft und seinen Fähigkeiten als fachkundiger Kaufmann im Kreise der Kaufleute und Gewerbetreibenden allgemein bekannt. Es ist der erste Fall, daß in Ungarn das Handelsministerium einem praktischen Kaufmann übertragen wird.

— **Änderungen in der Leitung und Organisation der Staatsbahnen.** Die derzeit herrschenden außerordentlich schwierigen Verhältnisse haben auch in der Leitung der ungarischen Staatsbahnen außergewöhnliche Veränderungen gezeitigt. Der Leiter der Eisenbahnsektion im Handelsministerium, Ministerialrat Dionys v. Kelety, hat in der Eigenschaft eines Regierungskommissars die Leitung der ungarischen Staatsbahnen übernommen. Kelety ist einer der hervorragendsten Fachmänner auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens und galt bisher allgemein als energischer, unbeugsamer, gewissenhafter und gerechter Mann; als solcher war er wie kein zweiter berufen, die Leitung der Staatsbahnen unter den jetzigen äußerst schwierigen Verhältnissen zu übernehmen. Kelety wurde anläßlich seiner Amtsübernahme vom Direktor der finanziellen Hauptsektion, Staatssekretär-Stellvertreter Dr. Julius Gerlóczy, empfangen. In seiner Begrüßungsrede führte Gerlóczy aus, es sei für die Eisenbahnangestellten im ersten Augenblick ungewohnt gewesen, daß die Leitung der Staatsbahnen einem Regierungskommissar anvertraut wurde, da bisher an die Spitze ähnlicher Staatsanstalten Regierungskommissare nur aus politischen und anderen inneren Gründen gestellt wurden. Der Umstand jedoch, daß in diesem Falle kein solcher Grund vorliege, sondern daß die Besetzung der Präsidentenstelle einer nach der Einberufung der Nationalversammlung sich bildenden Regierung vorbehalten sei, gereiche den Eisenbahnern zu großer Zuversicht. Der Redner erwähnte dann die schwierige Arbeit, welche die Angestellten zu erfüllen hätten, und empfahl sie aufs wärmste dem Wohlwollen des Regierungskommissars. Nach der inhaltsreichen Rede des Präsidenten-Stellvertreters, die von den Versammelten mit lebhaftem Beifall aufgenommen wurde, erwiderte Regierungskommissar Kelety, daß es jedem Eisenbahner zustehe, seine politische Überzeugung frei auszuüben, doch könne nicht geduldet werden, daß politische Agitationen in den Ämtern der Staatsbahnen Platz griffen. Er vertrete den Standpunkt, daß die Dienstordnung die Rechte und Pflichten der Eisenbahner feststelle. Die Rede des Regierungskommissars übte einen tiefen Eindruck auf die Versammelten aus und erweckte volle Beruhigung unter den Eisenbahnangestellten.

Ministerialrat Andreas v. Tasnády-Szücs wurde zum Stellvertreter des Regierungskommissars der ungarischen Staatsbahnen ernannt. Staatssekretär-Stellvertreter v. Gerlóczy, der als rangältester Direktor und Präsident-Stellvertreter der Staatsbahnen das Amt eines Präsidenten vorläufig innehatte, übernahm wieder seinen Wirkungskreis als Leiter der finanziellen Hauptsektion, welcher unter den jetzigen besonders schwierigen Verhältnissen sehr wichtige und schwere Aufgaben bevorstehen.

Da die Linien der ungarischen Staatsbahnen zufolge der für das Verkehrswesen Ungarns sehr ungünstigen Friedensbedingungen erheblich vermindert werden, müssen einige Abteilungen der Direktion der ungarischen Staatsbahnen teils aufgelöst, teils mit Abteilungen ähnlichen Wirkungskreises vereinigt werden, wodurch ansehnliche Ersparungen an persönlichen und sachlichen Ausgaben erzielt werden. In diesem Sinne wurden die Sektionen A I und A IV zu einer Sektion A I vereinigt.

Nach einer Verordnung des Staatssekretärs im Handelsministerium wurde der Wirkungskreis des durch die Räteregierung eingeführten (vgl. Nr. 29/1919 d. Ztg.) „Eisenbahndirektoriums“ und der „Eisenbahnerräte“ aufgehoben; hingegen wurde die Tätigkeit des Eisenbahn- und Schiffahrt-Oberinspektorates und aller anderen Behörden wiederhergestellt.

— **Unterbringung der aus den besetzten Gebieten geflüchteten Eisenbahner.** Aus den von den Tschechen und Rumänen besetzten Gebieten Ungarns haben die Behörden dieser Gebiete Tausende von ungarischen Beamten nur aus dem Grunde ausgewiesen, weil sie den Treueid nicht ablegen, sondern dem ungarischen Vaterlande treu bleiben wollten. Das Vorgehen unserer Feinde, so wird uns von ungarischer Seite geschrieben, ist eine schwere Verletzung der Waffenstillstandsbedingungen, laut denen die Verwaltung in den besetzten Gebieten in den Händen der ungarischen Behörden verbleiben muß. Unter den ausgewiesenen Beamten befinden sich insbesondere viele Eisenbahnangestellte. Ein Teil der Ausgewiesenen konnte in der Provinz untergebracht werden, die übrigen halten sich jetzt in Budapest auf. Einige Eisenbahner fanden ihre Unterkunft bei Verwandten und Bekannten, viele haben jedoch kein Obdach und wohnen mit ihren Familien in Eisenbahnwagen auf den verschiedenen Bahnhöfen. Da diese Beamten, aus ihrem Heim verjagt, ohne ihr Verschulden den ungünstigen Witterungsverhältnissen ausgesetzt sind und große Entbehrungen zu ertragen haben, wandte sich der Regierungskommissar für das Flüchtlingswesen an die Einwohner der Hauptstadt und der Umgegend mit dem Ersuchen, sich dieser bedauernswerten Beamten anzunehmen und Wohnungen der Behörde zur Verfügung zu stellen. Angesichts der herrschenden Wohnungsnot meldeten sich aber nur wenige, die zu diesem Zwecke ein oder mehrere Zimmer zu überlassen geneigt sind.

— **Abtransport der Gaskohle aus Mährisch-Ostrau nach Ungarn.** Ein aus drei Eisenbahnzügen bestehender Transport von Kohle aus Mährisch-Ostrau ist bereits in Budapest angelangt, wodurch die Kohlennot einigermaßen gelindert wurde.

Übrige europäische Länder.

Der Kostenanschlag der schwedischen Staatsbahnen für das Jahr 1920 beläuft sich auf 313 790 000 Kr. Die Verteilung auf die einzelnen Geschäftszweige ist hier weniger von Interesse. Die Teuerungszulagen für 1920 sind annähernd nach den gleichen Grundsätzen berechnet wie bisher, jedoch mit einem auf Grund der Personalverminderung sehr herabgesetzten Betrag gegenüber der Teuerungszulage für 1919. Diese Herabsetzung beträgt ungefähr 2 300 000 Kr. Ob nach der neuen Lohnregelung vom 1. Juli 1920 die Summe der Löhne und Teuerungszulagen für das zweite Halbjahr ungefähr der im ersten Halbjahr gleichbleiben wird, oder ob infolge neuer Dienstzeitbestimmungen eine Personalvermehrung eintreten wird, ist nicht sicher. Je nachdem muß ein neuer Anschlag aufgestellt werden.

Beim Durchgehen der einzelnen Posten fällt vor allem eine Verminderung um 5,6 Millionen Kronen bei der Verkehrsabteilung auf, veranlaßt durch die schon sehr weit vorgeschrittene Personalverminderung. Für die schwedischen Staatsbahnen insgesamt, abgesehen von den Bahnarbeitern, ist die Zahl von 37 822 Köpfen im Februar auf 34 336 im November gefallen. Bei der Maschinenabteilung weisen die reinen Kosten, verglichen mit den buchmäßigen Ausgaben, eine Abnahme um 905 000 Kr. auf. Man ist hierbei von einer Abnahme der Wagenachskilometer, dagegen von einer Vermehrung der Lokomotivkilometer ausgegangen deshalb, weil ein Teil der früher ausgefallenen Personenzüge vom 1. Oktober ab wieder in Gang gesetzt wurde. Vom 1. Mai 1920 ab soll weiter eine Anzahl Personenzüge eingelegt werden, und es soll damit für Schnell- und Personenzüge ungefähr wieder der Friedensfahrplan erreicht werden.

Die Absetzung für den Erneuerungsfonds sollte sich nach den zuletzt angewendeten Grundsätzen auf 23 382 000 Kr. belaufen. Mit Rücksicht auf die anbefohlene äußerste Sparsamkeit wird jedoch eine Herabsetzung um 4 500 000 Kr. vorgeschlagen, entsprechend der Einschränkung in den Abschreibungen an Oberbau-, rollendem Material u. a. Im Zusammenhang mit der Abwicklung anderer Krisenzeitanstalten wurden auch nahezu alle Zentralküchen eingezogen. Dr. S.

— **Die Eisenbahnen des Gouvernements Petersburg zerstört.** Nach Bolschewistennachrichten, die über Finnland einlaufen, sind die Eisenbahnlinien des Gouvernements Petersburg vollständig zerstört. Der Vollstreckungsausschuß hat die ganze männliche Bevölkerung vom 16. bis 45. Lebensjahre in einem Bereich von 20 Werst längs der Bahn mobilisiert und will die Bahnen innerhalb eines Monats instand setzen.

Aus entsetzlichen Schilderungen über die Verhältnisse in Petersburg, die auf dem gleichen Wege zu uns dringen, geht auch hervor, daß in den Putilowwerken fieberhaft daran gearbeitet wird, das rollende Eisenbahnmaterial von Räterußland zu vermehren (Krasnaja Gazeta). Nur auf diesem Wege, durch Anschaffung neuer verkehrstauglicher Lokomotiven und Wagen, wird es möglich, den furchtbaren Brennstoffmangel in Petersburg, dem schon Hunderte von Holzhäusern geopfert wurden, wirksam zu bekämpfen. Dr. S.

Bücherschau.

K. Rintelen: La gradiente economica. Imprenta y Encuadernación Nacionales. Quito (Ecuador) 1916.

Dr. K. Strecker: Jahrbuch der Elektrotechnik für 1918. Übersicht über die wichtigeren Erscheinungen auf dem Gesamtgebiete der Elektrotechnik. Verlag R. Oldenbourg, München und Berlin, 1919. Preis geb. 24 ℳ und 10 % Teuerungszuschlag.

Dr.-Ing. Loewe und Dr.-Ing. Dr. Zimmermann: Handbuch der Ingenieurwissenschaften. V. Teil: Der Eisenbahnbau. 6. Band: Betriebseinrichtungen (4. Abteilung: Betriebseinrichtungen, insbesondere für Versorgung der Lokomotiven mit Wasser und Brennstoff, bearbeitet von Dr.-Ing. Landsberg). Verlag Wilh. Engelmann, Leipzig 1919. Preis geh. 24 ℳ, geb. 30 ℳ.

Dr. Martens: Psychologie und Verkehrswesen (Heft 10 der Schriften zur Psychologie der Berufseignung und des Wirtschaftslebens). Verlag von Joh. Ambrosius Barth, Leipzig 1919. Preis 70 ₰.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 8. Januar d. Js. verschied nach kurzem Krankenlager an den Folgen einer Lungenentzündung der Dezernent für das Sicherungs- und Telegraphenwesen bei der Eisenbahndirektion Kattowitz

Herr Regierungs- und Baurat **Gustav Bleiß**

im 55. Lebensjahre.

Seit dem 1. Juli 1910 hat er in mehr als neunjähriger Tätigkeit das verantwortungsvolle und schwierige Dezernat für das Sicherungs- und Telegraphenwesen des Eisenbahndirektionsbezirks Kattowitz in unermüdlicher Pflichttreue und vorbildlicher Weise verwaltet.

Der allzufrühe Heimgang dieses arbeitsfreudigen, durch vorzügliche Charaktereigenschaften ausgezeichneten und im persönlichen Verkehr immer liebenswürdigen Amtsgenossen bedeutet für die Staatseisenbahnverwaltung einen sehr schmerzlichen Verlust.

Sein Andenken wird von uns stets in Ehren gehalten werden.

Kattowitz, den 8. Januar 1920. (38)

**Der Präsident
und die höheren Beamten der Eisenbahndirektion.**

2. Güterverkehr.

**Gemeinschaftliches Heft C1b
(Stationstariftafeln usw.) Tfv. 200.**

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1920 ab werden in Abschnitt „II Zuschlags- und Anstoßfrachten“, Unterabschnitt „70 Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn“ die Gebühren für die in Nordhausen oder Wernigerode erforderliche Umladung aus den Vollspurwagen in die Schmalspurwagen oder umgekehrt sowie für die Gestellung von Rollböcken erhöht. Näheres enthält die am 12. Januar 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 6. Januar 1920. (40)

Eisenbahndirektion.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr. Gemeinsames Heft.

Mit sofortiger Gültigkeit werden im Nachtrag II auf S. 13 die in der Bestimmung für Frankfurt (Main) Viehhof vorgesehenen Gebühren erhöht. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 9. Januar 1920. (34)

Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Badischer Binnentarif. Deutsche Wechseltarife.

Mit sofortiger Gültigkeit werden Sendungen aus der Schweiz mit Nachnahme des Absenders von 12,50 Franken und darüber nicht mehr übernommen. Näheres in unserem nächsten Tarifanzeiger. Die Abweichung von der Verkehrsordnung ist gemäß § 2 (1) dieser Ordnung genehmigt.

Karlsruhe, den 9. Januar 1920. (36)

Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Internationaler Lokalverkehr der Holländischen Eisenbahn, Tarif vom 1. Dezember 1909.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde werden die in der Zuschlagstafel II für die internationalen Güterverkehre vorkommenden Zuschläge vom 1. Februar 1920 ab auch im internationalen Lokalverkehr um folgende Beträge erhöht.

Eilgut	Allgemeine Stückgutklasse	Spezialtarif für bestimmte Stückgüter	Allgemeine Wagenladungsklassen		Spezialtarife			
			A[1]	B	A[2]	I	II	III
20	10	10	10	6	6	6	6	6

Pfennig für 100 kg.

Die Zuschläge werden für eine Mindestentfernung von 10 km erhoben.

Amsterdam, den 1. Januar 1919. (35)

Generaldirektion der Holländischen Eisenbahn.

Gütertarife für den niederländisch-nordbrabant-deutschen Verkehr vom 1. Januar 1913 und für den Binnenverkehr der ehemaligen Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft vom 1. August 1915.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde werden mit Gültigkeit vom 1. Februar 1920 für die oben bezeichneten Verkehre die nach der Zuschlagstafel II zur Berechnung der deutschen Reichsabgabe, der deutschen Kriegszuschläge usw. in den internationalen Güterverkehren mit Markwährung vom 1. 10. 1919 zu erhebenden Zuschläge um folgende Beträge erhöht:

Eilgut	Allg. Stückgutklasse	Spezialtarif für best. Stückg.	A[1]	B	A[2]	I	II	III	Für Steinkohlen usw.
20	10	10	10	6	6	6	6	6	6

Pfennig für 100 kg (oder Mark für 10 t).

Außerdem werden die Zuschläge für eine Mindestentfernung von 10 km erhoben.

Utrecht, 6. Januar 1920. (37)

Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen.

Güterverkehr zwischen Deutschland und Italien über den Gotthard und Lötschberg-Simplon (Übergänge Chiasso, Pino, Iselle).

Vom 1. Januar 1920 ab gelten für den Güterverkehr zwischen Deutschland und Italien über die vorbezeichneten Übergänge folgende Bestimmungen:

1. Die Sendungen werden mit internationalem Frachtbrief nach den Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens vom 14. Oktober 1890 samt allen Nachträgen und Zusatzbestimmungen als Vertragsrecht befördert, insofern in den nachstehenden Vorschriften nicht Abweichungen enthalten sind.

2. Die internationalen, direkt bis zur Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefe müssen von allen Zoll- und sonstigen Begleitpapieren (Zolldeklarationen, Einfuhr-, Ausfuhr- und Durchfuhrbereitwilligungen, statistischen Anmeldungen usw.) begleitet sein, die nach den Gesetzen und Verordnungen der Staaten des Beförderungsweges vorgeschrieben sind. (Vergl. Art. 10 des Internationalen Übereinkommens.) Fehlen diese Begleitpapiere, so kann die Sendung nicht angenommen werden.

3. Die Sendungen können sowohl frankiert, als auch unfrankiert aufgeliefert werden.

Auch Teilfrankaturen sind zugelassen und zwar

a) im Verkehr nach Italien bis zur deutsch-schweizerischen oder schweizerisch-italienischen Grenzstation;

b) im Verkehr aus Italien bis zur italienisch-schweizerischen oder schweizerisch-deutschen Grenzstation.

4. Die Frachten werden auf der deutschen Strecke nach den deutschen Binnen- und Wechseltarifen, auf den außerdeutschen Strecken nach den für den schweizerisch-italienischen Güterverkehr gültigen Bestimmungen berechnet.

5. Nachnahmen (Nachnahmen nach Eingang und Barvorschüsse) sowie Angaben des Interesses an der Lieferung werden nicht zugelassen.

6. Bei Beförderung der Sendungen über Umwege sind die für die Mehrstrecke anfallenden Gebühren zu berechnen.

7. Der Absender hat in jedem Falle den deutsch-schweizerischen Grenzübergang im Frachtbrief vorzuschreiben.

Der schweizerisch-italienische Grenzübergang ist vorzuschreiben für alle Güter, die einer italienischen Ein- oder Ausfuhrbewilligung bedürfen.

Im übrigen kann der Versender auch beide Übergänge vorschreiben. Dies ist erforderlich, wenn der Absender die Abfertigung von Bahn zu Bahn fordert.

8. Nachträgliche Verfügungen des Absenders können nur zugelassen werden, wenn die Sendung die Grenze des Bestimmungslandes noch nicht überschritten hat. Andernfalls bleiben sie auf folgende Fälle beschränkt:

a) wenn die Person des Empfängers in derselben Bestimmungsstation geändert wird;

b) wenn die nachträgliche Verfügung auf Aufforderung der Eisenbahn getroffen wird (Art. 18 und 24 des Internationalen Übereinkommens).

9. Leer zurückgehende Privatspezialwagen werden auf dem Wege, den sie beladen zurückgelegt haben, innerhalb 3 Monaten bei Aufgabe als Frachtgut frachtfrei zurückbefördert.

Die Beförderung leerer Privatspezialwagen nach einer Station zur Beladung ist zulässig. Die Aufgabe hat mit internationalem Frachtbrief zu erfolgen. Die Beförderung erfolgt unter gewissen Bedingungen frachtfrei; diese Bedingungen sind bei den Dienststellen zu erfahren. (32)

Frankfurt (Main), 1. Januar 1920.

Eisenbahndirektion.

3. Personen- und Güterverkehr.

Brohlthal-Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde treten mit dem 1. Februar d. J. in den Fahrpreisen für den Personenverkehr, in der Rollschemelgebühr, Umladegebühr für Eil- und Frachtstückgut, Überführungsgebühr von und nach dem Brohler Hafen, in den Entfernungszuschlägen und im Frachtzuschlag für den verwendeten Wagen Erhöhungen in Kraft, worüber die Bahnverwaltung in Brohl nähere Auskunft erteilt. (39)

Cöln, den 7. Januar 1920.

Der Vorstand.

4. Verkauf von Altmaterial.

Wir haben etwa

740 t unbrauchbare Oberbauteile

zu verkaufen.

Die Bedingungen sind gegen Einsendung von 2,00 ℳ durch die Eisenbahnhauptkasse hier zu beziehen.

Die Angebote müssen am 21. Januar 1920 hier vorliegen; der Zuschlag erfolgt bis zum 31. Januar 1920.

Oldenburg, den 5. Januar 1920. (33)

Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

5.06 UE Ecm

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 4. Berlin, den 17. Januar 1920. LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.
Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen,** beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.
Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 8 M. für das Vierteljahr bezogen werden.
Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 40 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 45 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 50 Pf. abgegeben.
Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 1.20 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.
Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto; Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 4. Berlin, den 17. Januar 1920. LX. Jahrgang.

Inhalt:

Das zukünftige Schnellbahnnetz Groß-Berlin.*)

Nach den Ausführungen im Vorwort zur Denkschrift hat sich der Verfasser die Aufgabe gestellt, eine Grundlage für die weiteren Untersuchungen über die Verkehrs- und allgemeinen Siedelungsverhältnisse in Groß-Berlin und darüber hinaus für die Bearbeitung aller späteren Schnellbahnpläne zu schaffen.

Die Arbeit zerfällt in 2 Hauptteile. Der erste behandelt: „Bevölkerung und Verkehr als Grundlage für das zukünftige Schnellbahnnetz“, der 2. Teil das Netz der elektrischen Schnellbahnen selbst. Als Anhang zu diesem Hauptteil enthält die Denkschrift eine Würdigung der Schnell-Straßenbahnen als Zubringerlinien der Schnellbahnen sowie eine Darstellung der Fahrzeit-Zonen der Innenstadt von Groß-Berlin.

Der erste Teil geht aus von einer vergleichenden Darstellung der Entwicklung der 5 Großstädte Wien, Paris, Berlin, Neuyork und London nach der Bevölkerungszahl, den Siedelungsverhältnissen und den mit diesen in engem Zusammenhang stehenden Verkehrsverhältnissen, die durch eine mit den zurückzulegenden Entfernungen ständig zunehmende Vervollkommnung der bestehenden und Neueinführung immer leistungsfähigerer Verkehrsmittel gekennzeichnet ist. Von dem Verbandsgebiet Groß-Berlin, das mit 3512 qkm das nächstgrößere, das Verwaltungsgebiet von Neuyork, um mehr als das Vierfache übertrifft, zweigt Giese das „Schnell-Verkehrs-Gebiet“, das ist das Einflußgebiet der in der Denkschrift geplanten elektrisch betriebenen Schnellbahnen, mit einer Fläche von 652 qkm ab. Es stellt ein Rechteck von 29,5 km Seitenlänge in westöstlicher Richtung zwischen Spandau und Cöpenick und 22,3 km in nord-südlicher Richtung zwischen Rosenthal und Marienfelde dar.

Die Bevölkerungszahl des Schnell-Verkehrs-Gebietes belief sich im Jahre 1914 auf 3,8 Millionen gegenüber einer Groß-Berliner Bevölkerung von 4,1 Millionen. Auf Grund der bestehenden Bauordnungen und ihrer bereits feststehenden Änderungen, sowie der bisherigen Entwicklung wird die Bevölkerungszahl von Groß-Berlin im Jahre 1950 auf 6,3, im Jahre 2000 auf 10 Millionen geschätzt.

Die Zahl der im Verbandsgebiet von den Verkehrsmitteln beförderten Personen ist von 234 Millionen im Jahre 1890 auf 1290 Millionen im Jahre 1913, oder von 111 auf 306 für den Kopf der Bevölkerung (1917 = 374) gestiegen.

In der Annahme einer oberen Grenze von 500 Fahrten auf den Kopf, die im Jahre 2000 erreicht werden soll, glaube ich, dem Verfasser nicht beistimmen zu können. In den übrigen Weltstädten hat sich bisher vielmehr gezeigt, daß die Fahrtenzahl mit der Bewohnerzahl zunimmt. In London z. B. belief sie sich bereits im Jahre 1910 auf rund 400 Fahrten und wird bei nur annähernd stark fortschreitender Entwicklung wie bisher die Zahl von 500 bald erreicht haben.

Die örtliche Verteilung des Verkehrs in Groß-Berlin ist zunächst nach dem Zugumlauf, also der Fahrgelegenheit im Jahre 1913, sodann nach dem Platzangebot dargestellt. Die Platzausnutzung ist durch Angabe des Stationsverkehrs veranschaulicht.

Auch die Darstellung der Verkehrsdichte bei den verschiedenen Verkehrsmitteln, die kilometrische Streckenleistung, ist von großem Interesse. Die Darstellung des Einflußgebietes der Stationen, der monatlichen, wochentäglichen und stündlichen Verkehrsschwankungen vervollständigt das Bild. Die Einflüsse der stündlichen Schwankungen, die gewaltige Spitzenbelastung der Verkehrsmittel, namentlich zu Beginn der Arbeitszeit am Vormittag, treten in ihrer ganzen Bedeutung für die Wirtschaftlichkeit des Betriebes in die Erscheinung.

Dieser erste Teil der Denkschrift enthält die Unterlagen für die Planung des Verkehrsnetzes in einer bisher nicht erreichten Vollständigkeit; sein streng folgerichtiger Aufbau kann zugleich als ein ausgezeichnetes Musterbeispiel dafür angesehen werden, wie derartige Aufgaben anzufassen sind,

*) Verband Groß-Berlin. Das zukünftige Schnellbahnnetz für Groß-Berlin, 285 S. in Gr. 4° mit 120 Textabbildungen, 15 Tabellen und 15 Tafeln, verfaßt von Professor Dr.-Ing. Erich Giese, dem verkehrstechnischen Oberbeamten des Verbandes Groß-Berlin. 1919. Druck von W. Moeser-Berlin.

Der Verfasser hält es außerdem für notwendig, die in der Denkschrift gegebenen Unterlagen noch durch die Ermittlung der Tagesbevölkerung zu ergänzen. Die Arbeiten hierfür sind vom Verband bereits aufgenommen, wegen der Zeitverhältnisse aber bis zur Herausgabe der Denkschrift nicht abgeschlossen worden. Es darf wohl als selbstverständlich angenommen werden, daß hierbei auch die Beziehungen zwischen Nacht- und Tagesbevölkerung und damit die Beziehungen der einzelnen Stadtgegenden zueinander berücksichtigt werden, damit in erster Linie die Stadtgegenden durch Verkehrsmittel miteinander verbunden werden, zwischen denen die regsten verkehrlichen Beziehungen bestehen.

Der zweite und Hauptteil der Arbeit behandelt das Netz der elektrischen Schnellbahnen von Groß-Berlin, zunächst das bestehende mit den Entwürfen für den weiteren Ausbau und anschließend den Vorschlag des Zweckverbandes. Giese geht hierbei von der Tatsache aus, daß die preisgekrönten Entwürfe aus dem Wettbewerbe zu einem Grundplan für die Bebauung Groß-Berlins von den bekannten Verkehrstechnikern Kemmann, Petersen und Blum eine bemerkenswerte Übereinstimmung in der technischen und verkehrs-politischen Ausgestaltung des Netzes zeigen.

Als wichtigste Grundsätze für die Netzbildung sind in der Denkschrift zusammenfassend die folgenden angegeben:

1. Linienführung durch die Hauptstraßen der Innenstadt.
2. Ausführung der Linien als Durchmesser-, nicht als Halbmesserlinien, die in der Außenstadt enden.
3. Gleichmäßige Verteilung der Schnellbahnlinien über das Wohngebiet.
4. Keine Gabelungen im Stadtinnern, wohl aber im Vorortgebiet, wo der Verkehr abflaut und Zubringerlinien bedarf.

Als weiterer wichtiger Grundsatz ist noch hinzuzufügen, daß in erster Linie die Stadtteile durch die Verkehrsmittel miteinander verbunden werden, zwischen denen die regsten Beziehungen bestehen, ein Punkt, der bei der Behandlung großstädtischer Verkehrsprobleme von besonderer Bedeutung ist. Die Giese'sche Kritik der bisherigen Einrichtung der Verkehrsstatistik berechtigt zu der Hoffnung, daß der Verband Groß-Berlin hier im Zusammenhang mit den Arbeiten zur Ermittlung der Tagesbevölkerung größere Klarheit schaffen wird.

Das zukünftige Schnellbahnnetz für Groß-Berlin ist auf der beigefügten Abbildung dargestellt. Von den 7 geplanten Linien sind 4, nämlich die Linien 2, 4, 5 und 7 ohne jede Gabelung, die Linie 3 mit einer Gabelung im Süden und die Linien 1 und 6 mit je einer Gabelung nach beiden Außenseiten geplant. Das Gesamtnetz weist 2 Knotenpunkte (Potsdamer- und Alexanderplatz) mit je 4 durchgehenden Linien, 2 Knotenpunkte (Wittenbergplatz und Nollendorfplatz) mit je 3 durchgehenden Linien und 8 Knotenpunkte mit je 2 durchgehenden Linien auf. Bei der Planung der Knotenpunkte mit 3 durchgehenden Linien ist der Linienführung im Richtungsbetrieb der Vorzug gegeben, dieses Ziel aus praktischen Schwierigkeiten heraus aber nicht immer erreicht worden. Bei den Knotenpunkten mit 4 Linien sind die Schwierigkeiten für die Durchführung des Richtungsbetriebes so groß, daß am Potsdamer Platz auf sie ganz zu Gunsten des Linienbetriebes verzichten worden und am Alexanderplatz auch nur unter Inkaufnahme hoher Anlagekosten eine Linienführung teils im Richtungs-, teils im Linienbetrieb erreicht worden ist. Die Kreuzungen von 2 Linien sind allgemein als Treppenstationen geplant.

Für die Leser dieser Zeitung wird es von Interesse sein, zu erfahren, in welcher Weise die Hauptbahnen, insbesondere die großen Fernbahnhöfe unter sich und mit dem gesamten Schnellbahnnetz verbunden sind. Der Plan sieht die viel umstrittene Verbindung der beiden wichtigen Halbmesserlinien Wannseebahn und nördliche Vorortbahn (Stettiner Bahnhof) unter Annahme der Durchführung der Vorortzüge und damit eine nordsüdliche Durchmesserlinie als Gegenstück zur westöstlichen der Stadtbahn vor. Das gleiche Bedürfnis ist auch für die Verbindung Görlitzer Bahnhof—Lehrter Bahnhof vorhanden. Giese erkennt es auch an, sieht aber wegen des dieser Linie gegenüber bestehenden großen Widerstandes der Staatseisenbahnverwaltung von der Durchführung als Vorortbahn ab und begnügt sich mit der Planung einer elektrischen Schnellbahn unter Inkaufnahme des Umsteigens am Görlitzer und Lehrter Bahnhof. Die mit der Durchführung dieser Linie verbundene Entlastung der Stadtbahn läßt wegen der von den meisten Verkehrstechnikern anerkannten Notwendigkeit der Durchführung als Vorortbahn erhoffen, daß das letzte Wort in dieser bedeutsamen Angelegenheit noch nicht gesprochen worden ist.

Der Anschluß der Fernbahnhöfe an das Giese'sche Schnellbahnnetz ist im allgemeinen einwandfrei. Nur der Anhalter Bahnhof mit seinem bedeutenden Verkehr, der dazu noch zur Aufnahme des Fernverkehrs des Potsdamer Bahnhofs in Aussicht genommen sein soll, liegt abseits der Linien des Schnellbahnnetzes. Die gegebene Lösung zur Vermeidung dieses Nachteiles ist wohl der Anschluß durch die in südlicher Richtung zu verschiebende Linie Moabit—Treptow, die gleichzeitig den Vorteil haben würde, daß die Leipziger Straße für die spätere selbständige Durchführung einer der Westlinien freigehalten würde, was wegen der engen Beziehungen zwischen der Geschäftsstadt in der Nähe der Leipziger Straße und dem Westen von großer Bedeutung sein würde.

Aus den Erläuterungen zum Gesamtnetz beanspruchen folgende Angaben allgemeines Interesse: die Gesamtlänge des in der Denkschrift behandelten Netzes beträgt 174,1 km; davon sind 37,2 im Betrieb, 19,2 im Bau und 117,7 km geplant. Die Haltestellenabstände schwanken im Gesamtnetz zwischen 370 und 1700 m und betragen im Mittel 809 m. Die nach den Preisen vor dem Kriege ermittelten Anlagekosten des Gesamtnetzes von 174,1 km belaufen sich auf 753 Millionen *M*, betragen also für 1 km im Durchschnitt 4,3 Millionen. Die höchsten Anlagekosten würde nach dem Anschlag die Verbindungsbahn Wannsee-Bahnhof—Stettiner Bahnhof mit 13,3 Millionen/km verursachen. Ihr folgt die AEG-Bahn mit 5,4 Millionen/km. Die geringsten kilometrischen Kosten weist die Schnellbahn Zehlendorf—Warschauer Brücke mit 2,8 Millionen auf. Es werden betragen die durchschnittlichen kilometrischen Kosten der Untergrundbahnen 5,9, der Rampenstrecken 3,6, der Hochbahnen 2,6, der Dammbahnen 1,8, der Einschnittbahn 1,6 und der Flachbahnen 0,8 Millionen *M*. Die Hochbahn kostet hiernach noch nicht einmal die Hälfte der Untergrundbahn. Zu diesen Kosten kommen die Aufwendungen für Kraftwerke, Betriebsbahnhöfe und Betriebsmittel und zwar im Durchschnitt etwa 1 Million *M* für das Bahnkilometer, sodaß sich die Gesamtkosten nach den Sätzen vor dem Kriege auf annähernd 1 Milliarde *M* stellen würden. Die Entwertung des Geldes wird voraussichtlich eine wesentliche Erhöhung der Anlagekosten, die vom Verfasser zur Zeit der Abfassung der Denkschrift noch zu nur 30 % geschätzt wurden, zur Folge haben.

An der Hand dreier bildlicher Betriebspläne für das gesamte Netz wird im 7. Abschnitt die Leistungsfähigkeit des voll ausgebauten und in 3 aufeinander folgenden Stufen ausgenutzten Schnellbahnnetzes nachgewiesen. Bei der ersten Stufe schwankt die Zugfolge zwischen 1 und 2 Zügen, bei der zweiten zwischen 1 und 3 und bei der dritten zwischen 1 und 4 Zügen innerhalb eines Zeitraumes von fünf Minuten. Bei der 1. und 3. Stufe ist angenommen, daß jede Linie selbständig betrieben wird, also abgesehen von den einfachen Gabelungen nach den Außenstrecken kein Zugübergang zwischen den einzelnen Linien stattfindet. Die Mittelstufe sieht in einem Falle einfache Linienverkettung vor.

Die Höchstleistung beträgt bei 4 Zügen in 5 Minuten 48 Züge in der Stunde. Die bisher erreichten Stundenleistungen betragen 24 Züge bei der Berliner Stadtbahn und 30 Züge bei der Hochbahn, während das Signalsystem der Hochbahn nach

Das zukünftige Schnellbahnnetz für Groß Berlin



1. Stadtstrecke der Hochbahngesellschaft: Spandau-Stadion / Jungfernheide-Wilhelmplatz -Bismarckstraße-Wittenbergplatz-Nollendorfplatz-Bülowstraße-Gleisdreieck-Leipziger Platz-Klosterstr.- Alexanderpl.-Schönhaus. Allee-Nordring Pankow-Niederschönhaus.-Nordend (Rosenthal)- / Alexanderplatz-Frankfurter Allee-Lichtenberg O.-Friedrichsfelde.

2. Oststrecke der Hochbahngesellschaft: Zehlendorf W.-Thielplatz (Dahlem)-Wilmersdorf-Wittenbergplatz-Motzstraße-Kurfürstenstr.-Gleisdreieck-Warschauer Brücke.

3. Nordsüdbahn der Stadt Berlin: Tegel-Wittenau-Reinickendorf-Müllerstraße-Seestraße-Ringbahn-Friedrichstr.-Belle-Alliance-Platz-Gneisenaustraße- Hermannplatz (Neukölln)-Britz N. / Tempelhof-Mariendorf S.

4. A E G-Bahn: Liebenwalder Bahn-Reinickendorf-Christianiastraße-Gesundbrunnen-Hermannplatz (Neukölln)-Münchener Straße-Britz S.-Mittenwalder Bahn.

5. Moabit-Treptow: Siemensstadt-Jungfernheide-Beußelstraße (Moabit)-Potsdamer Platz-Leipziger Straße-Görlitzer Bahnhof-Parkstraße (Treptow)-Oberschöneweide O.

6. Verlängerte Schöneberger Bahn: Lichterfelde-Steglitz-Schöneberg S.-Hauptstr.-Motzstr. / Roseneck-Kurfürstendamm-Wittenbergplatz -Magdeburger Platz-Potsdamer Platz-Unter den Linden-Alexanderplatz-Königstor- Greifswalder Straße-Weißensee. / Landsberger Allee-Hohenschönhausen.

7. Verbindungsbahn: Wannseebahnhof-Potsdamer Platz-Bahnhof Friedrichstraße-Stettiner Bahnhof.

den Untersuchungen von Kemmann bis zu 47 Züge zuläßt. Bei den Londoner Schnellbahnen sind vor dem Kriege bis zu 44 Züge in der Stunde befördert worden und zwar von 6 bis 8 Wagen. Unter Zugrundelegen einer auf Beobachtungen bei der Berliner Hochbahn beruhenden Platzausnutzung von 25 % und einer mittleren Reiselänge von 5 km ist die Leistungsfähigkeit zu 1700 Millionen Fahrgästen jährlich ermittelt, also rund 300 Millionen mehr als der gesamte Berliner Verkehr im Jahre 1917 betragen hat.

Im 8. Abschnitt sind die Entwicklungsmöglichkeiten des geplanten Schnellbahnnetzes kurz erörtert. Ein Anhang behandelt die Schnell-Straßenbahnen, die das Bindeglied zwischen den Schnellbahnen und den Straßenbahnen darstellen und zugleich ein Zeichen für die weiter fortschreitende Individualisierung der Verkehrsmittel bilden. Der Einführung der Schnellstraßenbahnen liegt der wirtschaftlich gesunde Gedanke einer weitgehenden Anpassung der Verkehrsmittel an die verschiedenen Verkehrsnotwendigkeiten zugrunde. Sie bilden gleichsam die Verlängerung der Schnellbahnen in die weniger dicht bevölkerten Außengebiete, deren Bedienung durch die vollkommeneren Schnellbahnen zu kostspielig sein würde. Vom Standpunkte der Wirtschaftlichkeit, in der die Rücksichten auf den Verkehr ihre Grenze finden, kann diesem Vorgehen nur zugestimmt werden, zumal auf bequemen Übergang von Verkehrsmittel zu Verkehrsmittel wie überhaupt auf bequemes Umsteigen weitgehend Rücksicht genommen ist.

Obwohl die Denkschrift die künftige Gestaltung des Berliner Schnellbahnnetzes zum Gegenstand hat, behandelt sie doch auch Fragen von allgemeiner Bedeutung für das Schnellbahnwesen in einer derartigen Vollständigkeit, daß zu bedauern ist, daß die Ausführungen allgemeinen Interesses nicht in einem besonderen Teile zusammengetragen sind. Aber auch in der vorliegenden Form verleiht diese Tatsache der Denkschrift einen Wert, der über das Interesse an der Gestaltung des Verkehrswesens von Groß-Berlin weit hinausgeht.

Die Zeit der Entwicklung der neuzeitlichen Verkehrsmittel ist klein, gemessen an dem Zeitraum der Verkehrsgeschichte. Die Durchbildung der technischen Einrichtungen und der Organisationsformen hat sich daher bis in die neueste Zeit hinein im wesentlichen auf Einzelfragen erstreckt. Diese Entwicklung scheint zu einem gewissen Abschluß gekommen zu sein. Die Denkschrift stellt jedenfalls einen gelungenen Versuch dar, ein großstädtisches Verkehrsproblem von fast einzig dastehender Bedeutung in seinem Gesamtumfang zu erfassen. Sie leitet durch ihre Betonung wirtschaftlicher Gesichtspunkte naturgemäß über zu den drei wichtigsten Aufgaben, deren Lösung sich dem Verkehrstechniker vom Standpunkt der Wirtschaftlichkeit für die nächste Zukunft aufdrängt. Diese Aufgaben sind bisher über eine meist allgemeinere Behandlung in der Literatur nicht hinausgekommen. Es sind im wesentlichen die Fragen:

der Vereinheitlichung (Normung und Typisierung) der technischen Einrichtungen,

der Einschränkung der Spitzenbelastung der Verkehrsmittel zu Beginn und Schluß der Arbeitszeit und

der Nachteile der schwachen Belastung der Außenstrecken.

Durch die Vereinheitlichung der technischen Einrichtungen im wesentlichen im Sinne der Schaffung von Typen unter Beseitigung nutzloser Einzelliebhabereien und unter Berücksichtigung der neuesten, erprobten wissenschaftlichen Fortschritte wird die Herstellung in Massen begünstigt und die Bereitstellung von Ersatzteilen vereinfacht.

Die Spitzenbelastung, die sich bei den großstädtischen Verkehrsmitteln auf das 3- bis 4-fache der gewöhnlichen Belastung beläuft, zwingt die Verwaltungen unter Beeinträchtigung der Wirtschaftlichkeit des ganzen Unternehmens sich ihr anzupassen, obwohl sie sich nur auf 1 bis 2 Tagesstunden erstreckt. Der Krieg hat hier schon gelehrt, daß es notwendig und zweckmäßig ist, die früher zu weitgehenden Beschränkungen in der Wagenüberfüllung zu mildern.[2]) Die Lehren des Krieges werden zweifellos von einschneidender Bedeutung für die sparsame Betriebsführung sein. Darüber hinaus wird es aber darauf ankommen, durch Staffelung der Arbeitszeiten in den großen Betrieben die Nachteile der Spitzenbelastung weiter hinabzudrücken.

Die schwache Belastung der Außenstrecken mit ihrer geringen Platzausnutzung ist im wesentlichen auf das Fehlen des organisatorischen Zusammenhanges zwischen der Bautätigkeit in den Außengebieten und ihrer Erschließung durch Verkehrsmittel zurückzuführen. Hier wird es darauf ankommen, die Bauausführungen der Reihe nach auf einzelne geschlossene Gebiete zusammenzufassen, statt sie sich regellos über den ganzen Umkreis der Großstädte ausbreiten zu lassen. Das regellose räumliche Neben- und Durcheinander muß durch ein zeitliches Nacheinander ersetzt werden. Die Vorteile der verkehrlichen Erschließung des Geländes dürfen außerdem nicht in kapitalisierter Form dem zufälligen Besitzer des erschlossenen Geländes zugute kommen und so eine dauernde Belastung der Allgemeinheit bilden, sondern dem die Werte schaffenden Verkehrsmittel, das sie seinerseits der Allgemeinheit dauernd durch niedrigere Tarife wieder zugute kommen lassen muß.[3])

Das sind Aufgaben von so gewaltigen Ausmaßen, daß sie hier nur angedeutet werden können. Die Denkschrift selbst konnte ihrer Natur nach nicht näher auf sie eingehen. Sie liefert aber eine ganz ausgezeichnete Grundlage zur Beurteilung dieser wichtigen Fragen und daher nicht nur zur Bearbeitung großstädtischer Verkehrsaufgaben in technischer, sondern auch in verkehrspolitischer Hinsicht, an denen weder der Verkehrstechniker noch der Verkehrspolitiker vorübergehen kann. Helm.

[2]) wie es in den Vereinigten Staaten längst geschehen ist.

[3]) Daß in dieser Richtung schon Vorarbeiten geschehen sind, zeigt das Beispiel der Erschließung des Geländes von Neu-Westend bei Charlottenburg. Das Neuyorker Schnellverkehrsgesetz behandelt diese Frage ziemlich eingehend, wie z. B. vom Geheimen Baurat Dr.-Ing. Kemmann in seinem Vortrage in der Allgemeinen Städtebau-Ausstellung Berlin 1910 (Verlag von Ernst Wasmuth, Berlin, Seite 10) ausgeführt worden ist. D. Schriftl.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Zur Ausstandsbewegung auf den deutschen Eisenbahnen.** Nach Abschluß des letzten Berichts (Nr. 3, S. 37 d. Ztg.) hat die Streikbewegung sich zunächst noch weiter ausgebreitet und verschärft. In den westlichen Direktionsbezirken sind am 12./13. Januar selbst die Kohlen- und Lebensmittelzüge nicht mehr gefahren, so daß die Gefährdung der Volksernährung aufs äußerste gestiegen ist. Mehr als eine halbe Million Tonnen Kohlen für Industrie und Hausbrand standen verladen im Essener Bezirk, ohne abgefahren werden zu können. In fast sämtlichen industriellen Unternehmungen des Elberfelder Bezirks mußte der Betrieb eingestellt werden. Die Dortmunder Union hat zwei Hochöfen ausblasen müssen. Die Wirkungen des Streiks haben sich aber auch in entfernteren Bezirken, insbesondere in Hamburg, sehr fühlbar gemacht. Die Eisenbahndirektionen Essen und Elberfeld sahen sich deshalb gezwungen, an die Streikenden eine Aufforderung zur Wiederaufnahme der Arbeit zum 14. Januar früh zu erlassen, deren Nichtbefolgung die dauernde Entlassung der Streikenden aus dem Staatsdienst zur Folge haben sollte. Ähnliche Kundgebungen unter Hinweis auf die schweren Folgen des Streiks wurden durch die Reichsregierung und preußische Staatsregierung, ferner von dem Deutschen Beamtenbund, der Gewerkschaft Deutscher

Eisenbahner und dem Deutschen Eisenbahnerverband erlassen. Das Ultimatum der Eisenbahnverwaltung, unterstützt durch die Verhängung des Ausnahmezustandes, hat seine Wirkung nicht verfehlt. Schon am 13. Januar wurde im Bezirk Elberfeld die Arbeit fast überall wieder aufgenommen, auf dem Bahnhof Düsseldorf schon mittags 1 Uhr. Am 13. gab die Elberfelder Streikleitung die Parole zur Wiederaufnahme der Arbeit aus, unter Hinweis auf die von der Regierung erreichten Zugeständnisse, wobei allerdings verschwiegen wurde, daß diese bereits erzielt und bekannt geworden waren, als die Fortsetzung und Ausbreitung des Streiks von den Hetzern noch immer gefordert wurde. Am 14. Januar war die Lage so, daß im Bezirk Elberfeld der Zugverkehr fast vollständig wieder aufgenommen war, im Essener Bezirk dagegen noch teilweise gestreikt wurde, vor allem in Duisburg, Mülheim, Langendreer, Bochum und auf dem großen Rangierbahnhof Weddau. In Oberschlesien beschloß eine Vertrauensmännerversammlung der Eisenbahner für den 14. Januar den Eisenbahnerstreik für ganz Schlesien. Trotzdem hat sich der Zustand seit dem letzten Bericht nicht weiter verschärft. An einzelnen Orten wurde die Arbeit wieder aufgenommen, während sie an anderen neu eingestellt wurde; im ganzen ist eine Entspannung der Lage bemerkbar. Kleinere Streiks in den Bezirken Münster, in Nordschleswig und in Leipzig-Engelsdorf haben eine mehr örtliche Bedeutung gehabt.

— **Der Weihnachtsverkehr von den Berliner Fernbahnhöfen** ist in diesem Jahre trotz der vielfachen Verkehrseinschränkungen im Personenverkehr noch um 1,5 % stärker gewesen als im Vorjahre, in dem die damals herrschenden unsicheren politischen Verhältnisse sehr ungünstig auf die Gestaltung des Weihnachtsreiseverkehrs eingewirkt haben. Die Verkehrsstatistik aus der Zeit vom 21. bis 24. Dezember, der Zeit des stärksten Verkehrs, ergibt, daß bei den sämtlichen Berliner Fahrkartenausgaben zusammen 164 093 Fahrkarten, also 2464 Karten mehr als im Vorjahre, für die Fernzüge verkauft worden sind. Den stärksten Verkehr hatte wieder der Stettiner Bahnhof aufzuweisen, auf dem mit rund 35 700 Fahrkarten die meisten Karten verkauft wurden, d. h. rund 10 000 Fahrkarten mehr als im Vorjahre. Den stärksten Verkehr brachten der 22. und 23. Dezember mit 10 720 und 10 999 Fahrkarten. Auf den Fernbahnhöfen der Stadtbahn ist der Verkehr nicht so übermäßig stark gewesen, weil hier die Rationierung der Fahrkarten am schärfsten durchgeführt werden mußte, um einen übermäßigen Andrang zu den Zügen zu vermeiden. Auf diesen Bahnhöfen sind fast durchweg weniger Fahrkarten verkauft worden als im Vorjahre. Am größten ist der Ausfall auf dem Bahnhof Zoologischer Garten, wo in den Weihnachtstagen rund 7500 Fahrkarten weniger abgegeben wurden. Die einzige Stadtbahnfernstation, die mehr Fahrkarten als im Vorjahre verausgabte, war der Bahnhof Charlottenburg (rund 3400 Karten mehr als im Vorjahre). Den größten Zuwachs an verkauften Fahrkarten weisen jedoch die Reisebüros auf, bei denen in diesem Jahre 12 625 Fahrkarten des Fernverkehrs abgegeben worden sind.

— **Der Schlafwagen als Notquartier.** Für Berlin sind mit Beginn dieses Jahres von der Eisenbahndirektion 30 Schlafwagen mit insgesamt 600 Plätzen auf dem Anhalter, Görlitzer, Stettiner, Lehrter und Militärbahnhof Schöneberg aufgestellt worden. Auf diesen Bahnhöfen ist, wie die „D. Allg. Ztg.“ mitteilt, die Möglichkeit gegeben, daß die Reisenden, ohne durch die Sperre gehen zu müssen, durch einen besonderen Eingang zu den auf einem Nebengleis stehenden Schlafwagen gelangen können. Der Zugang wird unter Kontrolle eines Aufsichtsbeamten stehen. In den Wagen selbst wird das augenblicklich beschäftigungslose Schlafwagenpersonal die Bedienung der Reisenden übernehmen. Es werden Halbabteile mit zwei Betten zur Verfügung stehen. Falls ein Reisender den Raum für sich allein benutzen will, muß er eine Karte für das zweite Bett lösen. In dem Kartenpreis ist gleichzeitig eine Versicherungsgebühr enthalten, welche die Person und das Gepäck des Reisenden gegen Überfälle und Diebstähle versichert. Die Schlafwagen dürfen nur des Nachts benutzt werden und bleiben am Tage geschlossen. Besonders schwierig wird sich die Reinigung der Wagen und die Anlage für Wasserzufuhr sowie die Ableitung des Schmutzwassers gestalten. Für eine Erfrischung der Reisenden mit Kaffee, Tee, Frühstück usw. wird vorläufig durch die Schlafwagenbeamten gesorgt werden, wo nicht eine Versorgung der Schlafenden aus den Bahnhofswirtschaften selbst möglich ist.

Die Frage der Kartenausgabe ist noch nicht geregelt. Vorläufig will man die Unterbringung der Reisenden in der Weise regeln, daß z. B. ein Reisender, der spät abends am Anhalter Bahnhof ankommt und am nächsten Morgen vom Stettiner Bahnhof weiter fahren will, sich zu seinem Abfahrtsbahnhof begibt und dort in der Bettkartenausgabe des Mitteleuropäischen Reisebureaus einen Schlafplatz zugeteilt erhält. Die Preise sind noch nicht festgesetzt, sollen jedoch mäßig gehalten werden, schon um auf diese Weise den gegenwärtig vielfach blühenden Hotelzimmerwucher zu bekämpfen. Dem Unternehmen stellen sich unleugbar große Schwierigkeiten entgegen. Man will den Hotels nicht etwa Konkurrenz machen, will aber wirklich „obdachlosen“ Fremden, die sonst in Hotels nicht unterzukommen vermögen, ein Nachtquartier schaffen. Es wiederholt sich hiermit der Vorgang zur Zeit der Nationalversammlung in Weimar, wo gleichfalls Schlafwagen als Notwohnungen dienen mußten, da die beschränkten Hotelverhältnisse in Weimar den Zustrom der Reisenden nicht aufnehmen konnten.

— **Preisausschreiben des Vereins Deutscher Maschinen-Ingenieure.** Für das Jahr 1920 hat der Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure wiederum Preise ausgesetzt für die beste Bearbeitung nachstehender Beuth-Aufgabe: „Brennstoffwirtschaft in der Übergangszeit vom Dampfbetrieb zum elektrischen Betrieb“. Für preiswürdige Lösungen werden Beuth-Medaillen verliehen, für die beste Lösung außerdem der Staatspreis von 1700 *M*, der ausnahmsweise auf 3000 *M* erhöht wird. Es bleibt vorbehalten, dem Verfasser der zweitbesten Lösung einen Preis von 400 *M* zuzuerkennen. Die näheren Einzelheiten über die gestellte Aufgabe und die für ihre Bearbeitung festgesetzten Bedingungen sind in Glasers Annalen, Band 86, Heft 1 vom 1. Januar 1920 veröffentlicht.

— **Meßausstellung der Maschinenindustrie in Leipzig.** Das aus dem Mittelalter stammende Meßwesen hat durch die Ereignisse der letzten Jahre eine erhebliche Bedeutung gewonnen, und auch Industrien, die unter der früheren Form von den Messen ferngeblieben sind, haben diesen Gedanken neuerdings aufgegriffen. So hat vornehmlich der Gedanke einer „Technischen Messe“ Wurzel gefaßt, und es sind deshalb einige Verbände, vornehmlich der Verein Deutscher Werkzeugmaschinenfabriken, der Verein Deutscher Holzbearbeitungsmaschinenfabriken, der Deutsche Präzisions-Werkzeugverband, der Deutsche Spiralbohrerverband und der Verband Deutscher Schleifmittelwerke zusammengetreten, um im Anschluß an die allgemeine Leipziger Messe, aber räumlich getrennt von dieser, eine solche Messe erstmalig zu veranstalten. Diese Messe soll nicht nur den Namen einer Technischen Messe tragen, sondern auch in ihrem ganzen Gepräge im vollen Sinne des Wortes technisch sein. Sie wird vom 29. Februar bis 28. März 1920 als Frühjahrsmesse in Leipzig stattfinden. Vom Meßamt ist die große Halle der früheren Bugra, die sogenannte Betonhalle, obigen Vereinen zur Verfügung gestellt worden, wo es ermöglicht ist, Maschinen und Werkzeuge im Betriebe so vorzuführen, daß die Besucher aus Fachkreisen ihre Rechnung dabei finden.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind folgende Änderungen eingetreten: Dem Baurat Klockow in Greifswald ist unter Übernahme aus dem Reichseisenbahndienst in den preußischen Staatsdienst eine planmäßige Stelle für Vorstände der Eisenbahn-Werkstätten- usw. Ämter verliehen. — Versetzt sind: der Oberregierungsrat Pfeiffer, bisher in Halle (Saale), zur Eisenbahndirektion nach Erfurt, die Oberbauräte Zoche, bisher in Essen, zur Eisenbahndirektion nach Breslau und Julius Dorpmüller, bisher in Stettin, zur Eisenbahndirektion nach Essen, die Regierungsräte Niemack, bisher in Breslau, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Berlin, Kiesner, bisher in Essen, als Mitglied der Eisenbahndirektion Osten nach Berlin, Hellwig, bisher in Frankfurt (Main), als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Erfurt, Werner Anton, bisher in Eisenach, zur Eisenbahndirektion nach Stettin, Dr. jur. Johannes Wolff, bisher in Breslau, zur Eisenbahndirektion nach Altona und Gerlach bisher in Halle (Saale), zur Eisenbahndirektion nach Frankfurt (Main), die Regierungs- und Bauräte Otto Hoffmann, bisher in Cöln, als Oberbaurat (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Erfurt, Robert Liefers, bisher in Berlin, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Stettin, Froese, bisher in Oberlahnstein, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Saarbrücken, Tschich, bisher in Emden, und Rump, bisher in Siegen, als Mitglieder (auftrw.) der Eisenbahndirektion Osten nach Berlin, Pontani, bisher in Frankfurt (Main), als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Elberfeld und Angst, bisher in Magdeburg, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Frankfurt (Main), der Eisenbahndirektor Giesecke, bisher in Langenberg (Rheinl.), als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Münster (Westf.), die Regierungsassessoren Pichier, bisher in Stettin, zur Eisenbahn-

direktion nach Halle (Saale), und Frhr. v. Wilmowski, bisher in Berlin, zur Eisenbahndirektion nach Elberfeld, der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Sommer, bisher in Angerburg, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Lüneburg, die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Schlemmer, bisher in Hirschberg (Schlesien), und Deter, bisher in Berlin, zur Eisenbahndirektion nach Breslau und Wilhelm Becker, bisher in Stargard (Pom.), zur Eisenbahndirektion nach Hannover, die Eisenbahn-Rechnungsdirektoren Haubrichs, bisher in Saarbrücken, zur Eisenbahndirektion nach Elberfeld, Hussack, bisher in Berlin, zur Eisenbahndirektion nach Münster (Westf.) und Schucht, bisher in Magdeburg, zur Eisenbahndirektion nach Essen und der Eisenbahn-Verkehrsinspektor Haertel, bisher in Hagen (Westf.), als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamtes 2 nach Stettin. — Überwiesen ist: der Regierungsrat Dr. jur. Gau in Berlin dem Eisenbahn-Zentralamt als Mitglied, der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Duerdoth, Hilfsarbeiter bei den Eisenbahn-Abteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, als Vorstand zum Eisenbahn-Betriebsamt 7 in Berlin und der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Karl Vogt dem Eisenbahn-Zentralamt als Abnahmebeamter unter Belassung seines amtlichen Wohnsitzes in Breslau. — Die bisherigen Gerichtsassessoren Dr. jur. Sperber in Hannover, Dr. jur. Holtz und Steffler in Breslau sind zur Staatseisenbahnverwaltung dauernd übernommen und zu Regierungsassessoren ernannt worden.

Der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Karl Günther ist bei dem Eisenbahn-Zentralamt in Berlin zur Beschäftigung im Staatseisenbahndienst einberufen. — Der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Gustav Brecht, zuletzt Hilfsarbeiter im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, ist infolge Ernennung zum Geheimen Regierungsrat und vortragenden Rat im Reichswirtschaftsministerium aus dem Staatseisenbahndienst ausgeschieden. — Der Regierungs- und Baurat Bleiß, Mitglied der Eisenbahndirektion in Kattowitz, ist gestorben.

Österreich.

— **Güterverkehr Österreich-Italien.** Für den allgemeinen Güterverkehr von und über Österreich nach Italien und umgekehrt kam bisher nur die Beförderung über Tarvis und den Brenner in Betracht. Der Verkehrsweg über die Hauptlinie der Südbahn (Wien-Graz-Laibach-Loitsch (Longatico)-Triest war bis ungefähr Mitte Dezember 1919 für die allgemeine Güterbeförderung nicht zugänglich, da bis dahin die erforderlichen Vereinbarungen zwischen den beteiligten Staaten und Bahnen bezüglich der Durchführung des Überganges der Güter über Loitsch nicht zustande gekommen waren. Seit Mitte Dezember 1919 sind diese Hindernisse beseitigt, doch konnte infolge andauernden Kohlenmangels auf den österreichischen und südslawischen Südbahnlinien von dem Beförderungswege über Loitsch nur in beschränktestem Umfange Gebrauch gemacht werden. Nunmehr ist es der Südbahn nach längeren Verhandlungen gelungen, die für die Aufnahme und Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der Linie Wien-Triest erforderliche Kohlenmenge sicherzustellen. Infolge dieser Maßnahme wurde mit 5. d. M. der Güterverkehr in Wagenladungen über Loitsch unbeschränkt aufgenommen. Die Beförderung von Stückgütern über Loitsch bleibt bis auf weiteres ausgeschlossen. Zur Deckung der sehr hohen Kosten der Kohle wird im Verkehr über Loitsch — gleichwie im Übergange über Tarvis — für die nach Italien übergehenden Sendungen vom Empfänger und für die von Italien übergehenden Sendungen vom Absender eine Zuschlagsgebühr von 24 Lire für die Tonne (Mindestgebühr 200 Lire für den Wagen) erhoben. Von der Auflage dieser Gebühr sind auch bei diesem Übergange ausgenommen: Lebensmittel (Fleisch, zubereitetes Fleisch, geschlachtete Tiere, Brot, Teigwaren, Getreide, Hülsenfrüchte, Kartoffeln, Kartoffelmehl, Reis, Fett, kondensierte Milch, Trockenmilch, Mehl und Mahlprodukte), Polonia-Transporte, Kohle, Benzin, Militärtransporte und Habseligkeiten von Kriegsgefangenen und Heimkehrern. Die über Loitsch gehenden Sendungen sind bis zu dieser Station zu frankieren, ab Loitsch werden die Gebühren auf den Empfänger überwiesen. In den Frachtbriefen ist die Übergangsstation Loitsch ausdrücklich vorzuschreiben. Gleichwie in dem Verkehre mit Italien über Tarvis und Brenner, ist auch im Verkehr über Loitsch die Aufnahme von Barvorschüssen und Nachnahmen nach Eingang sowie die Angabe des Interesses an der Lieferung unzulässig.

— **Wiederaufnahme des Personenverkehrs.** Die für die Weihnachtszeit ursprünglich nur bis zum 28. Dezember angekündigte Sperre des Personenverkehrs mußte wegen andauernder Kohlennot zunächst bis zum 2. Januar verlängert werden (vgl. Nr. 1, S. 13 d. Ztg.), aber auch dann hat sich eine vollständige Wiederaufnahme nicht durchführen lassen. Am 2. und 3. Januar ist allerdings ein den dringendsten Bedürfnissen entsprechender Personenzugverkehr durchgeführt worden. Sonntag, den 4., Montag, den 5. und Dienstag, den 6. Januar (Feiertag) hat aber der Personenzugverkehr vollständig geruht. Die eingehende Erörterung der Verkehrslage hat die unbedingte Notwendigkeit erwiesen, die durch die Verkehrseinstellung hervorgerufenen Schäden einigermaßen wieder zu mildern, besonders aber den zahlreichen, oft mittellosen Personen, die in fremden Orten zurückgehalten wurden, Gelegenheit zur Rückreise zu geben; andererseits jedoch mußten die Lebensmitteltransporte unter den schwierigen Verhältnissen, besonders auch im Hinblick auf die schweren Schneefälle der letzten Zeit, vor Störungen gesichert werden. Diesem Zweck diente die erwähnte neuerliche Einstellung des Personenzugverkehrs vom 4. bis 6. Januar. Vom 7. Januar ab ist dann der öffentliche Personen- und Gepäckverkehr in dem Umfange wie vor dem 22. Dezember 1919 mit nur geringfügigen Ausnahmen wieder aufgenommen worden. Die Sonntagssperre bleibt auch weiterhin aufrecht erhalten. Nach den letzten Nachrichten sind aber die Kohleneinläufe andauernd derart schlecht, daß auf einigen Staatsbahnlinien wieder Einschränkungen im Personenverkehr verfügt werden mußten, die von den zuständigen Staatsbahndirektionen bereits verlautbart sind oder noch bekanntgegeben werden. Gleichwohl will die Staatseisenbahnverwaltung von einer abermaligen gänzlichen Verkehrssperre absehen und wird trachten, den Verkehr so lange irgend möglich notdürftig aufrechtzuerhalten. Mit einem gesicherten Zugverkehr kann aber nicht gerechnet werden, und es wird voraussichtlich wiederholt vorkommen, daß einzelne Schnellzüge oder Fernpersonenzüge einige Stunden vor ihrer Abfahrtszeit abgesagt werden müssen, wie dies bereits am 8. d. M. abends bei dem Wien-Bregenzer Schnellzuge der Fall war.

— **Frachtfreier Bezug von Lebensmitteln für Eisenbahnbedienstete.** Um den Bediensteten die Lebensmittelversorgung zu erleichtern, wird die seit dem Jahre 1911 alljährlich gewährte Begünstigung des frachtfreien Bezuges von Lebensmitteln im Höchstgewichte von 500 kg für das Jahr 1920 mit den folgenden Bedingungen erneuert. Bezugsberechtigt sind die nach den betreffenden Dienstvorschriften in Betracht kommenden Bediensteten. Die Frachtfreiheit wird für den Bezug von Lebensmitteln im Gesamtgewichte von 500 kg gewährt, gleichgültig ob der Bezug auf einmal oder in mehreren Teilsendungen erfolgt. Der Frachtbrief ist im Kopfe mit der Bezeichnung „Personalgut“ und in dem für „anzuwendende Tarife“ vorgesehenen Raume mit dem handschriftlichen Vermerke „Frachtfrei bis 500 kg“ zu versehen. Dieser Vermerk muß mit dem Stempelabdrucke der unmittelbar vorgesetzten Dienststelle und der Unterschrift des Dienstvorstandes oder dessen Stellvertreters versehen sein. Die Dienststellen haben über die Bestätigung dieser Vermerke Aufzeichnungen zu führen. Wenn das Gewicht der Lebensmittelsendung im ersten Falle 500 kg nicht erreicht hat und der bezugsberechtigte Bedienstete die restliche frachtfreie Gewichtsmenge bei einer weiteren Sendung auszunützen beabsichtigt, so hat er den Frachtbrief über die bereits bezogene Sendung vor Inanspruchnahme der Begünstigung für die weitere Sendung seiner vorgesetzten Dienststelle vorzuweisen; diese ermittelt das noch restliche Freigewicht, indem sie das bereits ausgenützte von dem Höchstgewichte von 500 kg abzieht, und merkt es in den Aufzeichnungen bei der betreffenden Eintragung vor. Bei der weiteren, auf Grund der gegenwärtigen Bestimmungen frachtfrei abzufertigenden Lebensmittelsendung ist in dem Vermerke „Frachtfrei bis . . . . kg“ anstatt „500 kg“ der noch verbliebene Freigewichtsrest einzusetzen. Dieser Vorgang kann so oft wiederholt werden, bis das Gesamtfreigewicht von 500 kg aufgebraucht ist. Diese Begünstigung kann auch auf Gemeinschaftsbezüge sinngemäß angewendet werden.

— **Brand der Lokomotivwerkstätte in Floridsdorf.** In der Nacht des 3. Januar brannte die alte Lokomotiven-Montierungshalle der Staatsbahnwerkstätte in Floridsdorf nieder. Die Entstehungsursache ist noch nicht völlig aufgeklärt. Der Brand wurde erst um 3 Uhr früh entdeckt, hatte aber um diese Zeit schon eine derartige Ausdehnung, daß die Rettung des vom Feuer ergriffenen Gebäudes nicht mehr möglich war. Die Feuerwehren mußten sich darauf beschränken, die große Gefahr für die umliegenden Werkstättengebäude und insbesondere für das Materialmagazin zu beseitigen, was bei angestrengtester Arbeit auch gelang. Im abgebrannten Gebäude befanden sich 32 Lokomotiven, die zum Teil fertig ausgebessert waren. Nur eine fertige Maschine konnte geborgen werden. Die übrigen werden durch den Brand gelitten haben. Demgegenüber dürfte für den Verlust von 42 Lokomotiv-

ständen, der durch den Brand entstanden ist, in kurzer Zeit durch die Fertigstellung des Erweiterungsbaues der neuen Lokomotivmontierung mit 20 neuen Ständen ein Ausgleich geschaffen werden.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Die Verstaatlichung der böhmischen Eisenbahnen.** Hierüber schreibt das „Neue Wiener Tagblatt“: Die tschecho-slowakische Regierung wurde von der Nationalversammlung aufgefordert, ehestens die Verstaatlichung der Buschtiehrader Eisenbahn und der Aussig-Teplitzer Eisenbahn durchzuführen. Von der Regierung sind die nötigen Vorarbeiten bereits eingeleitet worden.

Die Linien der Buschtiehrader Bahn zerfallen in bezug auf die konzessionsmäßige Einlösung in zwei Gruppen. Zu der ersten nach der Konzessionsurkunde vom 11. Januar 1867 zu behandelnden Gruppe zählen nur die mit dieser Urkunde konzessionierten Linien Prag (Bubna)-Hostiwitz und Altkladno-Duby-Kralup samt Flügelbahnen. Alle anderen Linien der Gesellschaft sind hinsichtlich ihrer Einlösung nach den Bestimmungen der Konzessionsurkunde vom 1. Juli 1868 zu behandeln. Es ist daher für die Linien Prag (Bubna)-Hostiwitz und Altkladno-Kralup einerseits und für die übrigen Linien der Gesellschaft anderseits je eine besondere, nach den Reinerträgnissen der betreffenden Gruppe von Linien zu ermittelnde Einlösungsrente zu bezahlen. Eine solche Ermittlung der Einlösungsrente ist jedoch bei der gegenwärtigen Bilanzierung ausgeschlossen, weil weder in der Betriebsrechnung noch im Baukonto der Gesellschaft eine Trennung nach diesen beiden Gruppen von Linien vorgenommen wird. Es kann daher bei dieser Sachlage bei der Buschtiehrader Eisenbahn nur eine freiwillige Vereinbarung in Frage kommen. Die Einlösungsbedingungen selbst sind in den Konzessionsurkunden vom 11. Januar 1867 und 1. Juli 1868 nahezu gleichlautend festgesetzt. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der vorausgegangenen sieben Jahre beziffert, hiervon die Reinerträgnisse der zwei ungünstigsten Jahre abgezogen und der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre für die Unternehmung berechnet. Dieser Durchschnittsbetrag, der jedoch nicht weniger als die Verzinsung der Prioritäten und 5 % des Aktienkapitals samt der festgesetzten Tilgungsquote betragen darf, ist der Gesellschaft als Jahresrente bis zum Ablauf der Konzession dann zu bezahlen. Ferner ist in den Konzessionsurkunden die Bestimmung enthalten, daß die Gesellschaft bei der Einlösung das Eigentum des Reservefonds und der ausstehenden Aktiven, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten Anlagen und Gebäude behält. Sollte die Einlösung der Buschtiehrader Bahn vor Abschluß der Bilanz für das Jahr 1919 beabsichtigt sein, so würden für die Berechnung der Einlösungsrente die Jahre 1912 bis 1918 maßgebend sein. Auf Grund der Geschäftsberichte würde sich für das A-Netz nach Ausscheidung der Jahre 1914 und 1917 ein durchschnittlicher Reinertrag von 2,4 Millionen und beim B-Netz nach Ausscheidung der Jahre 1914 und 1918 ein durchschnittlicher Reinertrag von rund 3 Millionen Kronen ergeben. Hierzu käme noch bei beiden Netzen der Anteil an dem freien Vermögen der Gesellschaft.

Der Aussig-Teplitzer Eisenbahn ist konzessionsmäßig die Verzinsung der Prioritäten und 5 % des Aktienkapitals zugesichert. Auf Grund der in den Geschäftsberichten der Gesellschaft ausgewiesenen Reinerträgnisse würde sich das der Einlösungsrente zugrunde zu legende durchschnittliche Reinerträgnis nach Ausscheidung der Jahre 1916 und 1917 mit etwa 2,7 Millionen Kronen berechnen.

— **Finanzielle und administrative Lage der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.** Der Betriebsdienst dieser Eisenbahn wird derzeit unter Oberhoheit des tschecho-slowakischen Eisenbahnministeriums in Prag von der Zentraldirektion in Preßburg und der Betriebsdirektion in Kaschau versehen. Die Lage dieser Eisenbahn ist zurzeit sehr verwickelt. Die frühere österreichisch-schlesische Strecke Oderberg-Jablunkau mit dem Ostrau-Karwin-Dombrauer Kohlenrevier war eine Zeitlang in tschecho-slowakischem und ist gegenwärtig in polnischem Besitz, die ungarische Strecke wird vom tschecho-slowakischen Staat betrieben, aber auch hier werden von polnischer Seite Ansprüche auf Teilstrecken in den Komitaten Zips, Sáros und Abacy erhoben. Dem ungarischen Staat schuldet die Gesellschaft nahezu 50, dem österreichischen Staat an 10 Millionen Kronen Staatsgarantie. Die Einnahmen werden zu Gunsten der tschecho-slowakischen Regierung nach Prag abgeliefert, während die Personalkosten der Generaldirektion vorschußweise von der ungarischen Regierung bestritten werden. Zurzeit wird in Prag in Vertretung der Gesellschaft vom Generaldirektor v. Pulszky und Oberinspektor Dr. Otto Senn mit dem dortigen Eisenbahnministerium über finanzielle und administrative Fragen verhandelt.

Ungarn.

— **Der Lokomotiv- und Wagenpark der Staatsbahnen.** Am Ende des Krieges befanden sich 4949 Lokomotiven, 12 255 Personen-, Pack- und Postwagen und 103 837 Güterwagen im Eigentum der ungarischen Staatsbahnen. Nach Abschluß des Waffenstillstandes blieb die Hälfte des rollenden Materials in dem besetzten Gebiet, einen Teil hingegen mußte Ungarn abgeben. Von dem Rest haben dann wieder die Rumänen nahezu 1300 Lokomotiven und 44 000 Wagen mitgenommen. Nach Abmarsch der Rumänen verblieben nur 1490 Lokomotiven, darunter nur 410 betriebsfähige, 13 193 Personen-, Pack- und Postwagen, darunter 1734 betriebsfähige, und 30 386 Güterwagen, wovon 23 274 verwendbar sind. Unter solchen Umständen kann der Verkehr nicht gesichert werden. Selbst unter der Voraussetzung, daß die durch die Entente bestimmten Demarkationslinien die Grenze der Linien der ungarischen Staatsbahnen bildeten, müßte zur Abwicklung des Verkehrs wenigstens das Doppelte des heutigen betriebsfähigen Lokomotiv- und Wagenparks zur Verfügung stehen.

— **Personalnachrichten.** Der Temesvárer Betriebsleiter Gabriel Csorba ist vorläufig mit der Leitung der Budapester Zentral-Betriebsleitung betraut worden. — Der Temesvárer Betriebsleiter-Stellvertreter Béla Berényi ist zum Betriebsleiter in Miskolcz, der Oberinspektor Franz Szakáll zum Betriebsleiter in Szombathely und der Pécser Betriebsleiter-Stellvertreter Andreas Rozsics zum Betriebsleiter in Szeged bestellt worden. Zu Betriebsleiter-Stellvertretern wurden ernannt Oberinspektor Koloman Prihradny bei der Budapester linksufrigen Betriebsleitung, Oberinspektor Arpád Kubányi bei der Miskolczer Betriebsleitung, Oberinspektor Franz Gärtner bei der Szombathelyer Betriebsleitung und Inspektor Dr. Josef Hirsch bei der Szegeder Betriebsleitung.

Übrige europäische Länder.

— **Schwedisch-norwegische Bahnverbindung über Sveg-Hede-Röros.** Der vielerörterte Plan der Fortsetzung der Sveg-Hedebahn zum See Lossea wie auch die Weiterführung dieser Bahn zur norwegischen Grenze wurde von der schwedischen Statsbahnverwaltung einer eingehenden Prüfung unterzogen. Die Bahn müßte, wenn sie eine Berechtigung haben soll, von der schwedisch-norwegischen Grenze natürlich fortgesetzt werden, und zwar nach Röros. Der Abstand zwischen Sveg und Trondhjem würde dabei verkürzt werden, aber nicht in ausschlaggebendem Maße. Dagegen würde der Kapitalaufwand für eine solche Verbindung der beiden Länder sehr bedeutend werden. Es wäre die Neuanlage von 10 Meilen Eisenbahn in Schweden von Hede bis zur Grenze und innerhalb Norwegens bis Röros von weiteren 4 Meilen notwendig und weiter ein vollspuriger Umbau der jetzt schmalspurigen Bahn Röros-Trondhjem. Die Eisenbahnverwaltung erinnert daran, daß die ungleich wichtigere Frage der schwedisch-norwegischen Verbindung im Bohuslähn noch nicht gelöst sei, und lehnt daher die Verbindung von Hede zur norwegischen Grenze vorderhand ab.
Dr. S.

— **Die schwedischen Staatsbahnen und die Post.** Der Postpaketverkehr auf den schwedischen Bahnen hat sich in letzter Zeit ganz unerhört vermehrt. Mit der Post wird jetzt alles Mögliche versendet, was sich besser der Bahn bedienen würde, z. B. Fahrräder, Körbe, Stühle, Harken usw. Werden z. B. in einen Packwagen ungefähr 200 Hutpakete zu je 5 kg Gewicht aufgestapelt, so bekommt die Post dafür im ganzen 240 Kr. Aber einen Packwagen von Malmö nach Stockholm durchzuführen, kostet allein schon etwa 105 Kr. Man denkt daher daran, die Postgebühren zu erhöhen und sie ebenso beweglich und anpassungsfähig zu machen wie die Frachtsätze für Güter. Auch die Eilpakete nehmen in gleich beunruhigendem Umfang zu wie die gewöhnlichen Pakete. Es kommt vor, daß die Postwagen in den Schnellzügen nicht ausreichen. Die Staatsbahnen können doch nicht zugunsten der Paketpost noch mehr Raum mitschleppen. Hutfirmen geben oft bis zu 30 große Hutschachteln auf einmal auf. Derartige Verhältnisse herrschen übrigens auch in anderen Ländern,

so z. B. in Deutschland. Die Gebühren für Eilpakete sollen daher bedeutend erhöht werden, besonders für sperrige Güter. Die Eisenbahnverwaltung hat beantragt, daß für Ausführung der Postbeförderung für das Jahr 1920 eine vorläufige Zuschlagszahlung von 200% auf die früher festgesetzten Abgaben für solche Transporte auferlegt werden soll. Andernfalls arbeitet die Bahn bei Beförderung der Post mit Verlust. Eine rein sachliche Buchführung in den verschiedenen Verkehrszweigen ist nach Anschauung der Eisenbahnverwaltung von tief eingreifender Bedeutung für die richtige Aufstellung der Tarife und damit auch für die Allgemeinheit. Dr. S.

— **Anatole Mallet †.** Wie die „Ztschr. des Vereins d. Ing." mitteilt, ist Anfang Oktober v. J. der hervorragende französische Ingenieur Mallet im Alter von 82 Jahren verstorben. Er war geborener Schweizer, wurde jedoch in der Normandie erzogen und studierte 1855 bis 1858 an der Ecole Centrale des Arts et Manufactures in Paris. Er beschäftigte sich in seiner anfänglichen Berufstätigkeit auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens, war ferner an den Vorarbeiten für den Suezkanal und an Hafenbauten in Italien beteiligt. Im Jahre 1867 wandte er sich dem Dampfmaschinenbau zu, und zwar der Ausbildung von Verbundmaschinen. Seit 1872 widmete er sich der Anwendung der Verbundwirkung bei Dampflokomotiven; vier Jahre später wurde die erste Verbundlokomotive seiner Konstruktion auf der Bahn von Bayonne nach Biarritz in Betrieb genommen. Die weitere Ausbildung von Verbundlokomotiven für immer größere Leistungen führte ihn zur Schaffung der nach ihm benannten gegliederten Lokomotiven mit zwei Maschinendrehgestellen und beweglichen Dampfleitungen, deren größte Ausführungen in Amerika auf Gewichte von mehr als 300 t gekommen sind und Züge von 5000 t befördern können. Literarisch war Mallet insbesondere als Fachberichterstatter des Bulletin de la Société des Ingénieurs Civils de France ohne Unterbrechung von 1880 bis 1918 tätig.

— **Revision des schweizerischen Transportgesetzes.** Die vom eidgenössischen Eisenbahndepartement zur Vorbereitung der Revision des Bundesgesetzes über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen vom 29. März 1893 und des Transportreglements der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen vom 1. Januar 1894 eingesetzte Beamtenkommission hat ihre Beratungen abgeschlossen und dem Eisenbahndepartement als Ergebnis ihrer Arbeit den Vorentwurf zu einem neuen Transportgesetz und zu einem neuen Transportreglement mit einem begründeten Bericht vorgelegt. Die Entwürfe mit dem Kommissionsbericht sind nun zur weiteren Prüfung den schweizerischen Bundesbahnen, den übrigen Transportanstalten und den Mitgliedern des Ausschusses der Verkehrsinteressenten zugestellt worden.

— **Vor dem Generalstreik der Eisenbahner in Italien.** Italien geht zurzeit einem Generalstreik der Eisenbahner entgegen. Bekanntlich hat die Eisenbahnergewerkschaft der Regierung ihre Forderungen in Form eines Ultimatums unterbreitet, das mit dem 15. Januar ablaufen sollte. Wie nun ein Mitglied der Regierung versichert, würde die Annahme dieser Forderungen den Zusammenbruch der italienischen Staatsfinanzen herbeiführen. Die italienische Öffentlichkeit ist wegen der Haltung der Eisenbahnergewerkschaft maßlos erbittert. Die letztere will nach wie vor nicht in Verhandlungen eintreten. Die Staatsbahnen weisen ein Defizit von über 100 Millionen Lire aus, das zum größten Teil durch die Gewährung von Lohn- und Gehaltsaufbesserungen sowie durch Herabsetzung der Arbeitszeit verursacht wurde. Die allgemeine Einführung des Achtstundentages würde eine Vermehrung des Personals um 9000 Angestellte notwendig machen. Die Bewilligung der Forderungen der Eisenbahner würde eine ungeheure jährliche Mehrbelastung der Staatsfinanzen ergeben. Die Regierung, die kürzlich eine Aufbesserung in Höhe von zusammen 100 Millionen Lire hat eintreten lassen, erklärt, unter keinen Umständen über dieses Maß hinausgehen zu können.

— **Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahngesellschaft.** Die Verwaltung dieser Gesellschaft strebt deren Nationalisierung in Rumänien an, da ihre Interessen jetzt fast ausschließlich dort liegen. Während des Krieges sind die Jahresrenten der rumänischen Regierung an die Gesellschaft in der Höhe von 3865 Millionen Franken Gold nicht entrichtet worden. Bezüglich ihrer nachträglichen Bezahlung schweben noch Verhandlungen. Die Gesellschaft hat auch den Beschluß gefaßt, ihren Sitz nach Czernowitz zu verlegen. Zum Präsidenten der Gesellschaft wurde ein rumänischer Staatsbürger, der ehemalige Landeshauptmann in der Bukowina, Dr. Freiherr v. Hormuzaki, gewählt.

Fremde Erdteile.

— **Handelsaustausch mit Sibirien.** Schweden gibt sich, wie bekannt, seit einiger Zeit ganz besondere Mühe, Handelsbeziehungen mit Sibirien anzuknüpfen (vergl. diese Zeitung 1919, S. 718 und 963). Es haben im vergangenen Jahre zwei Handelsexpeditionen stattgefunden, die eine aus privatem Antrieb an die Mündung des Ob über die Karische Pforte und eine zweite mit amtlichem Auftrag nach Wladiwostok und Omsk, um die Möglichkeiten des Warenaustausches auf diesem Wege zu erforschen. Die hierbei gewonnenen Ergebnisse haben allgemeinere Bedeutung. Auf Grund der verworrenen Valutaverhältnisse in allen Teilen des früheren Rußlands muß noch auf absehbare Zeit der reine Tauschhandel die einzig mögliche Form des Warenumsatzes sein. Nach schwedischer Ansicht ist der Weg durch das Karische Meer der bestmögliche zur Anknüpfung von Geschäften mit Sibirien, da die Hafen- und Eisenbahnverhältnisse in Wladiwostok auf Grund der ungeheuren Güteranhäufungen unleidlich sind. Für den Absatz schwedischer Industriewaren innerhalb Sibiriens ergeben sich viele Möglichkeiten. Die Bevölkerung Sibiriens hat sich während der Kriegsjahre ungefähr verdoppelt und macht nunmehr 25 Millionen aus. Die Naturreichtümer des Landes sind bekannt, aber Sibirien hat noch keine nennenswerte Industrie und muß noch auf lange Zeit hinaus fertige Industrieerzeugnisse kaufen. Zur Befriedigung dieser Bedürfnisse ist Schweden das nächste Industrieland.

Beim Warenaustausch mit Sibirien ergibt sich jedoch die große Schwierigkeit, daß der Verkäufer bei der Einschiffung noch nicht weiß, auf welche Art von Waren und auf welche Mengen für den Austausch zu rechnen ist. Es war bisher unmöglich, in dieser Beziehung irgend welche Sicherheiten zu gewinnen. Um diese Schwierigkeiten zu überwinden, hat jedoch ein sibirischer Genossenschaftsverband — Zakupsbyt — durch seine Geschäftsstellen in London und Stockholm Vorbereitungen getroffen für eine größere Expedition in der nächsten günstigen Jahreszeit mit englischen und vielleicht auch schwedischen Waren. Die Bezahlung dieser Waren wird in der Münze des betreffenden Ausfuhrlandes gewährleistet, sobald die Rückfracht an ihrem Bestimmungsort angekommen und verkauft ist. Eine kleinere Versuchsexpedition, welche die Geschäftsstelle London im vergangenen Sommer unternahm, zeitigte in dieser Richtung ganz zufriedenstellende Ergebnisse. Die Rücklasten waren Butter, Felle, Hirsch- und Ziegenhäute, Wolle, Hanf und Leinen. Jedoch auch diese Form des Warenaustausches begegnet Schwierigkeiten, weil alle Verkehrsverhältnisse unter militärischem Einfluß stehen und dabei unter Leuten, die keineswegs die erforderlichen Fähigkeiten besitzen. Wenn alles klappen soll, so ist ein sehr eingehendes Zusammenarbeiten mit den amtlichen Stellen erforderlich. Die Rückfrachten, die durch Zakupsbyt für die Ausfuhr aufgekauft werden sollen, sind außer den vorgenannten Erzeugnissen noch Schweinsborsten, Roßhaar, Leinsamen und auch Weizen. Eine unumgängliche Bedingung für das Gelingen solcher Expeditionen ist deren gute Vorbereitung. Expeditionen dieser Art sollen übrigens nicht als Notfallsmaßnahmen angesehen werden, sondern Zakupsbyt geht davon aus, daß sie auf lange Zeit hinaus sich jährlich wiederholen sollen. Die Zerrüttung des Eisenbahnverkehrs kann auf viele Jahre hinaus nicht behoben werden, und selbst dann muß man mit so hohen Frachtsätzen rechnen, daß diese Tauschexpeditionen zur See sicher wirtschaftlich vorteilhafter bleiben. Als Anhaltspunkt für die Beurteilung des Leistungsvermögens von Zakupsbyt kann angegeben werden, daß die Genossenschaft nunmehr 2½ Millionen Familien als Mitglieder zählt. Im Jahre 1918 war ihr Umsatz 250 Millionen Rubel. Zusammen mit einigen kleineren Genossenschaftsunternehmungen versorgt sie nahezu ganz Sibirien mit Bedarfsgegenständen. Geschäftsstellen befinden sich in London, Shangai, Neuyork, Paris und Stockholm. Dr. S.

— **Lokomotivbestellungen für die Staatsbahnen auf Sumatra.** Das holländische Kolonialministerium hat, wie aus der Schweiz gemeldet wird, kürzlich von amerikanischen und deutschen Lokomotivfabriken und der schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur Angebote eingeholt für die Lieferung von 15 schweren Reibungs- und Zahnradlokomotiven, bestimmt für seine Bahnen auf Sumatra. Trotz höherer Preise erhielt die Schweizerische Lokomotivfabrik den Hauptteil des Auftrages (neun Stück), während die übrigen sechs Stück wahrscheinlich aus Deutschland bezogen werden. Zudem wurde bestimmt, daß alle Lokomotiven nach Winterthurer Zeichnungen gebaut werden.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:
Nr. IV 3 vom 7. Januar d. Js. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Ausgleichung von Entschädigungsforderungen im Güterverkehr des V. D. E. V. (Art. 19 des Übk. zum VBR.) (abgesandt am 14. Januar d. Js.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Wagenstandgelder.

Mit sofortiger Gültigkeit werden mit Genehmigung der staatlichen Aufsichtsbehörde auf der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn die Wagenstandgelder wie folgt festgesetzt:
für die ersten 24 Stunden auf 10 ℳ,
für die zweiten 24 Stunden auf 50 ℳ,
für jede weiteren 24 Stunden auf 100 ℳ.

Elmshorn, den 12. Januar 1920. (43)
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.
Die Direktion.

2. Güterverkehr.

Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander sowie Staats- und Privatbahngüterverkehr.

Auf der in den Niederlanden gelegenen Station Winterswyk des Bezirks Essen werden mit sofortiger Gültigkeit die Nebengebühren nicht mehr nach den Sätzen des deutschen Nebengebührentarifs, sondern nach denen des Nebengebührentarifs für die niederländischen Eisenbahnen erhoben. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tarifmaßnahme gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung.

Essen, den 9. Januar 1920. (45)
Eisenbahndirektion.

Gütertarif zwischen Stationen der Eisenbahnen im deutschen Militärbetriebe des besetzten östlichen Gebiets und deutschen Stationen. Anhang, enthaltend den Ausnahmetarif 3 für Steinkohlen usw. vom 16. Juli 1918.

Der Anhang, der vom 1. April 1919 ab bis auf weiteres außer Kraft getreten ist, wird aufgehoben.

Charlottenburg, 1. Januar 1920. (42)
Eisenbahndirektion Bromberg,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 10. Januar 1920 gelangen im Binnen- und direkten Güterverkehr neue Umlade- und Rollbockgebühren zur Einführung.

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Wernigerode, 7. Januar 1920. (41)
Nordhausen - Wernigeroder
Eisenbahn - Gesellschaft
Die Direktion.

Binnenverkehr der preußischen Staats- und anschließenden Privatbahnen, Wechselverkehr derselben mit den übrigen deutschen Bahnen, direkter Verkehr Deutschlands mit den nordischen Ländern und den Niederlanden.

Mit sofortiger Gültigkeit wird bis auf weiteres für Gütersendungen von Deutschland nach den auf Grund des Friedensvertrages an die Polen abzutretenden, bisher von ihnen noch nicht in Besitz genommenen Gebieten Frankaturzwang und Nachnahmeverbot und für Sendungen aus diesen Gebieten nach Deutschland Überweisungszwang und Nachnahmeverbot eingeführt. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Berlin, den 12. Januar 1920. (52)
Eisenbahndirektion.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien der Sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, Heft 1.

Am 20. Januar 1920 wird die Station Nerchau-Trebsen als Versandstation für Steinkohlen usw. in den Ausnahmetarif 6 aufgenommen.

Dresden, am 14. Januar 1920. (51)
Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Januar 1912.

Am 1. März 1920 wird voraussichtlich der Nachtrag XI eingeführt.

Er wird u. a. enthalten:
1. Die seit Ausgabe des Nachtrages X erlassenen Bekanntmachungen;
2. erhöhte Entfernungen für eine Reihe preußischer Stationen des Eisenbahndirektionsbezirkes Breslau und der Lausitzer Eisenbahngesellschaft;
3. Änderungen in der Einteilung der Eisenbahndirektionsbezirke, welche durch die politischen Verhältnisse verursacht sind.

München, 12. Januar 1920. (48)
Tarifamt d. bayer. St.-E.-V. r. d. Rh.

Gemeinschaftliches Heft CIb (Stationstariftafeln usw.) Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 20. Januar 1920 werden die auf Seite 21 unter lfde. Nr. 77 (Schmalspurbahnen des Direktionsbezirks Erfurt) aufgeführten Umlade- und Rollbockgebühren erhöht und zwar:
für die Güter der Gruppe 1:
(Steingrus usw.) von 2 auf 4 ₰,
für die Güter der Gruppe 2:
(Holz und Holzwaren usw.) von 10 auf 15 ₰,
für die Güter der Gruppe 3:
(sonstige Wagenladungen) von 8 auf 12 ₰.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (R.G.Bl. 1914, S. 455.)

Erfurt, den 13. Januar 1920. (49)
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft CIb (Stationstariftafeln usw.). — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1920 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht. Näheres enthält die am 15. Januar 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten dieser Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 12. Januar 1920. (53)
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Am Tage der Aufnahme des Güterverkehrs mit Polen über Sosnowice und Herby werden die Tarifstationen „Kattowitz Landesgrenze“ und „Preußisch Herby Landesgrenze“ eröffnet und in den Tarif aufgenommen.

Näheres durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Berlin, den 7. Januar 1920. (44)
Eisenbahndirektion.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Personen- und Gepäcktarif, Teil II der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Schneeschuhe, Rodelschlitten und sonstige Wintersportgeräte aller Art dürfen in den Personenwagen nicht mitgenommen werden. Von der Annahme als Reisegepäck sind Rodelschlitten und die sonstigen Wintersportgeräte (nicht aber Schneeschuhe), von der Annahme als Expreßgut dagegen alle genannten Gegenstände ausgeschlossen.

Berlin, den 8. Januar 1920. (46)
Eisenbahndirektion,
namens der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.

4. Verdingungen.

Bayer. Staatseisenbahnen: Schwellenverdingung für das Jahr 1920.

Bei der Eisenbahndirektion München wird der Bedarf an Föhren- u. Eichenschwellen für das rechtsrheinische Bayern öffentlich zur Verdingung ausgeschrieben. (Buchenschwellen werden nicht beschafft.) Die Verdingungsunterlagen sind bei der Regieverwaltung der Eisenbahndirektion München, Arnulfstraße 19, zu erhalten und zwar gegen Einsendung (auf das Konto Nr. 12 070 der Regieverwaltung der Eisenbahnd. München) von 2 ℳ mit den allg. u. bes. Vertragsbedingungen (welche eine Änderung nicht erfahren haben) od. von 1 ℳ ohne diese Bedingungen.

Die Angebote müssen von den Bewerbern unterschrieben u. verschlossen spätestens am Montag, den 2. Februar ds. Js. früh 8 Uhr, bei der Eisenbahndirektion München, Arnulfstraße 19, eingereicht sein.

Die Eröffnung der Angebote erfolgt am gleichen Tag, früh 9 Uhr, im Gebäude des Verkehrsministeriums, Arnulfstraße 32, Saal Nr. 100, im I. Stock.

München, den 7. Januar 1920. (47)
Eisenbahndirektion:
gez. Frank.

5. Vermischte Bekanntmachungen.

Personenwagen

3ter oder 4ter Klasse, 60 bis 80 Personen fassend, betriebsfähig, und gut erhalten, mit Eingängen von den Stirnseiten, zu kaufen gesucht.

Perleberg, den 14. Januar 1920. (50)
Betriebs-Vorstand
der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

Verlag von Julius Springer in Berlin W 9

II. Sonderheft der Werkstattstechnik
November 1919

Meßgeräte und Meßverfahren

Mit 118 Textfiguren.

Preis M. 3.—

(Vorzugspreis für die Abonnenten der „Werkstattstechnik" M. 1.20)

Inhalt:

Meßgeräte und Meßverfahren. Von M. Kurrein, Charlottenburg. Was muß in der Werkzeugmacherei an Meßwerkzeugen vorhanden sein? — Fühlhebel in der Werkstatt. — Meßmaschinen. — Neujustierung und Genauigkeit von Mikrometern. — Selbstherstellung von Kalibern. — Zifferblattmeßwerkzeuge.

Interferenzkomparator für Endmaße. Mitteilung aus der Physikalisch - technischen Reichsanstalt. Von F. Göpel, Charlottenburg.

Zu beziehen durch jede Buchhandlung

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin. Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins
von Dr. v Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.
Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 5. Berlin, den 21. Januar 1920. LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.
Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, **amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.
Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 8 M. für das Vierteljahr bezogen werden.
Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 40 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 45 M.
Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 50 Pf. abgegeben.
Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 1.20 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.
Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Inhalt:

Zur Bremsung der Güterzüge.

Von Ministerialrat **E. Cimonetti**, Wien.

Herr Baurat a. D. Guillery in München, der geschätzte Fachschriftsteller auf eisenbahntechnischem Gebiet, hat unter obiger Überschrift in der Nr. 67 der vorliegenden Zeitung vom 6. September 1919 einen Beitrag veröffentlicht, der, fußend auf einer Abhandlung des Herrn Regierungsbaumeisters a. D. Führ[1]), sich eingehend mit der Frage der Eignung der selbsttätigen Saugluftbremse für den Eisenbahnbetrieb befaßt und zu einem sehr abträglichen Urteil über diese Bremsart gelangt. Der betriebserfahrene Eisenbahntechniker wird zugeben müssen, daß eine Bremsart, der derartige zahlreiche und schwere Mängel, wie sie in dem genannten Beitrag angeführt sind, anhaften, überhaupt keine Daseinsberechtigung hat, und, wenn schon von einer Bahnverwaltung eingeführt, binnen kurzer Zeit als unbrauchbar aus dem Betrieb ausgeschieden werden müßte. Nun erfreut sich aber die selbsttätige Saugluftbremse doch schon eines recht ansehnlichen Alters; sie steht seit dem Jahre 1894 bei den Bahnen des ehemaligen österreichischen Staates in Verwendung und hat sich hierbei nicht nur als eine für die schwierigen Betriebsverhältnisse der Gebirgsbahnen besonders gut geeignete Bremse erwiesen, sondern auch, was Einfachheit der Behandlung, Wartung und Instandhaltung betrifft, vollkommen entsprochen. Auch die strengen Winter Galiziens und verschiedener hochgelegener oder den kalten Ostwinden geöffneter Alpentäler, die gewiß jenen der norddeutschen Gegenden an Tiefständen des Wärmegrades nicht nachstehen, haben der Lebenskraft der Bremse nicht beizukommen vermocht.

[1]) Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen 1919, Band 84, Heft 10.

Es können demnach die in dem genannten Beitrag angeführten, der Saugluftbremse grundsätzlich zugesprochenen Mängel zumindest nicht in der geschilderten Schärfe auftreten.

Der Widerstreit der Meinungen der Anhänger der Druckluftbremse und der Saugluftbremse wird seit Jahren in den verschiedensten Zeitschriften ausgekämpft; es wird hierbei begreiflicherweise die ganze Frage vielfach zu einseitig und nicht in jener zusammenfassenden Sachlichkeit und Gründlichkeit beleuchtet, die allein ein annähernd gerechtes Urteil verbürgt. Nicht das Herausgreifen einzelner Mängel oder Vorzüge, sondern nur ein sorgfältiges Abwägen der jeder der beiden Bremsarten eigenen Vorzüge und Mängel, die naturgemäß weniger von rein theoretischen und erwägenden Gesichtspunkten, als vielmehr auf Grund von Betriebserfahrungen und eingehenden Versuchen festzustellen sind, führt da zum Ziele; dieser Vorgang wurde und wird auch weiter von allen jenen eisenbahntechnischen Ausschüssen eingehalten, die für das schwierige und verantwortungsvolle Studium der Bremsfrage eingesetzt sind, und die in erster Reihe dazu berufen sind, ein endgültiges Urteil über die technische Eignung der verschiedenen Bremsarten abzugeben. Vor diesen Vereinigungen hat die selbsttätige Saugluftbremse bis jetzt sehr gut bestanden; außerdem war die Art und Weise der Durchführung der Versuche mit dieser Bremse vorbildlich für die Durchführung der Versuche mit anderen Bremsarten.

Nach diesen Ausführungen mehr allgemeiner Natur, die jedoch durchaus nicht so gedeutet werden dürfen, als ob einzelnen außerhalb der arbeitenden Verbände stehenden Personen das gute Recht bestritten werden sollte, zu der für die

Entwicklung des Eisenbahnbetriebes hochwichtigen und weite Kreise bewegenden Frage der durchgehenden Güterzugbremse Stellung zu nehmen, soll nunmehr auf einige in dem Beitrag Guillerys erhobene Anwürfe, die nicht unwidersprochen bleiben dürfen, eingegangen werden.

Was zunächst die durch das Berner Programm geforderte, der Saugluftbremse in dem Beitrage abgesprochene Einfachheit der Bauart betrifft, so genügt ein Blick auf die in den verschiedensten technischen Zeitschriften bereits abgebildeten Bauteile der wetteifernden Bremsarten, um nicht die Gleichwertigkeit, sondern vielmehr die Überlegenheit der Saugluftbremse über die Druckluftbremse in dieser Beziehung festzustellen. Insbesondere die schnellwirkenden Ventile der Saugluftbremse sind derart einfach und von jahrelang erprobter Zuverlässigkeit der Wirkung, daß der gerügte Umstand, daß bei der Saugluftbremse die Leitungswagen mit diesen Ventilen ausgerüstet werden müssen, für die Wertbeurteilung der Bremse kaum in Betracht kommt. Auch das Schlußventil, das nur am Schlußwagen jedes Zuges angebracht wird, hat während der jahrelangen Verwendung bei Führung der Erzzüge auf der Eisenerz-Vordernberger Eisenbahn nicht den geringsten Anstand ergeben. Die Handhabung mit dem Schlußventil ist durchaus nicht umständlich; es bildet mit den beiden Ausschlaglaternen und der Schlußsignallaterne oder den entsprechenden Signalscheiben einen Zugausrüstungsteil, der gelegentlich des Auf- und Absteckens dieser Signalmittel gleichfalls ab- und aufgehängt wird, außerdem mit diesen Signalmitteln in einen solchen baulichen Zusammenhang gebracht werden kann, daß eine irrtümliche Verwendung des Schlußventils verhindert wird. Der durch die Handhabung des Schlußventils bedingte Zeit- und Arbeitsaufwand fällt sohin für die Wirklichkeit kaum ins Gewicht. Besonders erwähnt sei noch, daß die Bauart der Güterzug-Saugluftbremse eine wesentliche Vereinfachung gegenüber der ursprünglichen Bauart der selbsttätigen Personenzug-Saugluftbremse darstellt und auch die Vereinfachung letzterer zur Folge gehabt hat, eine Entwicklung, die, wie ein Vergleich der Knorr-Personenzugbremse mit der Kunze-Knorr-Güterzugbremse ergibt, bei der Druckluftbremse nicht zu verzeichnen ist. Die einfachere Bauart und die einfachere und sinnfälligere Wirkungsweise der Saugluftbremse erleichtern sowohl die Bedienung und das Aufsuchen von undichten Stellen im Betriebe, als auch die Instandhaltung der Bremse in den Werkstätten. Ein großer Vorteil in dieser Hinsicht ergibt sich auch aus dem Umstande, daß die Bremseinrichtung für die Wagen im Gegensatz zu der Druckluftbremse keinerlei Bestandteile aufweist, die einer Schmierung bedürfen.

Was die durch das Berner Programm geforderte Verwendung von besonders widerstandsfähigen Baustoffen betrifft, so kann doch schwerlich behauptet werden, daß Gummi, der im Bau der Eisenbahnfahrzeuge und auch anderswo sogar für sehr hohe Beanspruchungen (vgl. die Bereifung der Automobile) vielfach Verwendung findet, dieser Bedingung nicht entspricht. Dies haben auch die jahrelangen Betriebserfahrungen erhärtet; insbesondere muß darauf verwiesen werden, daß die ganze Kriegszeit hindurch trotz der Schwierigkeiten in der Beschaffung von gutem Gummi und trotz der dadurch bedingten Verwendung von minderwertigen Ersatzstoffen, wie Regeneratgummi, Preßpapier (Kelleritschläuche), der Betrieb mit der Saugluftbremse voll aufrecht erhalten werden konnte.

Die Behauptung, daß die Abbremsung der Nutzlast der Güterwagen und die unbegrenzte Mischbarkeit aller Fahrzeuggattungen bei der Saugluftbremse den größten Schwierigkeiten begegnen, kann gleichfalls nicht unwidersprochen bleiben. Voraussetzung für die möglichst unbegrenzte Mischung der Fahrzeuge ist die Abbremsung der Nutzlast; dies gilt für jede Bremsgattung. Bei Aufstellung des Berner Programmes war jedoch noch die Anschauung vorherrschend, daß diese Abbremsung wegen der durch das Umstellen der Bremse auf „leer“ und „beladen“ erwachsenden Betriebserschwernisse vermieden werden soll; aus diesem Grunde wurde die Bedingung, daß die Nutzlast der Wagen abzubremsen ist, in das Programm nicht aufgenommen. Dementsprechend waren auch die Wagen des österreichischen Versuchszuges nur für die Abbremsung des Eigengewichtes eingerichtet. Seither ist in dieser Frage ein Stimmungsumschwung eingetreten. Die Vorteile der Abbremsung der Nutzlast — geringere Anzahl der einzurichtenden Bremswagen, möglichst unbegrenzte Mischung der Fahrzeuge — werden nunmehr höher gewertet, als der Nachteil des Umstellens der Bremse im Betriebe. Die Frage ist bei der Saugluftbremse in der grundsätzlichen Form der Ausführung längst gelöst. Die Wagen einiger Schweizer Bergbahnen besitzen die Umstellbremse seit dem Jahre 1895, die Erzwagen der Eisenerz-Vordernberger Eisenbahn (Eigengewicht 7300 bis 8000 kg, Ladegewicht 15 000 und 20 000 kg) seit dem Jahre 1896, die Wagen der bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen seit dem Jahre 1899. Neuerdings ist diese Einrichtung noch wesentlich vereinfacht worden; ein damit ausgerüsteter 20 t-Kohlenwagen der österr. Staatsbahnen gelangt demnächst zur Ablieferung.

Auch die Behauptung, daß das von den Techn. Vereinbarungen des V. D. E.-V. geforderte Verhältnis zwischen zulässigem Kolbenhub und Hebelübersetzung sich bei der Saugluftbremse ohne besondere Zusatzeinrichtung (selbttätige Bremsklotznachstellvorrichtung) nicht erreichen läßt, entspricht nicht den Tatsachen. Sowohl bei den Güterwagen des österr. Versuchszuges, wie bei allen Personen- und Dienstwagen der österr. Eisenbahnen, ferner bei den auch für die Abbremsung der Nutzlast eingerichteten Erzwagen der Eisenerz-Vordernberger Eisenbahn ist dieses Verhältnis eingehalten. Richtig ist hingegen, daß die Einhaltung dieses Verhältnisses bei Verwendung einer selbsttätigen Bremsklotznachstellvorrichtung nicht notwendig ist; diese Vorrichtung daher nebst dem für ihre Einführung in erster Reihe maßgebenden Vorteil der Vermeidung des zeitraubenden und lästigen Nachstellens der Bremsklötze im Betriebe von Hand aus auch noch die Vorteile der Verwendung kurzhubigerer Bremszylinder und kleinerer Sonderbehälter von geringerem Gewicht und geringerer Menge der auszusaugenden Luft ergibt.

Auch die Behauptung, daß die Bedingung des Berner Programms, das Gewicht der Bremseinrichtung soll möglichst klein sein, sich bei der niedrigen Nutzspannung der Saugluftbremse nicht erreichen läßt, ist nicht zutreffend. Die Gewichtszunahme, die ein Güterwagen österr. Bauart durch den Einbau der durchgehenden Bremse erfährt, beträgt bei dem Wagen mit Handbremse:

bei Einbau der Kunze-Knorrbremse rund . 690 kg,
„ „ „ Saugluftbremse „ . 630 „ ;

bei dem Wagen ohne Handbremse:

bei Einbau der Kunze-Knorrbremse rund . 1190 kg,
„ „ „ Saugluftbremse „ . 1130 „ .

Diese Gewichtsansätze enthalten das Gewicht der Luftbremsteile, der Rohrleitung, des Zusatzbremsgestänges und bei der Saugluftbremse außerdem das Gewicht der selbsttätigen Bremsklotznachstellvorrichtung. Es ist somit die Gewichtszunahme bei der Saugluftbremse nicht größer, im Gegenteil sogar etwas geringer als bei der Kunze-Knorrbremse.

Der Preisunterschied stellt sich für die Saugluftbremse wegen der einfacheren Bauart ihrer Einzelteile nach den von den Bremsfirmen in den Jahren 1914 und 1917 abgegebenen Kostenansätzen verhältnismäßig noch günstiger als der Gewichtsunterschied.

Was die Frage der Betriebsbremsungen betrifft, so ist zuzugeben, daß bei diesen die Bremswege der Kunze-Knorrbremse kürzer sind, als die der Saugluftbremse. Dieser Umstand spielt jedoch keine ausschlaggebende Rolle, da Be-

triebsbremsungen keine Gefahrbremsungen sind. Im Gefahrfall steht der Saugluftbremse die Schnellbremsung, der Kunze-Knorrbremse die Vollbremsung zur Verfügung. Die Bremswege sind hierbei bei der Saugluftbremse kürzer; auch kann aus der Betriebsbremsung unmittelbar in eine Schnellbremsung übergegangen werden.

Bemängelt wird ferner das Fehlen der Absperrhähne an den Enden der Bremsleitungen auf den Wagenstirnseiten. Über die Zweckmäßigkeit der Anbringung sind die Anschauungen noch sehr geteilt. Wegen der für jede Bremsgattung sich ergebenden Nachteile dieser Hähne (Vermehrung der Dichtungsstellen, Gefährdung der sicheren Bremswirkung bei unrichtiger Stellung auch nur eines Hahnes im Zuge[2]) wurde von deren Verwendung bei der Saugluftbremse um so mehr abgesehen, als die Erfahrung im Betriebe gelehrt hat, daß das Fehlen dieser Hähne kein Hindernis für die glatte Abwicklung der Zusammenstellung und des Ein- und Ausschaltens von Wagen während des Verkehres der Züge bildet.

Die Anschauung, daß die für schnellfahrende Züge zur Verkürzung der Bremswege notwendige Verdoppelung des Bremsklotzdruckes (Schnellbahnbremse) wegen der niedrigen Nutzspannung der Saugluftbremse für diese nicht durchführbar sei, ist nicht stichhaltig. Diese Aufgabe ist bei der Saugluftbremse in ähnlicher Weise lösbar, wie bei der Schnellbahn-Druckluftbremse. Die österr. Staatsbahnen haben auch bereits vier Stück vierachsige Personenwagen und einen vierachsigen Dienstwagen mit einer solchen Einrichtung versehen lassen.

Ferner sei noch erwähnt, daß der ehemalige Hofzug der österr. Eisenbahnen, der im Kriege zu zahlreichen Fahrten im In- und Auslande verwendet wurde, einen guten Gegenstand für die vergleichsweise Beurteilung der Betriebseignung der Druckluft- und Saugluftbremse darbot, da er daraufhin bei allen diesen Fahrten von den ihm ständig beigegebenen technischen Fachorganen beobachtet werden konnte. Dieser Zug, der in der Regel ein Gewicht von rund 600 t aufwies, hat bei Führung mit der Saugluftbremse immer tadellos entsprochen, während bei Führung mit der Druckluftbremse in Deutschland und Ungarn trotz der für diesen Zug selbstverständlichen vorzüglichen Instandhaltung der Bremsen Anstände, ja selbst Zugtrennungen nicht zu vermeiden waren. Auch die für Kriegszwecke gebauten, sowohl zur Befahrung von Straßen wie von Eisenbahnen eingerichteten militärischen Sonderzüge, fahrbare Geschütze usw., waren mit der Saugluftbremse versehen; sie hat sich auch auf diesem neuen Verwendungsgebiet tadellos bewährt.

Wegen ihrer vorzüglichen Eigenschaften wird die Saugluftbremse, solange die Bremsfrage zwischenstaatlich nicht endgültig geregelt ist, wohl von keiner der maßgebenden Bahnverwaltungen übersehen werden dürfen; im Gegenteil ist es durchaus nicht für ausgeschlossen zu erachten, daß sich auch Eisenbahnen, die dem Verbreitungsgebiet der Druckluftbremse angehören, mit der Saugluftbremse noch eingehender, etwa durch Vornahme von Versuchen, beschäftigen könnten. Diesem Standpunkt hat auch Herr Guillery entgegen seiner nunmehrigen Anschauung noch im März v. J., u. zw. in viel weitergehendem Sinne, in einem von ihm veröffentlichten Beitrage[3]) mit den Worten Rechnung getragen, daß „nach dem glänzenden Ausfall der seinerzeit durch die österr. Staatseisenbahnverwaltung mit Saugluftbremsen für lange Güterzüge im Gebirge (Arlbergbahn) unter persönlicher Anteilnahme der Abgesandten aller benachbarten europäischen Staaten vorgenommenen überzeugenden Versuche, es nicht unwahrscheinlich ist, daß für Güterzüge die Saugluftbremse gewählt wird."

In den vorstehenden Darlegungen war es unvermeidlich, stückweise auch gewisse Nachteile der Kunze-Knorr-Güterzugbremse gegenüber der Saugluft-Güterzugbremse zu berühren. Es soll ausdrücklich betont werden, daß im Einklang mit den am Eingange dieses Beitrages stehenden Ausführungen hieraus keine weitergehenden Schlüsse über die technische Eignung dieser Druckluftbremse gezogen werden dürfen, die, wie jeder, auch der Gegenseite angehörige unbefangene Beurteiler zugeben muß, einen ganz bedeutenden Fortschritt in der Entwicklung der Bauart der Druckluftbremse darstellt und dem Scharfsinn und zähen Schaffensgeist ihrer Erfinder alle Ehre macht.

[2]) Vgl. Nr. 74 dieser Zeitung 1919, S. 789, „Böswillige Transportgefährdung".

[3]) Deutsche Straßen- und Kleinbahn-Zeitung, Heft Nr. 12. Berlin, den 22. März 1919.

Die englischen Eisenbahnen im Jahre 1918.

In einem Bericht, den das englische Kriegskabinett über den Verlauf des Jahres 1918 erstattet hat, wird auch des Verkehrswesens eingehend gedacht. Nachstehend sei der die Eisenbahnen betreffende Teil im Auszug wiedergegeben.

Für die Leitung und den Betrieb der englischen Eisenbahnen war während des ganzen Krieges der Eisenbahnbetriebsausschuß (Railway Executive Committee) verantwortlich. Diese Körperschaft war bereits im Jahre 1912 als eine Abteilung des Handelsamts gegründet worden und bestand aus 12 Generaldirektoren der führenden Eisenbahngesellschaften Englands. Als bei Ausbruch des Krieges die Regierung die Eisenbahnen übernahm, beauftragte sie den Eisenbahnbetriebsausschuß mit der Leitung des gesamten Eisenbahnwesens und dieser beschloß, das gesamte Eisenbahnpersonal in seinen Stellungen zu belassen und auch in den Betrieb der einzelnen Gesellschaften nicht einzugreifen, sondern sich darauf zu beschränken, für ein zielbewußtes Zusammenarbeiten der Eisenbahnen zu sorgen und nur solche Fragen zu behandeln, die alle Eisenbahngesellschaften gemeinschaftlich angingen und die im Frieden durch eine Besprechung ihrer Leiter geregelt worden wären. Die bei Kriegsausbruch übernommenen Eisenbahnen umfaßten 130 verschiedene Unternehmungen mit einer Gesamtlänge von 34 320 km und einem Anlagekapital von 1 200 000 000 £. Nur 2 % der Eisenbahnen von Großbritannien waren von der Zuständigkeit des Eisenbahnbetriebsausschusses ausgenommen. Als am 1. Januar 1917 die Regierung auch die Eisenbahnen Irlands übernahm, wurde ein besonderer Betriebsausschuß mit dem Sitze in Dublin errichtet.

Das Jahr 1918 stellte die englischen Eisenbahnen vor manche schwere Aufgabe. Die vorhergegangenen dreiundeinhalb Kriegsjahre hatten einen großen Mangel an Betriebsmitteln zur Folge, der namentlich durch die Abgabe von Wagen und Lokomotiven für das Heer auf ausländische Kriegsschauplätze verursacht worden war. Nach Frankreich und anderen verbündeten Ländern waren allein bis Ende 1917 18 000 englische Güterwagen abgegeben worden. Die Werkstätten der Eisenbahnen waren auf die Anfertigung von Munition umgestellt worden und konnten infolgedessen nur die allerdringendsten Ausbesserungen übernehmen, so daß Anfang 1918 tausende von beschädigten Güterwagen dem Betriebe entzogen waren und auf Ausbesserung warteten. Auch die Unterhaltung der Personenwagen war stark in Rückstand geraten. Die dadurch verursachten Schwierigkeiten wurden noch durch den Mangel an Arbeitskräften, an Stahl, Holz und anderen Baustoffen vermehrt, von dem auch die Eisenbahnen betroffen wurden, und Anfang 1918 kam hierzu noch die damals beginnende Kohlenknappheit.

Um den Personenverkehr so weit einzuschränken, daß ihn die Eisenbahnen mit ihren geschwächten Kräften noch bewältigen konnten, wurden 1917 die Fahrpreise um 50 % erhöht; das hatte zwar zunächst den gewünschten Erfolg, aber die Zunahme der Arbeitslöhne machte es im Laufe des Jahres 1918 auch den Arbeitern, die infolge der von ihnen verlangten erhöhten Leistungen erholungsbedürftiger als in anderen Jahren waren, ohne Schwierigkeiten möglich, die erhöhten Fahrpreise zu bezahlen, und so entwickelte sich denn in den Sommermonaten ein außergewöhnlich lebhafter Verkehr. Auch

das Heer stellte höhere Anforderungen an die Eisenbahnen. Außer den englischen Truppen mußten sie auch hunderttausende von amerikanischen Soldaten befördern, die in verschiedenen englischen Häfen landeten und zur Weiterreise nach Frankreich durch das Land reisten. Teils trotzdem, teils infolgedessen mußte der Verkehr von Personenzügen stark eingeschränkt werden, so daß die Zahl der auf den Hauptstrecken verkehrenden Züge nur noch 60% der Zahl des Jahres 1913 betrug.

Im Güterverkehr machte sich außer dem ungeheuren Verkehr, der eine unmittelbare Folge des Krieges war und der sich hauptsächlich auf die Beförderung von Nahrungsmitteln, Schießbedarf und Kriegsgerät bezog, noch ein Verkehrszuwachs dadurch bemerkbar, daß infolge der Gefährdung der Schiffahrt durch den U-Bootkrieg Millionen von Tonnen Güter, namentlich Erze und Nahrungsmittel, die sonst der Küstenschiffahrt zufielen, jetzt den Weg über Land vorzogen. So gingen täglich allein 20 Kohlenzüge für die Flotte von Wales nach Schottland, deren Ladung sonst den Seeweg benutzt hätte. Um diesem vermehrten Verkehr genügen zu können, mußten strenge Maßnahmen mit dem Ziel durchgeführt werden, die Ladefähigkeit der Güterwagen auf das äußerste auszunutzen. Wo der Verkehr zwischen zwei Punkten bis dahin von mehreren miteinander in Wettbewerb stehenden Strecken bedient worden war, wurde er auf eine bestimmte Strecke verwiesen; so wurde deren bessere Ausnutzung und die Entlastung anderer Strecken herbeigeführt. Hierdurch wurde eine erhebliche Besserung erreicht. Als dann noch die Bestimmungen betreffs des Wagenstandgeldes verschärft und strenger gehandhabt wurden, und als die Privatgüterwagen dem öffentlichen Verkehr nutzbar gemacht wurden, konnten die Schwierigkeiten, die sich aus dem Mangel an Güterwagen ergaben, zeitweilig als überwunden gelten. Eine Erleichterung der Eisenbahnen wurde auch dadurch versucht, daß der Güterverkehr auf die Binnenschiffahrtskanäle verwiesen wurde, doch machte sich gegen diese Maßnahme ein lebhafter Widerstand der Verfrachter geltend. Trotz aller Maßnahmen zur Entlastung der Eisenbahnen blieb immer noch ein Verkehr zu bewältigen, der denjenigen der Friedenszeit erheblich übertraf.

Trotz dieses stärkeren Verkehrs, der mit geringeren Mitteln bedient werden mußte, wurden von den überseeischen Heeren Englands weitere Ansprüche an die Eisenbahnen der Heimat in bezug auf die Abgabe von Betriebsmitteln, Betriebs- und Baustoffen, sowie von Personal gestellt. 12 000 Güterwagen wurden im Jahre 1918 nach den überseeischen Kriegsschauplätzen abgegeben, wodurch die Gesamtzahl der so zur Verfügung gestellten Güterwagen 30 000 erreichte. 100 im Jahre 1918 abgegebene Lokomotiven erhöhten deren Gesamtzahl auf 700. Dazu wurden noch die Wagen für insgesamt 75 Lazarett- und Urlauberzüge gestellt. Für die Lokomotiven und Wagen im überseeischen Kriegsbetriebe wurden außerdem Ersatzteile in großen Mengen geliefert. Wagen für Sonderzwecke wurden zu hunderten in den Eisenbahnwerkstätten gebaut und auf die Kriegsschauplätze geschickt, darunter allein 2500 Bahnmeister-Kleinwagen. Kräne für die französichen Eisenbahnen wurden ebenfalls in englischen Eisenbahnwerkstätten gebaut, und verschiedene in Frankreich neu eingerichtete Werkstätten wurden mit Maschinen aus den Lokomotivwerkstätten der englischen Eisenbahnen ausgerüstet. In den englischen Eisenbahnwerkstätten wurde im Jahre 1918 Munition im Werte von 5 000 000 £ zum Selbstkostenpreis berechnet angefertigt. Dadurch wurde der Gesamtwert der in den Eisenbahnwerkstätten angefertigten Munition auf 15 250 000 £ gebracht.

Die Abgabe ihrer Ausrüstung auf die Kriegsschauplätze zwang die englischen Eisenbahnen zu manchen Änderungen in der Handhabung des Betriebes. Weitere Maßnahmen auf diesem Gebiete wurden durch den Zwang verursacht, Mannschaften für das Heer frei zu machen. Aus den Kreisen der Eisenbahnen traten im Jahre 1918 über 54 000 Mann in den Heeresdienst über, wodurch die Gesamtzahl der an das Heer abgegebenen Eisenbahner auf 184 475 stieg. Ihre Stellen wurden meist von Frauen, aber auch von für den Heeresdienst ungeeigneten Männern besetzt, doch ließ deren Leistungsfähigkeit zu wünschen übrig. Auch Oberbeamte der Eisenbahnen wurden der Regierung zur Durchführung von Sonderaufträgen überlassen, und 2000 Bureaubeamte taten in den Regierungsbehörden Dienst.

Um trotz all dieser Erschwernisse den Ansprüchen des Verkehrs genügen zu können, bedurfte es der zum Teil schon erwähnten Maßnahmen: Einschränkung des Personenzugverkehrs, Benutzung der Privatgüterwagen für den öffentlichen Verkehr, Neuregelung des Güterverkehrs, Einschränkung des Reisegepäckverkehrs, Verlängerung der Dienststunden. Der Eifer, mit dem die Angestellten der Eisenbahngesellschaften den erhöhten Anforderungen, die an sie gestellt werden mußten, entsprochen haben, wird in einem von einem Parlamentsausschuß erstatteten Bericht über das Verkehrswesen rühmend anerkannt. Wenn in diesem Bericht weiter gesagt wird, die englischen Eisenbahnen hätten mehr als die irgend eines anderen Landes im Kriege geleistet und seien dabei weniger in Unordnung geraten, so muß dem widersprochen werden. Diejenigen Eisenbahnen, an die der Krieg die höchsten Ansprüche gestellt hat, dürften wohl die französischen gewesen sein, und wenn man die Berichte über den heutigen Zustand der englischen Eisenbahnen und des Verkehrswesens liest, so erkennt man, daß alle die Schwierigkeiten, die in diesen Beziehungen in anderen Ländern bestehen — und kein Land ist von ihnen verschont geblieben — in England auch vorhanden sind.

Der Waffenstillstand hat die englischen Eisenbahnen nicht entlastet, sondern ihnen im Gegenteil erhöhten Verkehr zugeführt. Munitionsarbeiter, die im Kriege ihren Wohnsitz verlegt hatten, mußten in großen Mengen in ihre alte Heimat zurückgebracht werden. 150 000 Kriegsgefangene kamen nach England zurück und mußten erst von den Häfen nach den Entlassungslagern und von dort in ihre Heimat oder in Lazarette gefahren werden. Belgische Flüchtlinge kehrten wieder nach Belgien zurück. Im Dezember begann die Demobilmachung, wobei täglich 12 000 Mann entlassen wurden. Da auch sie erst einem Entlassungslager und dann ihrer Heimat zugeführt werden mußten, gab es täglich 24 000 Mann Entlassene zu befördern. Anfang Dezember setzte der Weihnachts-Urlauberverkehr ein, der bis Ende des Jahres die Beförderung von ungefähr 750 000 Mann nötig machte. Auch der Zivilreiseverkehr nahm um diese Zeit zu, teils wegen des üblichen Weihnachtsverkehrs, teils weil viele Leute in die Lager reisten, um ihre dort nach ihrer Rückkehr untergebrachten Verwandten zu besuchen. Dazu kamen endlich noch die amerikanischen und englischen überseeischen Truppen, die verschiedene Orte in England besuchten. Infolgedessen waren alle Züge überfüllt, und es ergaben sich für die Reisenden viele Unbequemlichkeiten.

Schwierigkeiten mit ihren Arbeitern blieben den englischen Eisenbahnen im Jahre 1918 erspart. Freilich mußte die Kriegszulage der über 18 Jahre alten Arbeiter im Betriebsdienst von 21 auf 33 Shillings erhöht werden, und jüngere Arbeiter und Frauen erhielten entsprechende Zuschläge. Im November wurde ein Abkommen getroffen, wonach die Kriegszuschläge selbsttätig den Nahrungsmittelpreisen angepaßt werden sollten, wobei für letztere die amtlichen Veröffentlichungen maßgebend sein sollten.

Im Dezember wurde den Lohnempfängern der Eisenbahngesellschaften der Achtstundentag zugebilligt, der am 1. Februar 1919 eingeführt worden ist. Die Regelung der Lohnverhältnisse unter Anpassung an die verkürzte Arbeitszeit wurde dabei vorbehalten. Die 47-stündige Arbeitswoche, die für technische Betriebe eingeführt worden ist, gilt seit dem 1. Januar 1919 auch für die Werkstättenarbeiter der Eisenbahnen.

W.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Verkehr mit den an Polen abzutretenden Gebieten.** Für den Verkehr mit den Stationen der auf Grund des Friedensvertrages nach nunmehr erfolgter Ratifikation in polnischen Besitz übergehenden Gebiete werden bis auf weiteres folgende Bestimmungen getroffen: 1. Sendungen von Deutschland nach dem vorbezeichneten Gebiet sind zu frankieren und umgekehrt Sendungen von dem bezeichneten Gebiet nach Deutschland in Überweisung abzufertigen. Nachnahmen sind in beiden Richtungen ausgeschlossen. 2. Der Rückmeldung unterliegende Nachnahmebeträge auf derzeit noch nicht abgewickelte Sendungen aus dem abzutretenden Gebiet nach Deutschland sind zwar von den Empfängern einzuziehen, aber nicht zurückzurechnen, sondern einstweilen zurückzubehalten. Anderseits dürfen Nachnahmebeträge auf derartige Sendungen aus Deutschland nach dem abzutretenden Gebiet dem Empfänger ausgezahlt werden, wenn die Rückrechnung vorschriftsmäßig und ohne daß sich Beanstandungen ergeben, erfolgt ist. 3. Ein alphabetisches Verzeichnis aller der in den abzutretenden Gebieten gelegenen Stationen wird alsbald besonders veröffentlicht werden. 4. Der Verkehr mit den Stationen des von den Polen bereits früher in Besitz genommenen preußischen Gebiets wird von diesen Anordnungen nicht berührt.

— **Der preußische Eisenbahnminister über den Streik.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat folgende Weisung an alle Eisenbahndirektionen gegeben:

Die letzten Ereignisse lassen keinen Zweifel mehr, daß die Eisenbahnerbewegung nur ein Teil einer umfassenden politischen Bewegung zum Sturz der Regierung ist, die von langer Hand von den Kommunisten und Syndikalisten vorbereitet ist. Die Aufrechterhaltung des Betriebes ist zur Durchführung der Versorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln und Kohle unbedingte Notwendigkeit. Ich erwarte, daß die Beamten in Erkenntnis dessen sich gegenseitig bei der Ausübung der für die Aufrechterhaltung des Betriebes notwendigen Arbeiten, insbesondere der Nebenarbeiten des Lokomotivdienstes, unterstützen. Alle Anordnungen zu diesem Zwecke sind ohne jeden Zeitverlust an Ämter und Dienststellen zu erlassen. Die Amtsvorstände und Dienststellenvorsteher haben sich persönlich für die glatte Durchführung dieser Anordnungen einzusetzen. Die Beamtenverbände haben ihre Mitglieder in gleichem Sinne aufzurufen, um die staatliche Ordnung und die Lebensmittelversorgung aufrechtzuerhalten. Es darf nicht geduldet werden, daß ungezügelte Elemente das Verkehrswesen zerrütten und dadurch namenloses Elend über die breitesten Volksmassen bringen.

— **Zur Ausstandsbewegung auf den deutschen Eisenbahnen.** Die Entspannung, die sich schon nach unserem letzten Bericht (vgl. Nr. 4, S. 46 d. Ztg.) in der Streikbewegung bemerkbar machte, hat inzwischen zu einer fast vollständigen Wiederaufnahme der Arbeit in allen Streikbezirken geführt. In den westlichen Direktionsbezirken wurde am 15. Januar nur noch in Duisburg, Mülheim (Ruhr) und Bochum sowie in einigen kleineren Bahnhöfen gestreikt. Am 16. flaute auch hier die Bewegung ab, so daß an diesem Tage der Streik dort schon als beendet betrachtet werden konnte. Das gleiche gilt für die übrigen westlichen Bezirke. Auch die Telegraphenarbeiter nahmen am 17. die Arbeit wieder auf. Ein im Bezirk Königsberg auf den 15. Januar angesetzter Generalstreik ist im großen und ganzen gescheitert. Im Bezirk Breslau stimmte in den Werkstätten am 16. Januar die Mehrzahl der Arbeiter gegen den Streik, so daß die Arbeit wieder aufgenommen wurde. Von einigen wilden Streiks abgesehen, ist auch im Osten die Bewegung erloschen. Allerdings wird am 18. Januar von Chemnitz gemeldet, daß wegen eines erneuten Ausstandes der Arbeiter der gesamte Eil- und Frachtgüterverkehr gesperrt worden ist und nur noch Lebensmittelsendungen befördert werden. Anscheinend handelt es sich aber nur um eine örtliche Bewegung. Die Folgen der Ausstände sind für viele Betriebe verhängnisvoll gewesen. 48 000 beladene Güterwagen und eine halbe Million Tonnen Kohlen sind, wie schon früher berichtet, im Direktionsbezirk Essen beladen zurückgeblieben. Die Wirkungen machten sich in der Stockung der Belieferung aller deutschen Bezirke mit Lebensmitteln und Kohlen fühlbar. Die erneute Einstellung des österreichischen Personenverkehrs ist wesentlich auf die Streiks in Oberschlesien zurückzuführen. — Inzwischen sind die Beschlüsse der Regierung über die Erhöhung der Teuerungszulagen für die Beamten auf 150 % und der günstige Fortgang der Verhandlungen über den neuen Lohntarif für Eisenbahnarbeiter bekannt geworden. Auf die Erhöhung wurden den Arbeitern bereits Abschlagszahlungen geleistet. Die sogenannte passive Resistenz in dem Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a. M. (vgl. Nr. 2, S. 24 d. Ztg.) hat am 17. Januar zur Schließung der Eisenbahnhauptwerkstätte Nied, der größten, modernsten und am besten ausgestatteten Lokomotivwerkstätte des Bezirks, geführt. Im Auftrage der Regierung ist, wie die B. B. Z. meldet, sämtlichen Arbeitern das Dienstverhältnis zum 2. Februar unter Lohnzahlung bis zu diesem Tage gekündigt worden. Schon im Vorjahr entsprachen die Leistungen der Werkstätte trotz der Vervielfachung der Arbeiterzahl nicht annähernd mehr den früheren Leistungen. Nachdem zu Beginn des Jahres die Arbeiterschaft zur Erreichung einer Lohnaufbesserung den Beschluß gefaßt hatte, nach „Vorschrift“ zu arbeiten, ging die Leistung von Tag zu Tag weiter zurück. Seit mehreren Tagen war der Arbeiterschaft bekanntgegeben worden, daß die Löhne aller Arbeiterklassen vom 1. Januar beträchtlich erhöht werden, so der Höchstlohn der Handwerker von 2,40 auf 3,50 Mark für die Stunde. Während in anderen Werkstätten daraufhin die Leistungen wieder auf die frühere Höhe zurückkehrten, sank in Nied das Arbeitsergebnis derart, daß von ernst zu nehmender Arbeit überhaupt nicht mehr gesprochen werden konnte. Die Regierung glaubt eine fernere Vergeudung von Staatsgeldern nicht mehr verantworten zu können. Nach den neuesten Pressenachrichten ist die gleiche Maßregel gegenüber den Werkstätten in Wedau, Mülheim-Speldorf, Nippes und Crefeld-Oppum angewendet und den streikenden Arbeitern der Betriebswerkstätte Kirchweyhe (Bez. Münster) angedroht worden.

— **Der Verkehr durch den „polnischen Korridor“.** Über die mit Polen vereinbarten Bestimmungen für den Durchgangsverkehr durch das an Polen abzutretende westpreußische Gebiet erfährt die Königsberger Handelskammer folgendes:

Es sind für den Personen- und Güterverkehr Einrichtungen vorgesehen, die einen durch keine zoll- oder polizeidienstlichen Maßnahmen erschwerten oder verzögerten Durchgang durch das Gebiet gewähren und für die Hauptstrecke Königsberg-Berlin sich wie folgt gestalten sollen:

a) geschlossene D-Züge, die in Marienburg verschlossen, von preußischen und polnischen Polizeibeamten begleitet und in Konitz wieder geöffnet werden. Unterwegs nur ein Halt in Dirschau aus betriebstechnischen Gründen; der Verschluß bleibt dabei bestehen. Keinerlei Revision der Reisenden oder des Gepäcks.

b) gemischte Züge, die einen geschlossenen Teil haben, der wie bei a) behandelt wird, ferner aber auch einige Wagen ohne Zollverschluß. Die in diesen letzteren Wagen fahrenden Reisenden und ihr Gepäck erfahren Zollrevisionen in Marienburg und Konitz, wodurch die Züge jedesmal etwa zwei Stunden Aufenthalt haben. Sie sollen sonst nur in Dirschau, Czersk und Pr.-Stargard halten.

c) Lokalzüge, die nicht zollamtlich verschlossen werden und auf allen Stationen auf polnischem Gebiet halten. Zollrevisionen wie bei b).

Für den Verkehr zwischen Ostpreußen und Danzig und darüber hinaus Pommern sind entsprechende Einrichtungen vorgesehen. Auch für den Güterverkehr sind Züge in Aussicht genommen, die wie oben unter a), b) und c) behandelt werden sollen, so daß bei der Benutzung von Zügen nach a) und b) ein schneller Durchgang ohne Zollformalitäten, abgesehen von Verschluß und Bewachung während der Fahrt, stattfindet.

— **Neue Beamtenstellen in Sachsen.** Die sächsische Regierung hat, nach einem Drahtbericht der „B. B.-Z.“ aus Dresden, beschlossen, 5000 neue Beamtenstellen bei der Eisenbahn zu schaffen, um eine Angliederung an die preußischen Verhältnisse herbeizuführen.

— **Aufruf an die streikenden Eisenbahner.** Der Reichsbund der Kriegsbeschädigten, Kriegsteilnehmer und Hinterbliebenen erläßt „W. T. B.“ zufolge folgenden Aufruf an die Eisenbahner: „Ein ungeheures Unglück hat der Krieg uns auferlegt. Unsere Not, unser Elend, unsere noch nicht abgeheilten Wunden, der Verlust unserer Glieder hat das kameradschaftliche Mitgefühl mit unseren vielfach seit Jahren in schwerer feindlicher Kriegsgefangenschaft schmachtenden Brüdern nicht ertöten können. Immer und immer wieder haben wir mit der Gesamtheit des Volkes ihre Befreiung verlangt, ihren Empfang vorbereitet. Mit uns freuen sich tausende Mütter, Väter, Frauen und Kinder auf die Heimkehr ihrer Lieben. Der Friede ist vollzogen. Der große Augenblick der Heimkehr ist jetzt gekommen. Die Feinde öffnen unseren Brüdern den Weg in die Heimat, die eigenen Volksgenossen aber versperren ihn wieder, indem sie sich weigern, die Züge zu fahren, die sie in die Heimat führen sollen. Eisenbahner, wollt Ihr diese neue entsetzliche Enttäuschung unseren unglücklichen, schwer getroffenen Volksgenossen zufügen? Ihr ladet unbeschreiblichen und unauslöschlichen Volkszorn auf Euer Haupt, wenn Ihr jetzt durch Eisenbahnstreik verhindert, daß unsere Brüder zurückkehren können. Ihr erwerbt Euch die Sympathie und Dankbarkeit des ganzen Volkes, wenn Ihr jetzt noch arbeitet, damit die Heimkehrer bald wieder bei uns sind. Eisenbahner, besinnt Euch! Zeigt, daß Ihr hochherzig und menschlich auch in dieser Zeit zu handeln versteht! Laßt unsere Kriegsgefangenen nach Hause kommen!“

In ähnlichem Sinne hat auch der Bund deutscher Frauen zur Befreiung der Gefangenen einen Aufruf erlassen.

Österreich.

— **Abermalige Einstellung des gesamten Personenverkehrs.** Aus Wien wird dem WTB., unterm 16. d. M. gemeldet: Da durch den Eisenbahner- und Kohlenarbeiterausstand im oberschlesischen und Ostrauer Revier nunmehr eine vollkommene Behinderung im Kohleneinlaufe eingetreten ist und die Ergebnisse der Prager Verhandlungen erst in einigen Tagen fühlbar werden können, erfolgt eine Einstellung des gesamten Personen- und Paketverkehrs auf den österreichischen Eisenbahnen für die Zeit vom 19. bis einschließlich 25. Januar unter denselben Bedingungen wie in der Weihnachtswoche

des Vorjahres (vgl. Nr. 4, S. 48 d. Ztg.). Die außerdem heute in noch nicht dagewesenem Umfange in Kraft getretene Beschränkung des gesamten Wirtschaftsverkehrs, die Einstellung der elektrischen Bahnen, die Schließung der Geschäfte um 4 Uhr nachmittags mangels jeglicher Beleuchtung, die Stillegung der Industriebetriebe, haben hier eine Stimmung verzweifelter Resignation hervorgerufen, die sich in der Presse wiederspiegelt. Besonders stark ist die Enttäuschung über das Versagen der Entente trotz ihrer wiederholten Zusagen und Versprechungen, besonders von seiten der Franzosen hier und in Paris. Selbst Blätter mit unzweifelhaften Beziehungen zu der französischen Mission geben dieser Enttäuschung unumwunden Ausdruck, so die „Wiener Mittagspost“ und die „Wiener Allgemeine Zeitung“. Infolge dieser Stimmung tritt in den Blättern der Anschlußgedanke und die Hoffnung auf Deutschland, besonders angesichts der kürzlichen Erklärungen Hoovers und von Mitteilungen aus den politischen Kreisen, wieder in den Vordergrund.

— **Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn-Gesellschaft.** In der letzten Generalversammlung dieser Gesellschaft wurde der Antrag gestellt, den Sitz der Gesellschaft von Wien nach Reichenberg zu verlegen.

— **Zusammenlegung der Zollabfertigung in Bruck-Kiralyhida.** Um den berechtigten Klagen des reisenden Publikums über die Beschwernisse durch die zweimalige Zollabfertigung seitens der österreichischen und seitens der ungarischen Grenzstellen auf der Strecke Wien-Budapest abzuhelfen und die durch die Verhältnisse bedingten Zollplackereien auf ein erträgliches Maß einzuschränken, wurden die österreichischen und die ungarischen Grenzstellen für die Personen- und Gepäckabfertigung vorläufig in Bruck-Kiralyhida zusammengelegt. Die österreichische und die ungarische Zollrevision und Paßprüfung wird daher künftig in beiden Verkehrsrichtungen in Bruck-Kiralyhida stattfinden, wodurch den Reisenden das zweimalige Aussteigen erspart wird.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Eisenbahnunglück bei Pardubitz.** Aus Reichenberg i. B. wird unterm 10. d. M. gemeldet: Durch die Explosion von Benzin, das ein Reisender mit sich führte, wurden laut „Reichenberger Zeitung“, in der Nähe der Station Pardubitz in einem fahrenden Personenzuge sämtliche Insassen des Wagens verletzt, darunter 37 schwer. Bisher sind 8 Personen gestorben. Der Wagen verbrannte bis auf die Eisenteile.

— **Der Donauhafen in Pozsony (Preßburg).** Wie wir erfahren, wurden die Arbeiten im Preßburger Donauhafen, der durch die Tschechen erweitert wird, gänzlich eingestellt und die Arbeiter entlassen. Das Rohmaterial wurde nach Brünn zurückgeleitet.

Ungarn.

— **Wiedereinführung der Fahrpreisermäßigungen bei den Staatsbahnen.** Seit dem 1. September 1919 sind die für die aktiven und pensionierten Staatsangestellten, Militäroffiziere usw., wie auch für deren Familienmitglieder auf Grund eines Ausweises zugestandenen Fahrpreisermäßigungen unter den gleichen Voraussetzungen wieder in Kraft gesetzt worden. Ferner sind auch die früher für Beamte gewährten Abonnementskarten wieder gültig. Desgleichen erhalten die in der Umgebung der großen Städte ansässigen Arbeiter für die Fahrten nach ihrer Arbeitsstätte auch ferner Wochenabonnementskarten mit weitgehenden Nachlässen.

— **Pensionäre beim Handelsminister.** Eine Abordnung der Ruhegehaltsempfänger der ungarischen Staatsbahnen erschien unter Führung des stellvertretenden Direktors a. D. Maurus Maurer vor dem Handelsminister Franz Heinrich, dem sie das Ersuchen unterbreitete, der traurigen Lage der Pensionäre durch Beschaffung von Lebensmitteln, Haushaltungsbedürfnissen und Kleidern abzuhelfen und ihnen dieselben Begünstigungen zu gewähren, deren die aktiven Angestellten teilhaftig sind. Der Minister versprach das Gesuch der Pensionäre günstig zu erledigen und hat sofort Maßnahmen getroffen, sein Versprechen in die Tat umzusetzen. In bezug der Anschaffung von Brennstoffen wurde ihnen in Aussicht gestellt, daß die vorgeschriebene Kohlen- und Brennholzmenge erhöht werden soll, sobald der Vorrat an diesen Brennstoffen sich steigern wird. Die Fahrtausweise zur Beschaffung von Lebensmiteln werden in Zukunft auch den Pensionären gewährt. Schließlich erklärte der Minister, daß die Lebensmittelverteilung, die auf Grund eines Ministerialerlasses bisher nur aktiven Angestellten zugestanden wurde, künftig auch den Pensionären zuteil werden soll.

— **Lebensgefährlicher Andrang auf den Budapester Bahnhöfen.** Wegen der herrschenden Kohlennot mußte der Personenverkehr auf sämtlichen ungarischen Eisenbahnen eingeschränkt werden, so daß die Personenzüge nur dreimal in der Woche verkehren. Der Andrang auf den Bahnen ist ungeheuer. Obwohl das Reisen bei dieser Kälte in den ungeheizten Wagen, von denen die meisten nicht einmal Fensterscheiben mehr besitzen, mit Lebensgefahr verbunden ist, ist das Publikum von einem wahren Reisefieber befallen; viele Reisende drängen sich auf den Plattformen, zwischen den Puffern und auf den Trittbrettern. Reisende springen im Fahren auf und ab. Die Eisenbahnbediensteten sind kaum in der Lage, die Ordnung aufrechtzuerhalten, weshalb in den meisten Fällen sich das Eingreifen der Polizei als notwendig erwies. Die Bahnen können den unerhört gestiegenen Anforderungen an Fahrbetriebsmitteln, Personal und Kohle nicht entsprechen. Diesen unhaltbaren Zuständen gesellte sich noch die Gewissenlosigkeit vieler Personen hinzu, die aus diesem lebensgefährlichen Andrang Vorteil zu ziehen trachten, indem sie eine größere Anzahl Fahrkarten ankaufen und diese dann zu Wucherpreisen mit einem Gewinn von 100 und mehr Prozent an Reisende verkaufen, die nicht in den Besitz von Fahrkarten gelangen konnten. Die Polizei hat mehrere dieser Betrüger bereits in Haft genommen.

— **Der Bau des Budapester Handelshafens.** Der Ackerbauminister hat eine Zuschrift an die Hauptstadt gerichtet, wonach die Regierung den Bau des Handelshafens als staatliche Aufgabe betrachtet und ihn deshalb allein zu bauen beabsichtigt, wobei bemerkt wird, daß bisher den Bau des Hafens Staat und Hauptstadt gemeinschaftlich in Angriff genommen haben. Bis vor kurzem waren 1300 Arbeiter mit den Hafenarbeiten beschäftigt, derzeit sind aber nur 800 Arbeiter tätig. Die Verminderung der Arbeitskräfte ist auf den Umstand zurückzuführen, daß die Regierung die nötigen Geldmittel nicht aufbringen kann. Das kleinere Hafenbecken sowie die obere Kraftanlage und die Schiffahrtschleuse werden aus diesem Grunde nicht so schnell fertiggestellt werden, wie dies anfangs geplant war, doch ist zu gewärtigen, daß der Bau nunmehr in beschleunigter Weise durchgeführt wird. Schiffe mit 2½ m Tiefgang werden sodann ungehindert vom Schwarzen Meer bis nach Budapest verkehren können. Außerdem wird eine große Kraftanlage errichtet, die jährlich 14 Millionen Kilowattstunden erzeugen soll, wodurch eine erhebliche Kohlenmenge erspart werden kann. Es wäre wünschenswert, daß der Bau dieses volkswirtschaftlich so wichtigen Hafens nicht verzögert würde.

Behufs Schiffbarmachung des Donauweges Györ (Raab)-Gönyö, welcher aus wirtschaftlichen Rücksichten von großer Bedeutung ist, werden die Baggerarbeiten schon im Frühling beginnen.

— **Budapest Sitz der internationalen Donaukommission.** Der französische Admiral Fatou teilte dem Ministerpräsidenten mit, daß die in Belgrad abgehaltene interalliierte Konferenz die Entscheidung getroffen habe, daß das Generalsekretariat der internationalen Donaukommission seinen Sitz in Budapest haben solle. Damit ist ein unzweifelbarer Beweis erbracht worden, daß die Gerüchte, denen zufolge Frankreich dagegen Einwendung erhoben hätte, daß Budapest der Sitz der internationalen Donaukommission werde, aus der Luft gegriffen waren. Die Verlegung des Sitzes der Donaukommission nach Budapest ist in der geographischen Lage der Hauptstadt begründet. Das Kommando bleibt auch weiterhin unter Leitung des englischen Admirals Sir Ernest Troubridge und wird sich demnächst zu einer internationalen Kommission umbilden, was die wirtschaftliche Entwicklung der Hauptstadt erheblich fördern wird. Dem Präsidenten Admiral Troubridge wird der Linienschiffsleutnant de l'Æscaille als Sekretär der Kommission beigegeben.

Übrige europäische Länder.

— **Helsingfors als Haupthafen Finnlands.** Der schwedische Kapitän Torulf hat einen großen Plan für Schaffung eines finnischen Haupthafens in Helsingfors ausgearbeitet. Helsingfors soll für einen solchen Hafen eine ganz ausgezeichnete Lage haben, steht aber in dieser Beziehung offenbar in Wettbewerb mit Hangö und vor allem Abo, welch letztere günstigere Eisverhältnisse aufweisen. Der Plan für Helsingfors umfaßt einen großen Seehafen (Freihafen, Holzwarenhafen, Industriehafen, Nord- und Ostseehafen) und einen Ortsver-

kehrshafen. In den vorläufigen Freihafen, Industrie- und Holzwarenhafen sollen gegen 50 Millionen finnische Mark hineingesteckt werden. Die Gesamtkosten für die schrittweise Verwirklichung des Planes belaufen sich auf Hunderte von Millionen. Die Frage ist für Finnland von ungeheurer Bedeutung. Nach Wiedereintritt geordneter Verhältnisse wird die Frage, welcher Wege sich künftig der Verkehr von Nordrußland und Sibirien bedienen wird, entschieden werden. Finnland steht hierbei in Wettbewerb vor allem mit den Häfen an der Südküste des Finnischen Meerbusens, abgesehen von dem großen Wettbewerb, den die Ostsee hierbei allgemein mit dem Weißen und Schwarzen Meere auszuhalten haben wird.

Dr. S.

— **Die deutschen und die französischen Eisenbahnen.** In dem letzten Heft des Bulletins des Internationalen Eisenbahn-Kongreß-Verbandes, das sich gerade im Druck befand, als die Deutschen Belgien besetzten, und infolgedessen nicht ausgegeben worden ist, findet sich ein interessanter Vergleich zwischen den deutschen und den französischen Eisenbahnen. Es sei aus ihm nur eine Zahl wiedergegeben. Die Vergrößerung des französischen Eisenbahnnetzes betrug vor dem Kriege jährlich nur etwa 200 km, das Anlagekapital ist aber in den zwei dem Krieg vorhergehenden Jahren um 320 000 000 und 352 000 000 *M* erhöht worden. In Deutschland dagegen, wo jährlich 700 bis 800 km neue Eisenbahnen gebaut wurden, betrug die Erhöhung des Anlagekapitals in jenen beiden Jahren 480 000 000 und 624 000 000 *M*. Die Zunahme der Streckenlänge war also erheblich größer als in Frankreich, und zwar etwa drei- bis viermal so groß, während das Anlagekapital nur um etwa das Einundeinhalbfache bis Doppelte gewachsen ist. Während in Frankreich aber die Eisenbahnen sehr unwirtschaftlich arbeiteten und die Gewährleistung des Staates für die Verzinsung ihres Anlagekapitals stark in Anspruch nehmen mußten, haben sich die deutschen Eisenbahnen nicht nur gut verzinst, sondern in den Staaten mit Eisenbahnbesitz sogar das Rückgrat der staatlichen Geldwirtschaft gebildet. Es muß allerdings zugegeben werden, daß damals in Deutschland verhältnißmäßig billig gebaut wurde, daß bei der dichten Bevölkerung ein starker Verkehr herrschte und daß Kohlen und Stahl in Deutschland billig waren, was alles für Frankreich nicht zutrifft.

Fremde Erdteile.

— **Verstaatlichung von Eisenbahnen in Uruguay.** Die Regierung von Uruguay hat, wie wir der „Weltwirtschaft" entnehmen, die Ostküstenbahn und die Uruguaybahn für 605 000 Pfund Sterling und 1 000 000 Dollar gekauft. Erstere betreibt Strecken von 114 km, letztere hat nur 32 km gebaut, besitzt aber eine Zementmole im Hafen von La Paloma und hat das Baumaterial für eine beträchtliche Strecke im Lande, die die Verbindung mit der Ostküstenbahn herstellen soll. Letztere Gesellschaft war ursprünglich ein englisches Unternehmen, aber das Farquhar-Syndikat, das die andere Bahn besaß, hatte sich maßgebenden Einfluß gesichert.

Bücherschau.

— **Sächsischer Eisenbahn-Kalender.** Nachschlage-, Hand- und Merkbuch auf das Jahr 1920. Bearbeitet von Max Hultsch. Verlag C. Heinrich, Dresden-N. 6. Preis brosch. 4 *M*, geb. 4,50 *M*. Dieses Büchlein enthält außer einem Kalendarium ein Fülle von Angaben, die für den täglichen Gebrauch im beruflichen und außerdienstlichen Leben für den Eisenbahner von großem praktischen Nutzen sind. Wir finden da den Post- und den sächsischen Steuertarif, die wichtigsten Bestimmungen des sächsischen Beamtenrechts, die Besoldungssätze, wichtigere Amtsblattverordnungen, die Fristen für regelmäßig wiederkehrende Bearbeitungen, ein Verzeichnis der sächsischen Dienststellen usw., daneben aber auch sorgfältig ausgewählte Zahlenwerte, Formeln und Daten, die im praktischen Leben häufig vorkommen oder angewendet werden müssen. Die Lücken des Gedächtnisses können durch dieses Nachschlagebuch wirksam ergänzt werden. Alles in allem ein recht praktisches Hilfmittel für den sächsischen Eisenbahner.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 27. Dezember v. Js. verschied im 60. Lebensjahr in Godesberg (Rhein) an einem Herzschlag

der Oberbaurat

Herr Emil Bergerhoff.

Er war, nachdem er vorher bei den Eisenbahndirektionen in Hannover und Essen und dem Eisenbahn-Zentralamt in Berlin als Mitglied gewirkt hatte, vom 1. April 1914 bis zu seiner Versetzung in den Ruhestand am 1. April 1917 maschinentechnischer Oberbaurat bei der Eisenbahndirektion in Cassel. Gesundheitsrücksichten zwangen ihn, sich schon vorzeitig vom Dienste zurückzuziehen. Ihn zeichnete umfassendes technisches Wissen und vornehme Gesinnung aus.

Sein Andenken wird bei uns in Ehren bleiben.

Cassel, den 16. Januar 1920. (63)

**Der Präsident
und die höheren Beamten der Eisenbahndirektion.**

2. Güterverkehr.

Regelung des Güterverkehrs nach Übergang der Kreise Eupen und Malmedy an Belgien.

Gemäß Friedensvertrag sind die Kreise Eupen und Malmedy mit den auf ihrem Gebiete liegenden Staatsbahnlinien an Belgien übergegangen, vorbehaltlich etwaiger späterer Abänderung nach Maßgabe der Bestimmungen der Art. 34, 35 des Friedensvertrages. Dazu gehören folgende Eisenbahnstationen:

a) Kreis Eupen:
Astenet, Eupen, Herbesthal, Hergenrath, Raeren;

b) Kreis Malmedy:
Born, Büllingen, Bütgenbach, Honsfeld, Lengeler, Lommersweiler, Losheim, Losheimergraben, Malmedy, Meiz, Montenau, Oudler, Sourbrodt, Reuland, St. Vith, Steinebrück, Weismes, Weywertz.

Die Belgische Staatsbahn hat demgemäß am 13. Januar 1920 die Verwaltung für eigene Rechnung übernommen. Mit diesem Zeitpunkte sind die genannten Stationen aus allen innerdeutschen Tarifen und aus allen deutschen Tarifen mit anderen Ländern ausgeschieden und sind als Stationen der Belgischen Staatsbahn zu betrachten.

Sendungen zwischen Stationen des besetzten Rheingebietes und den vorgenannten Stationen sind gemäß den „Vorläufigen Vorschriften über den Eil- und Frachtgutverkehr zwischen den Stationen der Belgischen Eisenbahnen und Stationen des besetzten deutschen Rheingebietes vom 1. 9. 1919" zu behandeln mit der Abweichung, daß den Sendungen nur ein Frachtbrief und zwar nach internationalem Muster beizugeben ist.

Zwischen den Stationen des unbesetzten deutschen Gebiets und den abgetretenen Stationen ist ein direkter Verkehr wie bisher mit Belgien nicht zulässig.

Für den Verkehr zwischen deutschen Stationen und den zum Kreise Monschau gehörenden deutschen Stationen Conzen, Kalterherberg, Lammersdorf, Monschau (Montjoie) und Roetgen, die von einer unmittelbaren Schienenverbindung mit dem deutschen Eisenbahnnetz durch die an Belgien abgetretenen Eisenbahnlinien abgeschnitten werden, tritt eine Änderung in der Abfertigung von Gütern nicht ein.

Auch für den Durchgangsverkehr nach Luxemburg über die Hohe Vennbahn Walheim-St. Vith-Ulflingen tritt einstweilen eine Änderung nicht ein.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

Cöln, den 16. Januar 1920. (69)

Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Wechselverkehr Sachsen-Bayern (pfälz. Netz) und Baden.

Am 20. Januar 1920 werden die Tarifpunkte Berg (Pfalz) Grenze und Kapsweyer Grenze in das Tarifheft 8 B und die Tarifpunkte Breisach Grenze, Kehl Grenze, Neuenburg Grenze, Weil-Leopoldshöhe Grenze und Wintersdorf Grenze in das Tarifheft 9 B aufgenommen. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 17. Januar 1920. (64)

Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr-Tarif vom 1. Februar 1917.

Mit sofortiger Gültigkeit wurden die bayerische Station Eibach und die Tarifpunkte Igel (Wasserbillig) Grenze (Sbr) und Saarbrücken (Stieringen-Wendel) Grenze (Sbr) in den Tarif einbezogen.

Die kürzlich für Karthaus (Wasserbillig) Grenze vorgesehenen Entfernungen werden aufgehoben.

München, den 15. Januar 1920. (65)
Tarifamt der B. St. E. r. d. Rh.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Ab 20. Januar 1920 wird die bayerische Station „Eibach St 250 kg“ in den Tarif einbezogen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

München, 16. Januar 1920. (66)
Tarifamt der Bayer. St. E. r. d. Rh.

Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander — Tfv. 200, Heft C II.

Mit Gültigkeit vom 22. Januar 1920 werden die Stationen Oelsnitz (Vogtland) und Weischlitz der sächsischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif 7 d als Versandstationen aufgenommen. Näheres über die Höhe der Frachtsätze im Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Berlin, den 16. Januar 1920. (67)
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200. —

Mit Gültigkeit vom 29. Januar 1920 ab werden im Verkehr mit den Bahnhöfen der Stendal-Tangermünder Eisenbahn Frachtzuschläge erhoben. Näheres enthält die am 22. 1. 20 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 17. Januar 1920. (68)
Eisenbahndirektion.

Badischer Gütertarif.

Auf 21. Januar 1920 erscheint zur Abt. 1 des Tarifs der Nachtrag II. Er enthält neue Bestimmungen über Berechnung von Währungszuschlägen im Verkehr der auf schweiz. Gebiet gelegenen bad. Stationen mit deutschen Stat., sowie Frachtsätze in der Frankenwährung für den Verkehr der vorgenannten, auf schweiz. Gebiet gelegenen Stat. unter sich und mit Konstanz, Singen und Waldshut für den Übergangsverkehr nach und von der Schweiz, wodurch Tariferhöhungen eintreten. Der Nachtrag enthält ferner einige bereits im Verfügungswege in Kraft gesetzte Änderungen des Tarifs. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Karlsruhe, den 17. Januar 1920. (71)
Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 25. Januar 1920 werden zur Berechnung der Fracht im Verkehr mit Elsaß-Lothringen, sowie mit Luxemburg und darüber hinaus für Breisach Grenze, Kehl Grenze, Neuenburg Grenze, Weil-Leopoldshöhe Grenze, Wintersdorf Grenze, Berg (Pfalz) (Lauterburg) Grenze, Kapsweyer (Weißenburg) Grenze, Igel (Wasserbillig) Grenze, Perl (Sierek) Grenze und Saarbrücken (Stieringen-Wendel) Grenze direkte Entfernungen eingeführt; desgleichen für Ulflingen mit allen badischen, pfälzischen und württembergischen Stationen. Gleichzeitig werden die Entfernungen der Stationen Breisach, Kehl, Kork und Weil-Leopoldshöhe für den Verkehr mit verschiedenen preußisch-hessischen Stationen um 1—14 km erhöht. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen und in der nächsten Nummer des gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeigers.

Frankfurt (M.), 13. Januar 1920. (70)
Eisenbahndirektion.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr. Gemeinsames Heft.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1920 werden im Nachtrag II auf Seite 14 die in der Bestimmung für Hannover Möhringsberg vorgesehenen Gebühren erhöht. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, den 15. Januar 1920. (59)
Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

Am 20. Januar 1920 werden die Tarifpunkte Igel Grenze, Perl Grenze und Saarbrücken Grenze in den Tarif einbezogen. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrs-Anzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, den 16. Januar 1920. (58)
Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200. —

Mit Gültigkeit vom 26. Januar 1920 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn für Wagenladungen zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht. Näheres enthält die am 19. Januar 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, Seite 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 15. Januar 1920. (54)
Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1920 werden die besonderen Stationsfrachtsätze für beschleunigtes Eilgut von Eßlingen nach Bremen und Hamburg aufgehoben.

Hannover, 8. V. 10/83, vom 15. Januar 1920. (56)
Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Vom 20. Januar d. J. ab wird die Station Eibach der Bayerischen Staatsbahnen r. d. Rh. in den direkten Verkehr mit den nördlichen Verbandsstationen einbezogen. Näheres durch die beteiligten Güterabfertigungen.

Erfurt, den 14. Januar 1920. (55)
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Tierverkehr. Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1920 werden die Bestimmungen betreffs Überführung von Tiersendungen von Hannover Möhringsberg nach oder von dem Zentral-Schlacht- und Viehhof in Hannover sowie von Rennpferden nach oder von der Pferderampe am Pferdeturm geändert. Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Hannover, 8. 5/111 vom 14. Januar 1920. (57)
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftabellen usw.). — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 19. Januar 1920 ab werden im Verkehr mit den auf schweizerischem Gebiete gelegenen Stationen

Basel Bad. Stb.,
Beringen Bad. Stb.,
Neuhausen Bad. Stb.,
Neunkirch,
Riehen b. Basel,
Thaingen und Wilchingen-Hallau

sowie im Übergangsverkehr mit der Schweiz und darüber hinaus der Stationen Konstanz, Singen (Hohentwiel) und Waldshut durch die genannten Stationen für beide Verkehrsrichtungen, sowohl im Versand als auch im Empfang, Zuschläge erhoben.

Näheres enthält die Nummer 9 des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914 S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 17. Januar 1920. (61)
Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft C II, Ausnahmetarife.

Die Stationen Kufstein, Mittenwald Übergang und Simbach werden mit sofortiger Gültigkeit mit Stationsfrachtsätzen in den Ausnahmetarif 7 für Eisenerz usw. einbezogen.

Näheres durch die Dienststellen.

München, den 14. Januar 1920. (62)
Tarifamt der Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die bereits bestehenden Beschränkungen in der Mitnahme und Abfertigung von Rodelschlitten und sonstigen Wintersportgeräten im Sächsischen Personen- und Gepäcktarif, Teil 2, als besondere Ausführungsbestimmungen zu den Ausführungsbestimmungen 5 zu § 28, 1 f zu § 30, 10 zu § 32 und 3 d zu § 40 verlautbart. Schneeschuhe dürfen jedoch als Reisegepäck angenommen werden.

Dresden, den 16. Januar 1920. (60)
Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 6 | Berlin, den 24. Januar 1920. | LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, **amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9. Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 8 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 10 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 45 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 50 Pf. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 1.20 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 1100.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 6. Berlin, den 24. Januar 1920. LX. Jahrgang.

Inhalt:

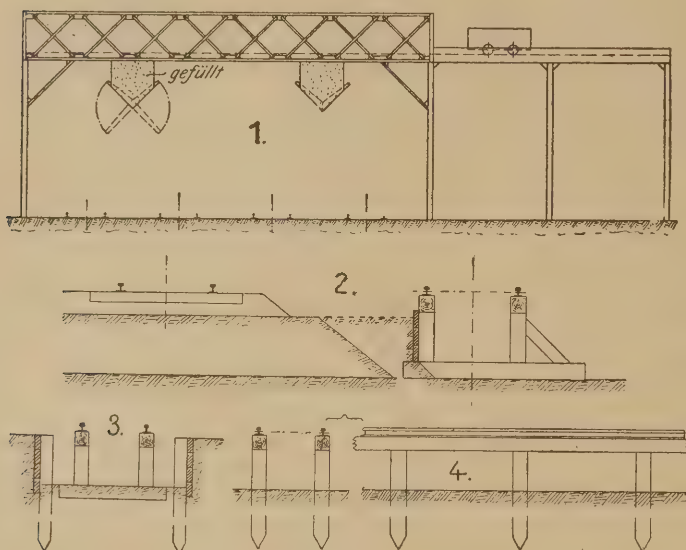
Bemerkungen über die Gleisanordnung vor Lokomotivstationen.

Von Prof. Dr.-Ing. **Blum.**

Nachfolgende Skizze verdankt ihr Entstehen in erster Linie dem Krieg. In diesem wurde nämlich, je länger er dauerte, der Lokomotivdienst immer schwieriger; denn die deutschen Lokomotiven ließen infolge der Ersatzstoffe und der schlechten Schmiermittel in ihrer Güte stark nach, die erbeuteten (belgischen) Lokomotiven waren von Anfang an nicht gut; als Heizer mußten in großer Zahl Belgier eingestellt werden, deren Leistungen denen deutscher Heizer nicht voll entsprachen; ferner war man auf die schlechte, schlackenreiche belgische Kohle angewiesen; sodann war der Lokomotivdienst, besonders in dem vorderen Gebiet, sehr unregelmäßig, wodurch die Lokomotiven und ihre Mannschaften überanstrengt wurden; besondere Schwierigkeiten bereiteten auch die Schmalspurbahnen, denn auf den Meterbahnen mußte man mit den beigetriebenen, größtenteils von Anfang an schlechten Lokomotiven arbeiten, und auf den 60 cm-spurigen Feldbahnen erwies sich die Spur trotz bester Konstruktion der Lokomotiven gerade vom maschinentechnischen Standpunkt als zu klein. Der Krieg bot also manche Gelegenheit, Erfahrungen im Lokomotivdienst zu sammeln, die im Frieden nicht gemacht werden konnten oder wenigstens nicht so offensichtlich in die Erscheinung traten, weil im Frieden alles an Material und Personal besser war, und weil daher die Schwierigkeiten nicht so groß wurden und sich innerhalb des Amtsbereichs der Betriebswerkmeistereien überwinden ließen; jedenfalls sind sie nicht so erheblich gewesen, daß man darauf mit den Bau- und Gleisanlagen Rücksicht nehmen mußte; der Krieg hat dagegen für den Lokomotivdienst das Schaffen von Bauten und Gleisen in vergleichsweise größerem Umfang erzwungen als solche Anlagen im Frieden üblich waren. Wie wichtig die sorgliche Ausstattung jeder, auch der kleinsten Lokomotivanlage war, ergibt sich daraus, daß bei deren Vernachlässigung der Betrieb nicht etwa nur stockte oder die Lokomotivgestellung auf Schwierigkeiten stieß, sondern daß der ganze Betrieb einfach zusammenbrach. Wo die Erkenntnis von diesen Schwierigkeiten sich durchgesetzt hatte, wurden daher in treuem Zusammenarbeiten von Maschinen- und Bauingenieuren alle Entwürfe entsprechend bearbeitet, die Vorbereitungen entsprechend getroffen, allenthalben Reserveanlagen geschaffen. Was die Schmalspurbahnen anbelangt, so betone ich, gerade weil ich Bauingenieur bin, daß meiner Überzeugung nach, die Leistungsfähigkeit der ganzen Bahn um so mehr vom Maschinentechnischen abhängt, je kleiner die Spur ist; aus diesem Grunde halte ich die 60 cm-Spur für Kleinbahnen (und auch für die militärische „Feldbahn") für überhaupt ungeeignet, weil sie im Lokomotivbetriebsdienst versagt (diese Spur dürfte meiner Ansicht nach nur für „fliegende" Bahnen geduldet werden). Bei den Frontbahnen war unsere Hauptsorge immer die Ausstattung mit Betriebswerkstätten und den anderen für den Lokomotivdienst notwendigen Anlagen. Wie weit wir hier gingen, ergibt sich z. B. daraus, daß für ein zeitweise allerdings sehr angestrengtes Meterbahnnetz die vorhandenen schon reichlichen Werkstätten so erweitert wurden, daß sie 75 % aller Lokomotiven aufnehmen konnten, was nach schweren Kampfhandlungen und entsprechendem Hochbetrieb auch notwendig war. Für die Offensive 1918 bereitete die maschinentechnische Abteilung (Regierungs- und Baurat Brandes) der Militär-Eisenbahndirektion 3 alles so vor, daß mindestens jede zweite Station eine Anlage für den Lokomotivdienst mit Betriebswerkstatt und mit doppelter Wasserstation erhalten konnte; außerdem wurden mehrere auf Eisenbahnwagen fertig aufgebaute „fahrbare Wasserstationen" und eine volleingerichtete fahrbare Betriebswerkstatt bereitgehalten. Für die Schmalspurbahnen schufen wir uns schließlich „Normalwerkstätten", so groß war der Bedarf. Übrigens müssen unsere Feinde dem Maschinenwesen eine ähnlich hohe Bedeutung zuerkannt haben, denn sie hatten für Feldbahnen ganze „Betriebswerkstattzüge", von denen wir 1918 einen glänzend ausgestatteten erbeuteten, an dem man so recht erkennen konnte, daß unsern Feinden die ganze Welt zur Verfügung stand, daß aber auch in der Obersten Leitung das Verständnis für Technik besser gewesen sein muß, denn wir mußten uns alles selbst schaffen, nicht nur wegen der Ab-

sperrung von der Außenwelt, sondern zum Teil auch deshalb, weil man dem Maschinentechnischen „oben“ nicht mit dem vollen Verständnis gegenüberstand.

Wenn nun nachstehend einige Erfahrungen ausgewertet werden sollen, so werden sie dem Fachmann im allgemeinen nichts Neues bieten, sondern nur Bekanntes bestätigen; nur folgender Gedanke ist vielleicht in seiner Schärfe neu und dürfte Widerspruch auslösen: Je mehr wir uns mit der Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Lokomotivanlagen beschäftigen mußten, und je mehr wir die Gleisanlagen vor großen Lokomotivschuppen in den Entwürfen durcharbeiteten, desto mehr befestigte sich der Gedanke, daß es von großer Bedeutung ist, mit der Bekohlungseinrichtung möglichst viele Gleise zu beherrschen, am besten alle zum und vom Schuppen führenden Gleise. An



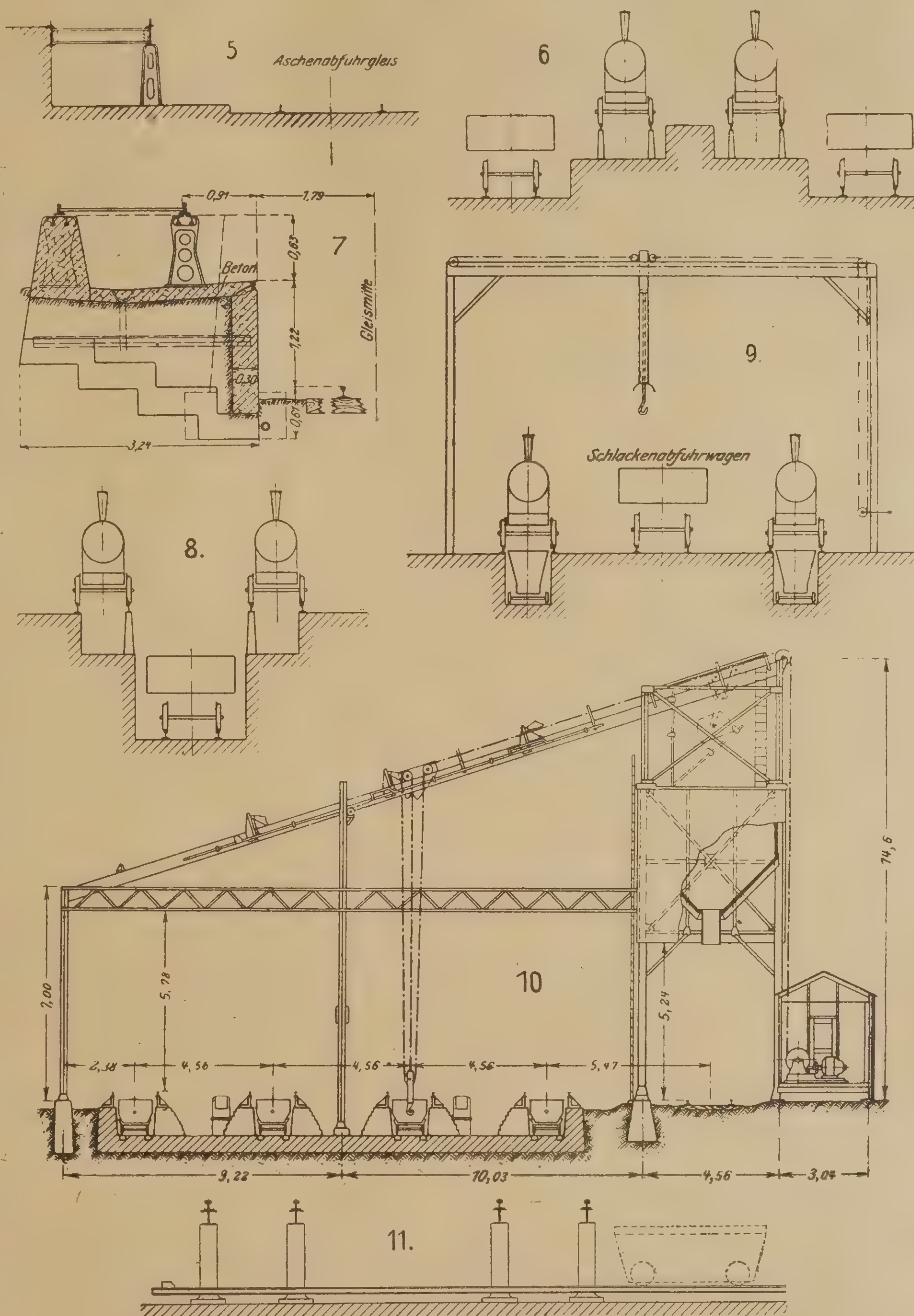
derartigen Anlagen kommen vor allem die großen „Hochbahn-Krane“ in Betracht, wie sie schon zahlreich ausgeführt sind, ferner die in Deutschland anscheinend wenig, in Amerika dagegen ziemlich häufig ausgeführten leichten Brücken, die nach Abb. 1 eine größere Zahl Gleise überspannen und mit kleinen Füllrümpfen ausgestattet sind, aus denen die Kohlen auf die Tender rutschen. Während gegen diese leichten, festen Brücken in dem deutschen Schrifttum (das ich allerdings während des Krieges nicht verfolgen konnte) anscheinend keine Bedenken laut geworden sind, wird gegen die Hochbahnkrane der Einwand ihrer hohen Betriebskosten erhoben. Nun kann man diese aber dadurch einschränken, daß man den Kran selbst nur seltener bewegt, was seiner Zweckbestimmung nicht Abbruch zu tun braucht, und daß man den Kran durch kleine, von ihm bediente Hochbehälter ergänzt, die in den Stunden schwacher Kohlenentnahme benutzt werden, wodurch man u. a. auch die dritte, u. U. sogar die zweite Besetzung des Krans vermeiden kann.

Man sollte aber m. A. n. bezüglich der Gesamtausstattung von Lokomotivstationen nicht einseitig nur die einzelnen Teile in ihrem wirtschaftlichen Verhalten untersuchen, sondern man müßte die Einzeluntersuchungen zum Schluß unter dem Gesichtspunkt des wirtschaftlichen Verhaltens der Gesamtanlage zusammenfassen, und hierbei spielt die u. U. erzielbare größere Einfachheit der Gleis- und Weichenanlagen und die schnellere Abfertigung der Lokomotiven infolge besserer Gleisverbindungen eine große Rolle.

Ferner scheint mir bezüglich der Löschgruben das Festhalten an der überkommenen Form einfacher Gruben nicht immer richtig zu sein. Die Gruben haben folgende Nachteile: Die Beseitigung der in ihnen angesammelten Schlacken ist umständlich; sie erfolgt auch bei großen Bahnhöfen noch immer vielfach von Hand und erfordert ein mehrmaliges Schaufeln und dabei Hochwerfen der Schlacken; das Nachsehen der Lokomotiven und das Arbeiten an ihnen ist durch die engen Grubenwände erschwert; die Gruben kosten wegen der langen, notwendigen Futtermauern viel, und die Befestigung der Schienen auf diesen erfordert viel Unterhaltung. Nun kann man allerdings einwenden, daß die Löschgruben nicht dazu da sind, um an den auf ihnen stehenden Lokomotiven zu arbeiten; aber dies kann doch notwendig werden, und manche Grube ist mehr eine „Arbeits“- als eine „Lösch“-Grube, ferner daß es auch bei den gewöhnlichen Löschgruben Einrichtungen gibt, bei denen die Schlacke nicht von Hand geschaufelt zu werden braucht, bei denen die Schlacke nur nach der Seite, aber nicht in die Höhe bewegt zu werden braucht, daß die maschinelle Schlackenbeseitigung möglich ist usw. So richtig diese Einwände sind, so hat der Krieg anscheinend doch den Beweis erbracht, daß die „Grube“ überhaupt nicht der richtige Gedanke ist, sondern daß für den „Löschstand“ die „Brücke“ die bessere Form ist, und die Kriegserfahrungen verdienen grade hier Beachtung, denn bei den Vollbahnen (regelspurigen Bahnen) mußte (in Frankreich) schlechte, sehr schlackenreiche Kohle verfeuert werden, das Schlackenziehen erforderte also vergleichsweise mehr Arbeit als im Frieden, und bei den Schmalspurbahnen erwies sich die Enge der Gruben als sehr hinderlich; außerdem erforderte die Bauausführung von Gruben erheblich mehr Arbeit, Zeit und Baustoffe als die von Löschbrücken; ferner war die Entwässerung der Gruben u. U. (wie auch im Frieden) recht schwierig.

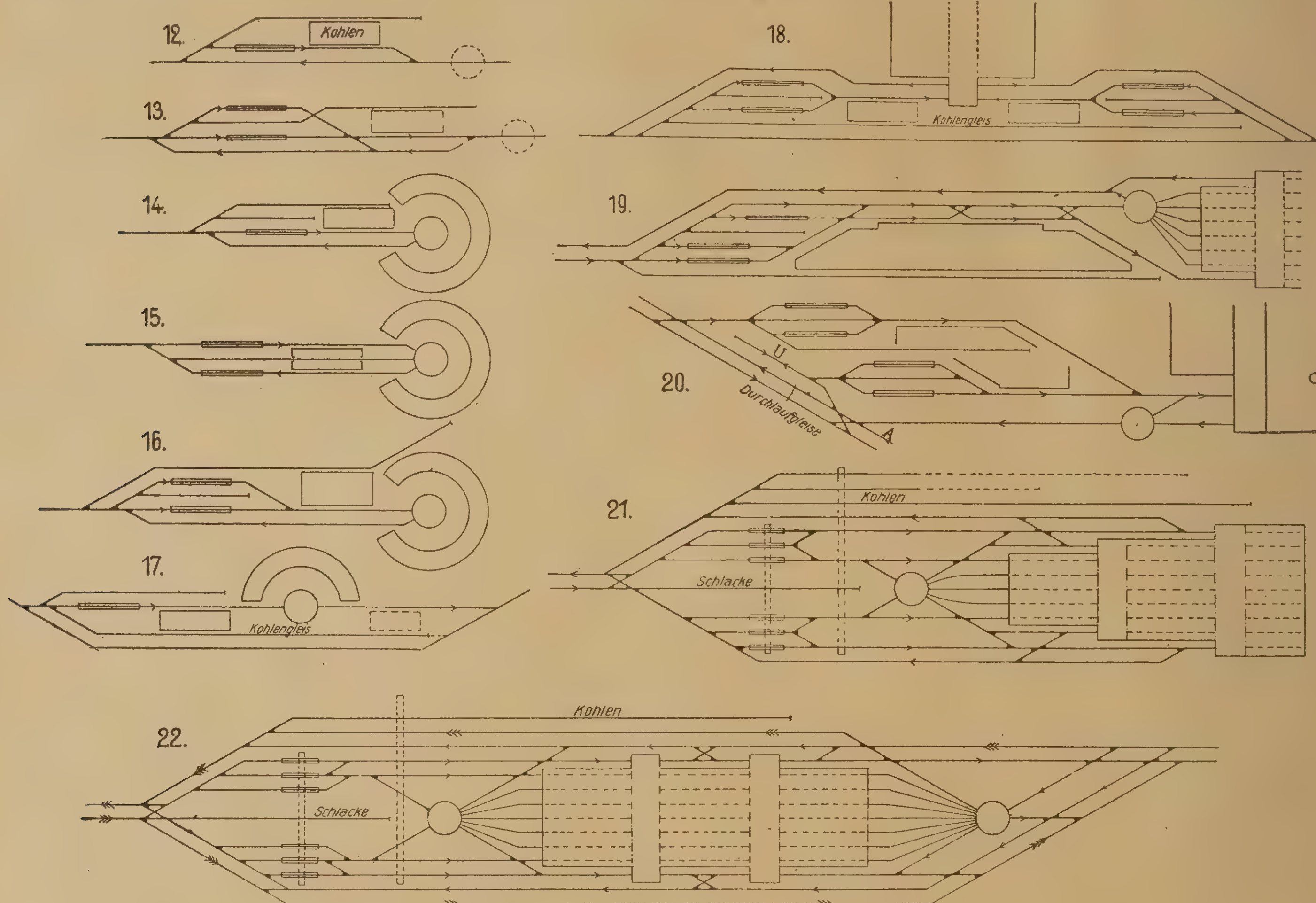
Infolgedessen wurden zunächst wohl einfach aus Gründen bequemeren, einfacheren und schnelleren Baues Löschbrücken hergestellt. So hat z. B. einmal ein Gefreiter einer meiner Kompagnien, der allerdings Anwärter zum Werkführer war, als Truppführer die in Abb. 2 skizzierte Anordnung gebaut und in allen Einzelheiten vorbildlich durchgeführt; die Aufgabe war, neben einer auf rund 1,5 m hohem Damm liegenden Strecke ein Lokomotivgleis zu bauen und in diesem eine Löschgrube herzustellen; die Aufgabe ist, wie Abb. 2 zeigt, derart gelöst, daß die Grube nach der Seite offen ist; — die Grube hat sich trefflich bewährt; — bemerkt sei, daß das Holz durch Ziegelsteine und Fliesen gegen Anbrennen gesichert war. Ferner haben wir für Meter- und besonders für Feldbahnen vielfach die Anlage von Gruben vermieden, indem wir das Gleis als Brücke über eine Kläranlage einer der in Frankreich und auch Polen so zahlreichen Zuckerfabriken legten; wir nahmen hierzu wenn möglich belgische Vollbahnschienen schwersten Profils, mit denen man bei Meterbahnen unbedenklich 2, bei Feldbahnen 4 m überspannen konnte, so daß keine oder nur wenige Zwischenstützen erforderlich wurden, die aus Schwellen, Pfählen, Schienen oder auch Mauerwerk hergestellt wurden. Was in dieser Weise anfänglich aus Ersparnisgründen oder als Notbehelfe geschaffen wurde, wurde später planmäßig fortgebildet. So sind z. B. in den Feldbahn-Lokomotivschuppen und -Werkstätten vielfach anfänglich „richtige“ (vorschriftsmäßige) Gruben — „Arbeits“-Gruben — gebaut worden, die sich dann aber als zu eng erwiesen und daher nach Abb. 3 nach beiden Seiten verbreitert werden mußten; aber auch für die Meterspur erwiesen sich die aus französischer Zeit stammenden oder in den ersten Kriegsjahren gebauten einfachen Gruben besonders dann als zu schmal, wenn an den auf ihnen stehenden Lokomotiven gearbeitet werden mußte. Alle Umstände vereinigten sich dahin, daß wir später für Meter- und Feldbahnen fast nur noch Brückenkonstruktionen anwandten. Wir legten hierbei die entsprechenden Gleise einfach 80 bis 100 cm höher, was nirgendwo auf Schwierigkeiten stieß, da starke Einzelsteigungen in diesem Fall zulässig sind. Die Unterstützungen wurden am einfachsten aus Holz hergestellt und zwar nach Abb. 4 mittels kurzer Rammpfähle; doch ist das nur eine kriegsmäßige, wenn auch einige Jahre ausdauernde Konstruktion, man muß dabei das Holz aber gut gegen Feuer schützen und

die Entwässerung sorgfältig anlegen und tadellos unterhalten; — die vielleicht merkwürdig anmutende Verwendung von Rammpfählen, anstelle von gezimmerten Böcken, empfahl sich im Krieg, weil man zu Rammpfählen jegliches Holz verwenden kann, und weil das Rammen eine einfache Arbeit ist, bei der man mit einigen Handwerkern, im übrigen aber mit Gefangenen auskommt, während das Zimmern zu viele gelernte Leute erfordert haben würde. Um an Unterstützungen zu sparen und die Schienen fortlaufend gut zu befestigen, wurden unter ihnen Balken, eiserne Träger oder weitere Schienen gestreckt; die Laufschienen mußten zur Erhaltung der richtigen Spur durch einige Spannstangen untereinander verbunden werden. Als der Bedarf an Arbeits- und Ausschlackständen jeglicher Spurweite immer größer wurde, wir aber gleichzeitig gezwungen waren, immer mehr an Arbeitsaufwand zu sparen, wurde die fabrikmäßige Herstellung ins Auge gefaßt. Es sollte eine Regelbauart (Normal-Konstruktion) für alle derartigen Brücken beliebiger Spur geschaffen werden mit einer einheitlichen Schiene besonders schwerer Bauart und einheitlichen eisernen Unterstützungen (Böcken, Pfeilern), die je nach der Spurweite, d. h. dem aus dieser gegebenen Raddruck dann in verschieden weiten Abständen anzuordnen waren. Die Böcke sollten gegossen oder aus Profileisen zusammengesetzt werden; voraussichtlich wäre letzteres im Krieg am vorteilhaftesten gewesen, da wir bei anderen Konstruktionen, z. B. den Wagendrehscheiben (Drehtellern) für 60 cm Spur schon zum Übergang von der gußeisernen zu der schmiedeeisernen Bauart gezwungen worden waren; wir würden dann in einer Fabrik den Gesamtbedarf nicht nur für unseren Bezirk, sondern für die ganze Westfront hergestellt haben. Eine Änderung in der Organisation der Kommandobehörden hat diese Lösung verhindert. Aber man sollte den Gedanken für die Friedenswirtschaft aufgreifen oder wenigstens einmal prüfen, denn das, wozu man im Krieg durch die Not gezwungen wird, muß sich im Frieden doch wohl auch in wirtschaftlicher Beziehung geltend machen; Schlackenbrücken, einheitlich aus einigen wenigen fabrikmäßig hergestellten Stücken bestehend, müssen doch sicher wesentlich billiger werden als die üblichen Löschgruben. Die Abb. 5—8 zeigen ältere amerikanische Bauweisen. Der Ersatz der Gruben durch Brücken oder auch nur die Öffnung der Gruben nach der einen Seite (vgl. Abb. 2, 5, 7, 8) hat auch den Vorteil, daß man die maschinellen Einrichtungen zur Schlackenbeseitigung bequemer, einfacher und sicher auch billiger in Bau und Betrieb durchbilden kann. Ich denke hierbei hauptsächlich an die „Schlackenhunde", die unter dem Gleis laufen und die Schlacke unmittelbar aufnehmen. Diese können bei Verwendung von Gruben nur senkrecht gehoben werden, bei Verwendung von Brücken dagegen auch nach der Seite aus- und eingefahren werden, so daß die Schlacke u. U. ohne Hebung abgeführt werden kann. Die Abb. 6 bis 8 zeigen Anordnungen, bei denen die Schlacke (ohne Hunde) unmittelbar auf Eisenbahnwagen übergeschaufelt oder hinübergezogen werden kann; Abb. 9 zeigt die Anordnungen richtiger Löschgruben mit Schlackenhunden, die demgemäß senkrecht gehoben werden müssen; Abb. 10 zeigt eine große einheitliche Grube, aber mit Brückenkonstruktion für die einzelnen Gleise; infolge der Brückenbauart sind aber die Hunde nicht nach der Seite beweglich, sie werden senkrecht gehoben und in einen Hochbehälter entleert, von dem aus die Schlacke gelegentlich in Eisenbahnwagen abgelassen wird. Abb. 11 zeigt einen Vorschlag, wie ich mir eine Anordnung mit Seitenbewegung der Hunde etwa denke, sie ist in Kanada mehrfach in ähnlicher Form ausgebildet.*)



*) Abb. 5—10 sind der Z. d. V. D. Ing. entnommen.

Die Anordnung von ganzen oder halben Brücken ist besonders dann von Wert, wenn mehr als ein Ausschlackstand nebeneinander angeordnet werden muß. Das wird aber bei richtiger Anordnung der Gleise vor größeren Lokomotivschuppen fast immer der Fall sein. Der Krieg hat hier das bestätigt, was vor ihm bereits in der Literatur als das zweckmäßige begründet worden ist: daß man den Gesamtdienst vor dem Schuppen zeitlich und räumlich in zwei voneinander unabhängige Teile zerlegen soll, nämlich einerseits in das Ausschlacken, anderseits in das Versorgen mit Kohle, Wasser, Sand. Hierbei erfordert das Ausschlacken mehr Zeit und eine im Voraus nicht genau bestimmbare Zeitspanne, während die Versorgung schneller vor sich geht und sich im Voraus genauer berechnen läßt. Die Ausschlackanlage sollte daher für die vom Dienst kommende Lokomotive vor der Versorgungsanlage liegen, und sie sollte gleichzeitig mehrere Lokomotiven aufnehmen können, auch wenn an der Versorgungsanlage gleichzeitig nur eine Lokomotive abgefertigt werden kann. Beim Ausschlacken sollten die Lokomotiven aber nicht auf demselben Gleis hintereinander stehen, denn dann muß u. U. die schnell ausschlackende Lokomotive auf die langsame warten, die Lokomotiven sollten vielmehr auf verschiedenen Gleisen nebeneinander stehen. Es ist also nicht ein Gleis mit einer für mehrere Lokomotiven ausreichenden langen Löschgrube anzuordnen, sondern es sind soviele Gleise mit je einer für eine Lokomotive ausreichenden kurzen Löschanlage nebeneinander zu legen, als gleichzeitig Lokomotiven ausschlacken sollen oder müssen. Man kommt hierdurch zu einer Breitenentwicklung der Ausschlackanlage, also zu der Spaltung des Zufahrgleises in mehrere Gleise und zur Wiedervereinigung derselben in das Gleis, in dem die Versorgung stattfindet, wobei u. U. bei großen Anlagen auch das letztere vermehrt werden muß. Hierüber hat Reg.- und Baurat Risse bereits im Zentralblatt der Bauverwaltung Kriegserfahrungen niedergelegt. Im Anschluß an diese seien einige Anordnungen skizziert, wie wir sie im Krieg teils neu-, teils durch Umbau vorhandener betriebstechnisch ungünstiger Anlagen geschaffen haben. Vorab sei aber bemerkt:



1. Im Krieg mußten wir oft auf den (in den Abbildungen meist dargestellten) Lokomotivschuppen verzichten, weil wir ihn wegen des Kräfte- und Baustoffmangels nicht bauen konnten.

2. Ebenso hatten wir oft keine Drehscheiben zur Verfügung, so daß das Wenden der Lokomotiven unterbleiben mußte, wenn nicht ein „Wendedreieck" vorhanden war oder geschaffen werden konnte. In diesem Fall fuhren die Lokomotiven mit dem Schornstein voran zur Front, weil dies der Lastrichtung entsprach, es sei denn, daß die Strecke von der Front her starke Steigungen hatte.*)

*) In Rußland haben wir, wenn irgend möglich, Drehmöglichkeit geschaffen, um dem Personal bei den ungünstigen klimatischen Verhältnissen besseren Schutz zu gewähren. Die Anordnung der ganzen Lokomotivstation in Form eines Wendedreiecks hat sich insbesondere bei Schmalspurbahnen mit ihren kleinen zulässigen Halbmessern als recht fruchtbar erwiesen. Als Wendedreieck wurden auch die vielen Außenkurven verwendet, die an Trennungs- und Kreuzungsstationen angelegt wurden, um das Anlaufen der Station mit Richtungswechsel zu vermeiden. Wendedreiecke waren auch recht angenehm zum Drehen ganzer Geschützzüge. Auf Meterbahnen ist beobachtet worden, daß gewisse (schwere) Lokomotiven beim Rückwärtsfahren stark zum Entgleisen neigten; ist diese Beobachtung Zufall oder begründet?

3. War eine Drehscheibe vorhanden, so wurde wenn möglich vor ihr doch noch eine Weiche eingelegt, besonders auf den dicht hinter der Front liegenden Bahnhöfen, da man mit Beschädigung der Drehscheibe durch feindliche Einwirkung rechnen mußte.

Abb. 12*) zeigt eine bescheidene Anlage zum Umsetzen und Versorgen der Lokomotiven. Es ist aber ein besonderes Kohlenzufuhrgleis vorgesehen.

Abb. 13 stellt die Erweiterung dieses Gleisplanes durch Verdopplung des Löschgrubengleises dar, wobei das Kohlenzufuhrgleis so geführt ist, daß es auch zur Schlackenabfuhr benutzt werden kann.

Abb. 14 entspricht im wesentlichen der Abb. 12, weist aber ein besonderes Schlackenabfuhrgleis auf.

Abb. 15 mit vereinigtem Kohlen- und Schlackengleis und zwei Löschgruben, von denen die eine aber im Ausfahrgleis liegt, stellt keine besonders gewandte Lösung dar. Auch die beschränkte Länge des Kohlengleises ist nicht zweckmäßig.

Abb. 16 zeigt eine wesentlich bessere Lösung, die man als eine Weiterbildung des in Abb. 13 skizzierten Gleisplans ansehen kann.

Abb. 17 gibt den Gleisplan einer in „Durchgangsform“ ausgebildeten Gesamtanlage wieder, die für kleinen Verkehr ausreicht, für stärkeren aber erweitert werden müßte.

Abb. 18 kann als eine Verdopplung von Abb. 16 angesehen werden. Sie dürfte für mittlere Anlagen eine gute Lösung darstellen, jedoch wäre dabei zu prüfen, ob die Teilung der Bekohlungsanlage berechtigt ist. Während sie Durchgangsform zeigt, ist in

Abb. 19 eine Anlage in Kopfform dargestellt, die sicher eine hohe Leistungsfähigkeit besitzt.

Abb. 20 ist dadurch bemerkenswert, daß die von A kommenden und dorthin fahrenden Lokomotiven in dem Umsatzgleis U umsetzen müssen.

Zum Schluß sind in Abb. 21 und 22 zwei große Lokomotivstationen, die eine in Kopf-, die andere in Durchgangsform dargestellt, die weit über das hinausgehen, was wir im Krieg gebaut haben, in denen aber die in vorstehenden Zeilen angegebenen Grundsätze angewandt sind.

*) Zu Abb. 12, 13, 19 und 20 vgl. Risse a. a. O.

Noch einmal „Die Eisenbahnangestellten im Krieg“.

Auf den in Nr. 95, S. 1015, Jahrg. 1919 unserer Zeitung unter obiger Überschrift veröffentlichten Aufsatz geht uns von Herrn Major Heubes folgende Erwiderung zu:

Der kurze aus der „Verkehrstechnischen Woche“ Nr. 32 entnommene Aufsatz: „Die Eisenbahnangestellten im Krieg“ bedarf zur Aufklärung und auch im Interesse der Zivileisenbahner der näheren Erläuterung.

Wie die Sondernummer der Leipziger Illustrierten Zeitung schon auf dem Titelblatt sagt, befaßt sie sich nur mit den Eisenbahntruppen, und es hat den redigierenden Herren völlig fern gelegen, auch nur im geringsten die nicht genug anzuerkennenden Leistungen der Zivileisenbahner zu vergessen oder zu verschweigen. Die Flieger, Telegraphen- und Fernsprechtruppen und die Marine für Torpedo- und U-Boote haben auch solche Sondernummern herausgegeben. Nun ist ja richtig, daß die praktischen Leistungen im Feldeisenbahnwesen zum größten Teile beruhen auf der Tätigkeit der Zivileisenbahner, weil wir eben bei der Größe der besetzten Gebiete uns nicht auf militärische Kräfte beschränken konnten, sondern ihre bewährte Hilfe in Anspruch nehmen mußten. Wenn das genannte Sonderheft den Titel geführt hätte: „Das Feldeisenbahnwesen“, so würden die Eisenbahnangestellten in ihm die Anerkennung finden, die ihren Leistungen, die über alles Lob erhaben sind, entsprechen. Auch jetzt werden sie nicht vergessen werden, denn es ist Pflicht, das, was der Zivileisenbahner draußen geleistet hat, der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Ein aufmerksamer Leser findet aber in der erwähnten, einleitenden Betrachtung des Majors Heubes die Worte: „geschult“, „leistungsfähig“ und „opferwillig“; das sind Anerkennungen, und als solche waren sie wenigstens vom Verfasser gedacht bei der knappen Wortzahl, die ihm zur Verfügung stand. Leider sind diese 3 Worte aber vom Herren Kritiker der Sondernummer fortgelassen worden! Die genannte einleitende Betrachtung ist überschrieben: „Die Bedeutung der Eisenbahnen im Kriege“, das heißt also, es soll bei der Kürze schlagwortartig zusammengefaßt werden, welchen Anteil die Eisenbahnen an der Kriegführung haben und allem, was mit ihr zusammenhängt. Für den vom „unbeteiligten Fachmann“ vorgeschlagenen Wortlaut müßte aber die Überschrift lauten: „Die Verdienste der Eisenbahnangestellten für die Kriegführung“.

Die Oberste Heeresleitung hätte in der Eisenbahn nicht die hervorragende Hilfe gefunden, wenn diese nicht im Frieden schon so fest und straff organisiert gewesen wäre und nicht so treue, opferwillige und sachkundige Fachleute gehabt hätte. Die einheitliche Leitung des Feldeisenbahnwesens im Interesse der strategischen und taktischen Absichten der Obersten Heeresleitung bedarf aber trotz aller vorhandenen vorzüglichen, festen und straffen Organisation doch noch der „festen Hand einer fachkundigen militärischen Befehlstelle“, denn der Wirkungskreis des Feldeisenbahnchefs ging vom Atlantischen Ozean bis nach Palästina und Persien, und von Finnland bis Mazedonien und Italien, und diese ungeheure Weite, in der der deutsche Eisenbahner sein hervorragendes Können zeigte, bedurfte einer „festen Hand“, und zwar einer militärischen Zentralstelle, die die Anforderungen der Obersten Heeresleitung an die Eisenbahnen in die Tat umsetzen konnte. In dieser Zentralstelle waren fachkundige „Zivileisenbahner“, die mit ihrer reichen Erfahrung die Möglichkeit der geforderten Leistungen sicherstellten. Im übrigen sei noch die Bemerkung erlaubt, daß im Kriege Mars die Stunde regiert.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Neuorganisation der Hauptwerkstätten der preußischen Staatseisenbahnen.** Am 19. d. M. haben unter dem Vorsitz des Eisenbahnministers Oeser im Sitzungssaal des Potsdamer Bahnhofs zu Berlin Beratungen über die Neuordnung der Organisation der Eisenbahn-Hauptwerkstätten der preußischen Staatseisenbahnen stattgefunden unter Teilnahme von Abordnungen der Beamten und Arbeiter dieser Werkstätten, von Mitgliedern der Landesversammlung sowie führenden Männern aus den Kreisen der Industrie und Wissenschaft. Vertreten waren ferner das Reichsverkehrsministerium und die außerpreußischen deutschen Eisenbahnverwaltungen.

Der Versammlung lag eine nach den Weisungen des Ministers aufgestellte Denkschrift über die Neuordnung der Verwaltung der Eisenbahn-Hauptwerkstätten vor, die nach einem Überblick über die zurzeit bestehende Organisation und ihre geschichtliche Entwicklung umfassende Vorschläge für eine Neuordnung des Werkstättenwesens macht. Aus diesen Vorschlägen ist besonders hervorzuheben, daß die Hauptwerkstätten der Eisenbahnen, unter denen sich Großbetriebe mit mehr als 5000 Arbeitern befinden, mehr als bisher selbständige Unternehmen werden sollen. An ihrer Spitze werden mit weitgehenden Befugnissen und eigener Verantwortung ausgestattete Leiter stehen, die das Werk in technisch-wirtschaftlichem Geist verwalten sollen. Durch eine sorgfältige Unkostenermittlung wird die Wirtschaftlichkeit jeder Arbeitsausführung überwacht, um so die Leistungen der einzelnen Werkstätten mit denen anderer staatlicher Werkstätten und gleichartiger Industrieunternehmen vergleichen zu können.

Die Neuordnung soll gleichzeitig den Wünschen der Beamten und Arbeiter der Eisenbahnverwaltung entgegenkommen und jeden, der die erforderlichen Kenntnisse erworben und sich durch gute Leistungen hervorgetan hat, an die Stelle stellen, an der seine Arbeitskraft zur Steigerung der Arbeitsleistungen und zum Gedeihen des Werkes voll ausgenutzt wird.

— **Neue Zollvorschriften des Saargebiets.** I. Für den Versand von Waren aus Deutschland nach dem Saargebiet sind erforderlich: 1. Ein deutscher Frachtbrief, und zwar das alte einseitig bedruckte Formular. 2. Drei internationale Zolldeklarationen. 3. Ein grüner statistischer Anmeldeschein, soweit erforderlich. 4. Ein Ursprungszeugnis, falls die Waren nach dem französischen Zolltarif zollpflichtig waren, aber als Waren deutscher Herkunft fünf Jahre zollfrei im Saargebiet eingeführt werden. Diese Ursprungszeugnisse (Certificats d'Origine) mit dem Wortlaut: „Ich Unterzeichneter (Name und Amtsbezeichnung) erkläre, daß die bezeichneten Waren deutscher Herkunft sind“, können ausgestellt werden von den Handelskammern, den Zollbehörden oder Polizeibehörden.

II. Für den Versand von Deutschland durch das Saargebiet sind beizubringen: 1. Nach Deutschland: Deutscher Frachtbrief, drei Zolldeklarationen, ein Durchfuhranmeldeschein. 2. Nach Frankreich: Ein internationaler Frachtbrief, drei internationale Zolldeklarationen, ein grüner statistischer Anmeldeschein, soweit erforderlich. 3. Nach Elsaß-Lothringen: Ein internationaler Frachtbrief, drei internationale Zolldeklarationen, ein Ursprungszeugnis (vergleiche oben I). 4. Ein grüner statistischer Anmeldeschein, soweit erforderlich.

III. Vom Saargebiet nach Frankreich und Elsaß-Lothringen: 1. Ein internationaler Frachtbrief. 2. Eine internationale Zolldeklaration. 3. Ein von der Handelskammer Saarbrücken oder deren Zweigstellen ausgefertigtes Ursprungszeugnis.

IV. Vom Saargebiet nach Deutschland: 1. Ein deutscher Frachtbrief, und zwar das alte einseitig bedruckte Formular. 2. Zwei Warenerklärungen (Begleitzettelformular). 3. Ein Ursprungszeugnis, von der Handelskammer Saarbrücken oder deren Nebenstellen ausgestellt.

Ergänzende Bestimmungen, insonderheit über die Ausfuhr aus dem Saargebiet nach Deutschland, bleiben vorbehalten. — Die Handelskammer Saarbrücken bemerkt hierzu: Während einer gewissen, der Dauer nach nicht bestimmten Übergangszeit sind die französischen Zollbehörden geneigt, die Anwendung der Vorschriften besonders hinsichtlich der Formalitäten nicht streng zu handhaben. Trotz dieser Versicherung ist anzuraten, daß die am Warenverkehr mit dem Saargebiet interessierten Handelskreise sich sofort einer möglichst genauen Befolgung der Vorschriften befleißigen. Es wird besonders auf die Notwendigkeit einer genauen Einhaltung der Vorschriften über die Ursprungszeugnisse hingewiesen.

— **Schweres Eisenbahnunglück des D-Zuges Königsberg-Berlin.** Am 20. Januar, etwa um 2 Uhr nachts, ist in Kilometer 234 zwischen Schönlanke und Schneidemühl der in Richtung von Berlin nach Schneidemühl fahrende Post- und Eilgüterzug 6117 infolge eines verbrecherischen Anschlags (Lösen von Schienenlaschen und Entfernung einer Eisenbahnschiene) entgleist. Die entgleisten Wagen des Eilgüterzuges sperrten das nebenliegende Gleis der Richtung Schneidemühl-Berlin, auf dem kurz darauf der von Schneidemühl kommende Vorzug des D-Zuges Nr. 4 in die Trümmer hineinfuhr und entgleiste. Die zur Deckung des entgleisten Eilgüterzuges auf dem Gleis des D-Zuges ausgelegten Knallkapseln konnten wegen der kurzen Zwischenzeit nicht mehr soweit vorgelegt werden, daß der Zug rechtzeitig zum Halten hätte gebracht werden können, obwohl ein Schaffner des entgleisten Zuges dem D-Zuge möglichst weit entgegenlief. Ein Wagen des D-Zuges wurde vollständig zertrümmert. Von den Reisenden des D-Zuges sind 18 getötet, 20 verletzt, darunter 8 schwer. Von Schneidemühl und Kreuz wurden sofort Hilfszüge und Sanitätspersonal nach der Unfallstelle entsandt. Für die Aufräumungs- und Absperrungsarbeiten wurde sofort militärische Hilfe herangezogen. Die Gleise blieben bis zum Abend des 20. Januar gesperrt. Der Personenverkehr ist durch Umsteigen an der Unfallstelle aufrechterhalten worden. Die Eisenbahndirektion Osten setzt für die Ermittelung des oder der Täter des verbrecherischen Eisenbahnanschlages bei Schneidemühl eine Belohnung von 25 000 ℳ aus.

— **Zur Verkehrseinstellung in Bayern** (vgl. Nr. 3, S. 37 d. Ztg.). Laut amtlicher Meldung wurde der Personenzugverkehr in Bayern am 20. d. M. teilweise wieder aufgenommen. Auf jeder Hauptbahnstrecke verkehrt ein Personenzugpaar. Wegen fortdauernder Kohlennot ist jedoch damit zu rechnen, daß auch dieser vorläufige Verkehr bald wieder eingestellt werden muß. Die Schnellzüge D 21 ab München und D 26 ab Berlin verkehrten erstmals ab Donnerstag.

— **Wohnungsausschüsse der württembergischen Eisenbahnverwaltung.** Zur Mitwirkung bei der Ordnung des Wohnungswesens und der Grundstücksverpachtung der Eisenbahnverwaltung werden aus Beamten und Arbeitern Wohnungsausschüsse gebildet, und zwar ein Hauptwohnungsausschuß bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, Bezirkswohnungsausschüsse bei allen Bauinspektionen und Betriebsämtern und bei den Hochbausektionen, die Dienstwohngebäude zu bauen oder zu verwalten haben, und Ortswohnungsausschüsse an allen Orten mit mehr als 50 Dienst- und Mietwohnungen. Für große Wohnkolonien sind besondere Ortswohnungsausschüsse zu bilden. Die Orts- und Bezirkswohnungsausschüsse wirken mit bei der Zuweisung und Vermietung bahneigener Dienst- und Mietwohnungen, bei der Bauschau, bei der Verpachtung bahneigener Grundstücke und bei Festsetzung der Miet- und Pachtzinse, bei Schlichtung von Streitigkeiten, bei Behandlung von Beschwerden, Abstellung von Mißständen usw. Sie sind auch bei der Wahl von Bauplätzen zu Dienstwohngebäuden zu hören. Der Hauptwohnungsausschuß wirkt mit bei der grundsätzlichen Ordnung des Wohnungswesens (Bauform, Einrichtung, Vergebung, Mietpreise, Benützung, Unterhaltung usw. der Wohnungen), bei der Festlegung der in den Haushaltsplan aufzunehmenden Wohngebäude für Beamte und Arbeiter, und bei der Grundstücksverpachtung (Verpachtung von Dienstgrundstücken, Hausgärten oder sonstigem Pachtland, Verteilung des Pachtlandes, Pachtzins usw.). Die von den Orts- und Bezirksausschüssen der Generaldirektion zur Entscheidung vorgelegten Angelegenheiten (Anträge, Beschwerden usw.) sind mit einem vom Hauptwohnungsausschuß zu wählenden engeren Ausschuß von 5 in Groß-Stuttgart ansässigen Mitgliedern (3 Beamte, 2 Arbeiter) zu entscheiden. Glaubt der Vertreter der Verwaltung die Sache nicht im Sinne des engeren Ausschusses erledigen zu können, so ist der Hauptausschuß zu hören. Schließt sich auch dieser der Auffassung des engeren Ausschusses an, so ist die Sache von der Generaldirektion dem Ministerium zur endgültigen Entscheidung vorzulegen.

— **Lohntarifverhandlungen in Baden.** Nachdem am 14. Januar eine einleitende Versammlung unter dem Vorsitz des Finanzministers, zu der nicht nur die Vertretungen der Arbeiter, sondern auch die der Beamten und Aushelfer eingeladen waren, stattgefunden hat, haben die Verhandlungen mit den Arbeiterorganisationen über die von diesen gestellten Lohnforderungen am 20. Januar im Konferenzsaale der Generaldirektion begonnen. Auf Grund der Verhandlungen in der einleitenden Versammlung hat der Finanzminister für die Beamten eine ähnliche Neuregelung und Erhöhung der Teuerungsbezüge zugesagt, wie es für das Reich und für Preußen in Aussicht genommen ist. Wegen der Lohnforderungen der Arbeiter wurde zugesagt, daß die Verhandlungen darüber alsbald aufgenommen werden sollen. Die Hauptforderungen der Arbeiter gehen dahin, daß der Lohntarifvertrag, der noch bis Ende Februar d. J. läuft, auf 1. Januar 1920 aufgehoben und mit Rückwirkung von diesem Zeitpunkt an ein neuer Lohntarif mit wesentlich höheren Löhnen abgeschlossen werden soll. Einstweilen ist sowohl für die Beamten als auch für die Arbeiter ein entsprechender Vorschuß auf die in Aussicht gestellte Lohn- und Gehaltserhöhung zugesagt worden. Zur Beschlußfassung über die sofortige Auszahlung der Vorschüsse ist der Haushaltsausschuß des badischen Landtages auf den 20. Januar zu einer Sitzung einberufen worden. Der Landtag selbst wird am 23. Januar zusammentreten.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind folgende Änderungen eingetreten: Versetzt sind: der Oberregierungsrat Flogertzy, die Regierungsräte Dr. jur. Gentsch, Wilhelm Meyer, Patett, Dr. jur. Gau, Jaquet und Fleck, die Regierungs- und Bauräte Hans Nebelung, Marutzky, Göhner, Hilleke, Franz Schramke, Ziehl und Oehmichen, der Eisenbahn-Rechnungsdirektor Foerster und der Eisenbahn-Hauptkassenrendant, Rechnungsrat Thon, sämtlich bisher in Bromberg, zur Eisenbahndirektion Osten nach Berlin, der Regierungsrat Scheele, bisher in Danzig, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Stettin, die Regierungs- und Bauräte Haupt, bisher in Danzig, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Stettin, Bach, bisher in Lüneburg, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Elberfeld, Jaeschke, bisher in Bromberg, nach Breslau als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte 1 daselbst, Otto Keßler, bisher in Bromberg, als Vorstand des Eisenbahnmaschinenamts 2 nach Magdeburg, Balfanz, bisher in Konitz, nach Neustettin, als Vorstand des nach dort verlegten bisherigen Eisenbahn-Maschinenamts Konitz, und Lüders, bisher in Thorn, nach Berlin, als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte in Berlin-Grunewald, der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Lerch, bisher in Thorn,

als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 9 nach Berlin, der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Sußmann, bisher in Bromberg, nach Magdeburg, als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte in Magdeburg-Buckau, und der Eisenbahn-Verkehrsinspektor Catholy, bisher in Lissa (Pos.), nach Glogau, als Vorstand des nach dort verlegten bisherigen Eisenbahn-Verkehrsamts Lissa (Pos.). Die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Eberhard Lehmann und Wilhelm Lipperheide sind bei dem Eisenbahn-Zentralamt in Berlin zur Beschäftigung im Staatseisenbahndienst einberufen. Zu Regierungsbaumeistern sind ernannt: Der Regierungsbauführer des Eisenbahn- und Straßenbaufachs Julius Grapow aus Lissa (Pos.) und die Regierungsbauführer des Maschinenbaufachs Friedrich Neesen aus Berlin-Schöneberg und Friedrich Reckel aus Göttingen.

Bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung ist der Finanzrat bei der Generaldirektion Hoffmann zum Juristischen Oberrat mit der Dienstbezeichnung „Oberfinanzrat" befördert und der Bauamtmann Pestel, Vorstand des Neubauamts Dresden-A. West, zur Generaldirektion versetzt worden.

Österreich.

— **Auflösung der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen** (vgl. Nr. 3, S. 37 d. Ztg.). Der Staatssekretär für Verkehrswesen hat an alle Bediensteten der früheren Generalinspektion folgenden Erlaß gerichtet:

„Anläßlich der mit 31. Dezember 1919 verfügten Auflösung der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen gedenke ich in wärmster Dankbarkeit der hervorragenden Tätigkeit, welche diese Behörde während der mehr als 60 jährigen Dauer ihres Bestandes entfaltet hat. In rastloser Arbeit hat sich die Generalinspektion ihren wichtigen und verantwortungsreichen Aufgaben gewidmet, sich insbesondere um die Hebung der Betriebssicherheit auf den österreichischen Eisenbahnen große Verdienste erworben und stets eine wertvolle Stütze der obersten Zentralstelle des Eisenbahnwesens gebildet, der sie durch ihre reichen Erfahrungen insbesondere bei den großen Privatbahnverstaatlichungen die besten Dienste leistete. Als sich nach dem Umsturze der Wirkungskreis der Generalinspektion immer mehr einengte und sich mancherlei Diensterschwernisse geltend zu machen begannen, hat das Personal dieser Behörde unverdrossen und in Selbstverleugnung weiter seine Arbeit getan und dem Staatsamte für Verkehrswesen in der Übergangszeit wirksamste Unterstützung geliehen.

So zolle ich der Generalinspektion und jedem einzelnen ihrer Angehörigen am Abschlusse ihrer Tätigkeit meine vollste Anerkennung und besten Dank."

Bezüglich des Überganges der Geschäfte der früheren Generalinspektion an das Staatsamt für Verkehrswesen ist auf Grund des Gesetzes vom 21. Oktober 1919 folgender Erlaß des Staatssekretärs ergangen:

„Die Aufsicht und Überwachung des Bauzustandes und des Betriebes der dem öffentlichen Verkehre übergebenen Staats- und Privatbahnen einschließlich der Schleppbahnen, die der eisenbahnbehördlichen Aufsicht unterworfen sind, wird zur Wahrung der Ordnung und Sicherheit in den Wirkungskreis der fachlich zuständigen Dienststellen des Staatsamtes für Verkehrswesen einbezogen und von eigens hierfür bestimmten Beamten ausgeübt. Mit der Überwachung der Einhaltung aller in sachlicher und persönlicher Hinsicht gesetzlich und aufsichtsbehördlich angeordneten Maßnahmen zum Schutze der Bediensteten wird eine eigene Dienststelle im Staatsamte für Verkehrswesen betraut, in der vom Zentralausschusse der Personalvertretungen der österreichischen Staatsbahnen namhaft zu machende geeignete Bedienstete der österreichischen Staatsbahnen zur Bearbeitung dieser Angelegenheiten herangezogen werden.

Die mit der Aufsichtstätigkeit betrauten Bediensteten erhalten zu ihrer Ausweisleistung eine blau gebundene Ausweiskarte mit der außen befindlichen Anschrift in Goldbuchstaben „Österreichisches Staatsamt für Verkehrswesen, eisenbahnbehördliche Aufsicht".

Alle Eingaben, Meldungen, Ausweise usw., die bisher an die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen vorzulegen waren, sind vom Tage des Inkrafttretens dieser Vollzugsanweisung, das ist vom 1. Januar 1920 an, an das Staatsamt für Verkehrswesen zu richten.

— **Der eingeschränkte Bahnverkehr** (vergl. Nr. 5, S. 57 d. Ztg.). Die Staatsbahndirektion teilt mit: Von der Staatsbahndirektion Innsbruck wird mitgeteilt, daß die Kohlenvorräte nunmehr vollständig erschöpft sind und die einlaufenden Kohlenmengen dazu verwendet werden müssen, um Lebensmittel, Brenn- und Beleuchtungsstoffe befördern zu können. Der übrige Güterverkehr wurde bereits eingestellt. Die Direktion ist zu der Mitteilung gezwungen, daß eine Gewähr für den tatsächlichen Verkehr der kundgemachten Personenzüge nicht mehr übernommen werden könne, und warnt davor, nicht wirklich notwendige Reisen zu unternehmen, da die Gefahr einer plötzlichen Einstellung des gesamten Betriebes in nächster Nähe ist.

Ungarn.

— **Die Europäische Reisegepäckversicherungs-A.-G.** hat als ungarische Versicherungsanstalt zu bestehen aufgehört und ist in die jetzt gegründete Europäische Güter- und Reisegepäck-Versicherungs-Aktiengesellschaft zu Berlin aufgegangen.

— **Neue Kohlenbergwerke.** In der Gegend von Köszeg sind neue Kohlenlager entdeckt worden. Geologen haben festgestellt, daß brauchbare Kohle sich bereits in einer Tiefe von 30 m vorfindet. Die ersten Arbeiten zur Förderung der Kohle sind bereits eingeleitet worden.

— **Regelung des Warenaußenverkehrs.** Um das Wiederaufleben des wirtschaftlichen Lebens, der industriellen Erzeugung und des Handels zu fördern, auf diese Weise dem Lande die notwendigen Lebensmittel zuzuführen und um diese im Inland gleichmäßig und gerecht zu verteilen, hat die Regierung angeordnet, daß aus außerhalb der Grenzen Ungarns liegenden Orten — die aus dem Gebiete der früheren österreichisch-ungarischen Monarchie entstandenen Staaten inbegriffen — zahlreiche Waren ohne Bewilligung eingeführt werden können. Die Verordnung zählt nahezu 200 Warengattungen unter gleichzeitiger Angabe der Nummern des Einfuhrzolltarifes auf. Die Ausfuhr jeder Ware in die erwähnten Gebiete ohne Bewilligung ist verboten. Zur unmittelbaren Drrchfuhr irgendeiner Ware auf dem derzeit unter ungarischer Verwaltung stehenden Gebiete ist keine besondere Bewilligung notwendig.

— **Die ungarischen Erdgaswerke in Siebenbürgen.** Über das Schicksal der ungarischen Erdgaswerke in Siebenbürgen fanden finanzpolitische Verhandlungen zwischen deutschen und rumänischen Bankiers statt. Die Verhandlungen wurden darüber gepflogen, ob die von der Deutschen Bank in Pacht genommenen Erdgaswerke, die sich in Siebenbürgen befinden, auch fernerhin von der Deutschen Bank ausgebaut werden sollen, oder ob der seinerzeit abgeschlossene Vertrag außer Kraft gesetzt werden kann. Die Frage kann erst nach dem Friedensabschluß mit Ungarn endgültig gelöst werden.

— **Internationale Warenmustermesse in Budapest.** Die Budapester Handels- und Gewerbekammer beschloß in ihrer Vollsitzung, in der ersten Hälfte dieses Jahres eine großangelegte Warenmustermesse zu veranstalten. Die Handelstätigkeit der Hauptstadt muß sich im Sinne der vom Ackerbauminister Rubinek gehaltenen Programmrede zum belebenden Element der wirtschaftlichen Entwicklung Ungarns entfalten. Es muß jede Gelegenheit benutzt werden, um den Verkehr zwischen Ost und West, Nord und Süd der Hauptstadt zuzuführen. Der Ausbau des Handelshafens genügt noch nicht allein, um Budapest zu einem Durchfuhrmittelpunkt und einem Umschlagsplatz ersten Ranges zu gestalten; die gesamte Zoll-, Tarif- und Verkehrspolitik muß vielmehr diesen Bestrebungen Rechnung tragen. Die Vorarbeiten der nunmehr XIV. Warenmustermesse sind bereits in Angriff genommen. Es müssen viele Schwierigkeiten überwunden werden, die mit der Beherbergung und Verköstigung einer größeren Zahl von Fremden verbunden sind.

Übrige europäische Länder.

— **Änderungen des schweizerischen Transportreglements.** Um die finanzielle Belastung, die den schweizerischen Transportanstalten aus der Verkürzung der Arbeitszeit ihres Personals erwächst, möglichst einzuschränken, hat der Bundesrat, wie die „Neue Zürcher Zeitung" meldet, auf Antrag der „kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportanstalten" einige Änderungen der Vorschriften des Transportreglements der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen über die Dienstzeiten der Stationen für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr beschlossen. Die neuen Vorschriften sollen neben der Verkürzung der Dienstzeiten

eine weitgehende Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse ermöglichen. Die Offenhaltung der Schalter für den Personen- und Gepäckdienst kann auf Stationen mit kleinerem Verkehr auf eine Viertelstunde, auf solchen mit größerem Verkehr auf eine halbe Stunde vor Zugabgang beschränkt werden. Für einzelne Züge kann zudem die Abfertigung der Reisenden und des Gepäcks mit Zustimmung des Eisenbahndepartements in den Zug verlegt werden. Für den Güterdienst sind nicht mehr wie bisher bestimmte allgemein verbindliche Dienststunden vorgeschrieben, sondern es wird nur noch die Dauer der täglichen Dienstzeit einheitlich geregelt; deren Verteilung auf die Tageszeiten bleibt dagegen den Verwaltungen überlassen, damit sie den örtlichen Verhältnissen besser angepaßt werden kann. Eine weitergehende Kürzung der Aufgabezeiten der Güter auf Stationen mit kleinem Güterverkehr ist mit Genehmigung des Eisenbahndepartements zulässig. — Mit Rücksicht auf die Einführung des arbeitsfreien Samstagnachmittags ist aus Handels- und Industriekreisen eine Änderung der Vorschriften über die Befreiung vom Bezug der Wagenverspätungs- und Lagergebühren gewünscht worden. Diesem Begehren wird dadurch entsprochen, daß künftig der Samstagnachmittag bei Berechnung der Lade- und Abnahmefristen der Güter nicht mehr mitgerechnet wird. Dagegen ruht auch die Lieferfrist am Samstagnachmittag für die mit dem Bahn-Rollfuhrdienst zuzuführenden Güter, wenn dieser Dienst am Samstagnachmittag eingestellt ist. — Diese Änderungen werden am 1. Februar 1920 in Kraft treten.

— **Die Streikbewegung in Italien** (vergl. Nr. 4, S. 50 d. Ztg.). Der Generalstreik der italienischen Eisenbahner hat laut „Hamburger Fremdenblatt" am Montag, dem 19. Januar, um Mitternacht in allen größeren Städten Italiens begonnen. Am Montag fuhren noch einige Züge unter militärischer Bedeckung ab. Aus Rom sind Züge mit Truppen abgegangen, um die Hauptstrecken zu bewachen. Über die Ursachen des Streiks schrieb die B. B. Z. kurz vor dem Ausbruch: Wie bei uns, so hat auch in Italien die Lebensmittelteuerung den Arbeiterstand zu Forderungen ermutigt, die weit über ihre Ursache hinauszielen und den Bürgerstand zu erdrücken drohen. Die größte, über ganz Italien verbreitete Organisation der Post- und Telegraphenbeamten macht es der Regierung stets besonders schwer, derartigen Ansprüchen energischen Widerstand entgegenzusetzen, namentlich wenn, wie auch diesmal, befürchtet wird, daß die Eisenbahnbeamten mit ihnen gemeinsame Sache machen. Dazu kommt, daß die Unterbeamten in Italien tatsächlich den Lohnarbeitern gegenüber sehr schlecht gestellt sind und genügenden Grund zur Unzufriedenheit besitzen. Aber trotz der für die Regierung aus der neuen Streikbewegung erwachsenen Schwierigkeiten würde man fehlgehen, ihr einen weitgehenden politischen Charakter beizumessen, wenigstens lassen die uns bisher zugegangenen Nachrichten derartige Schlüsse nicht zu. Die italienischen Eisenbahn-, Post- und Telegraphenbeamten pflegen politische Bewegungen nur soweit mitzumachen, als es sich um die Befriedigung ihrer eigenen wirtschaftlichen Forderungen handelt. Ihre Syndikate sind, obwohl sie mit den sozialdemokratischen Organisationen zusammengehen, nicht als revolutionäre Herde zu betrachten. Erst jetzt, wo sie sich von den sozialistischen Verbänden ins Schlepptau nehmen ließen, kam es gelegentlich dahin, daß sie über ihre eigenen Interessen hinaus einen Block bilden helfen, der dann allerdings schwer durch die Regierung gesprengt werden könnte. Die Gewerkschaft der Eisenbahner fordert Lohnzulagen, die für den italienischen Staat eine Mehrbelastung von 800 Millionen Lire bedeuten würden. Die Regierung hat 100 Millionen zur Verfügung gestellt, die Gewerkschaft lehnt aber jede Ermäßigung ihrer Forderungen kategorisch ab und droht mit dem Streik. Innerhalb der Regierung fanden Besprechungen statt, die die wenigstens teilweise Aufrechterhaltung des Verkehrs im Streikfall zum Zwecke haben; wenn nötig, wird die Regierung zum Hilfsmittel der Militarisierung des Bahnbetriebes greifen.

Fremde Erdteile.

— **Löhne der Eisenbahnarbeiter in den Vereinigten Staaten von Amerika.** Die Zahl der Angestellten der amerikanischen Eisenbahnen wird auf 1 900 000 geschätzt. Die Löhne dieses Riesenheeres sind seit 1913 um 1,4 Milliarden Dollars erhöht worden. Der Durchschnittslohn eines Eisenbahnarbeiters betrug 1919 1500 Dollars gegenüber 757 Dollars im Jahre 1913, was eine Erhöhung um nahezu 100 %, genau gesprochen 98,2 % bedeutet. Die Kosten der Lebenshaltung sind in den Vereinigten Staaten während des gleichen Zeitraums um 85,7 % gestiegen. Es wird behauptet, daß keine Klasse von Bürgern der Vereinigten Staaten ihre Einnahmen so erheblich wie die Eisenbahnarbeiter erhöht hat. Dabei sind die Leistungen der amerikanischen Eisenbahnen von etwa 500 Milliarden Tonnenkilometer im Jahre 1913 nur auf etwa 530 Milliarden im Jahre 1919, berechnet nach dem Ergebnis des ersten Halbjahrs, gestiegen. Diese Zunahme steht also in keinem Verhältnis zu dem erhöhten Aufwand für Löhne und erscheint in noch ungünstigerem Lichte, wenn man bedenkt, daß die Anlagen der amerikanischen Eisenbahnen gegenüber dem Jahre 1913 auf eine um 15 % erhöhte Leistungsfähigkeit zugeschnitten sind. Das Jahr 1919 hat den Eisenbahnen der ganzen Welt große Schwierigkeiten bereitet, und die amerikanischen sind davon nicht verschont geblieben. Im Juni vorigen Jahres befanden sich 27 % ihrer Güterzuglokomotiven in unbrauchbarem Zustande, und die Zahl der täglich zurückgelegten Zugkilometer war infolgedessen um 13,3 % gesunken.

Die Arbeitslöhne bilden den Hauptposten unter den Ausgaben der amerikanischen Eisenbahnen, und ihre Erhöhung hat daher auf deren wirtschaftliches Ergebnis den weitestgehenden Einfluß. Im ersten Halbjahr 1919 hat die Zunahme der Ausgaben die gleichzeitige Steigerung der Einnahmen bei weitem übertroffen, was im wesentlichen auf die Erhöhung der Löhne zurückgeführt wird. Obgleich die Frachtsätze um 25 % und die Fahrpreise von 2,5 Cents auf 3 Cents die Meile (1,6 km), also um 20 % erhöht worden sind und die Einnahmen infolgedessen um über 265 Millionen Dollars oder um 12,8 % gestiegen sind, sind doch die Überschüsse infolge einer Steigerung der Ausgaben um fast den gleichen Betrag oder 14,7 %, um 317 000 Dollars oder 0,12 %, zurückgegangen. Der Verkehr mit Kohlen und Getreide hat im Berichtszeitraum gegenüber dem Vorjahr abgenommen, der Baumwollverkehr dagegen zugenommen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Güterverkehr.

Ausnahmetarif für verschiedene Futtermittel. — Tfv. 2 c.

Mit Gültigkeit vom 22. Januar 1920 wird die Frachtvergünstigung für Heidekraut usw. in der Ziffer 4 der Anwendungsbedingungen (Gestellung von 2 offenen Wagen anstelle eines großräumigen offenen Wagens) aufgehoben.

Berlin, den 19. Januar 1920. (72)
Eisenbahndirektion.

Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II.

Im Nachtrag III vom 1. November 1919 sind einige Druckfehler bei den dänischen Schnittsätzen und Entfernungen berichtigt worden. Der in die Schnittsätze der Württembergischen Staatseisenbahnen bei den Wagenladungsklassen eingerechnete Zuschlag von 2,2 ₰ für 100 kg fällt mit Ablauf des 31. Januar 1920 weg. Die örtlichen Bestimmungen für Basel Bad. Stb. haben eine neue Fassung erhalten.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Altona, den 17. Januar 1920. (75)
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 25. Januar 1920 ab werden die laut Gemeinsamem Binnentarif der Deutschen Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft (Badische Nebenbahnen) zur Einrechnung kommenden Umladegebühren und Tarifzuschläge im Binnen- und direkten Verkehr erhöht.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der E. V. O. (Reichsgesetzblatt 1914, Seite 455). Nähere Auskunft erteilt die Unterzeichnete.

Berlin, den 17. Januar 1920. (74)
Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft, Aktiengesellschaft.

Tfv. 53. Binnentarif der Bentheimer Kreisbahn.

Die Hafenanschlußgebühren in Nordhorn werden vom 1. 4. 20 ab erhöht.

Btr.-Dir. der Bent. Kr. v. 17. 1. 20.
Nr. 349. (76)

Binnentarif der Karlsruher Lokalbahnen.

Mit sofortiger Wirkung wird der Ausnahmetarif 1 für Holz aufgehoben.

Karlsruhe, den 16. Januar 1920. (73)
Städtisches Bahnamt.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 7. Berlin, den 28. Januar 1920. LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, **amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 8 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 40 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 45 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 50 Pf. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 1.35 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Inhalt:

Bayerische Betriebsinspektion oder preußisches Betriebsamt?

Die Betrachtungen zur Frage der Organisation der künftigen Reichseisenbahnen haben schon einen großen Umfang angenommen und fast jeder Gliedstaat des Deutschen Reiches ist mit einem Fachmann auf den Plan getreten, der zu dieser für die deutschen Eisenbahnen so wichtigen Frage Stellung genommen hat. Mich als Vorstand einer bayerischen Betriebsinspektion haben vor allem die Abhandlungen interessiert, die die Frage der Gestaltung der künftigen Inspektionen oder Ämter berühren. Bevor ich nun meine eigene Stellungnahme kundgebe, möchte ich kurz zusammenstellen, zu welchen Schlüssen die Vertreter der einzelnen Gliedstaaten bisher gekommen sind.

Nur zwei Fachleute — Regierungsrat Quaatz in Cöln und Rechnungsrat Faude in Stuttgart (siehe Vereinszeitung Nr. 37 und Nr. 53)[1] — haben sich für die Beseitigung der bisherigen Ämter oder Inspektionen (Bezirksstellen) ausgesprochen, weil sie der Meinung sind, daß diese sich nicht bewährt haben. Den Beweis hierfür glauben beide durch die Behauptung erbringen zu können, daß die Ämter (Ä.) oder Inspektionen (I.) vor allem nicht in der Lage gewesen seien, die Fühlung zwischen den Dienststellen und den Direktionen (D.) herzustellen und zu erhalten, und daß deswegen die Einschaltung eines Bindegliedes, nämlich die Verwendung von besonderen Kontrolleuren, erforderlich gewesen sei. Auch die Notwendigkeit der Einführung der Zug-, Betriebs-, Oberbetriebsleitungen soll das mangelhafte Arbeiten der Ä. oder I. beweisen. Als Ersatz für diese schlägt Quaatz je nach dem Umfange ihrer Geschäftsaufgaben neue Bahnämter I. und II. Klasse vor, denen neben den Abteilungen (Bahnhof, Fahrkartenausgabe, Güterabfertigung usw.) gleichen Orts auch Dienststellen der anschließenden Strecken zu unterstellen wären. Ein solches Bahnamt soll aber nicht eine Instanz werden, sondern nur als eine sogenannte „Gesamtdienststelle“ zu betrachten sein. Die Zuständigkeiten einer solchen Gesamtdienststelle sollen dagegen wesentlich erweitert werden. Nach Faude sollen alle Stationen als „Lokalstellen“ mit erheblich größerer Selbständigkeit als bisher den D. ebenfalls unmittelbar unterstellt werden.

Ich fasse nun die beiden Vorschläge dahin auf, daß der größere Teil der Zuständigkeiten der bisherigen Ä. oder I. auf die neuen Bahnämter oder Lokalstellen, der übrige Teil aber an die übergeordneten D. übergehen soll. Worin soll nun der Vorteil gegenüber dem bisherigen Zustande bestehen? Will man damit etwa die Betriebskontrolleure, Zugleitungen usw. ausschalten können? Wer soll künftig die bisher von den Ä. oder I. geleistete wertvolle Kleinarbeit übernehmen?

Schon zurzeit sind die D. mit Arbeiten untergeordneter Bedeutung derart überlastet, daß sie nicht in der Lage sein werden, die durch die Auflösung der Ä. oder I. anfallende Kleinarbeit auch noch an sich zu ziehen. Sie werden im Gegenteil bei der Neuordnung darauf Bedacht nehmen müssen, daß sie — wollen sie an Großzügigkeit und Überblick nicht weiter verlieren — entsprechend dem Zuge der Zeit einen nicht geringen Teil ihrer bisherigen Zuständigkeiten nach unten abstoßen. Den neuen Bahnämtern aber gleich die ganze Zuständigkeit der bisherigen Ä. oder I. zu übertragen, halte ich für einen gewagten Versuch, der diese Frage sicherlich nicht im günstigen Sinne lösen würde. Und was wäre dann schließlich erreicht? Lediglich eine Änderung der Namen!

Auf jeden Fall aber könnten die jetzigen Bahnhöfe die Aufsicht und Überwachung nur über einen beschränkten Bezirk mit übernehmen, die Bezirke der alten Ä. oder I. müßten also in kleinere aufgeteilt werden, und da die neuen Ä. nicht so

---

[1]) Die hier und später angeführten Nummern der Vereinszeitung beziehen sich auf den Jahrgang 1919.

ohne weiteres den geänderten Verhältnissen gewachsen wären, mit Personalvermehrung bedacht werden. Auf bayerische Verhältnisse übertragen, kämen für diese neuen Stellen in erster Linie die bei den Betriebsinspektionen (Bi.) verwendeten Beamten (3 Köpfe) in Betracht. Ob man aber mit diesen drei Köpfen den Gesamtbedarf der neuen Ä. decken kann, möchte ich stark in Zweifel ziehen. Zum mindesten aber würde der Vorschlag Quaatz eine Personalersparung nicht zur Folge haben.

Wenn nun Geh. Baurat Reinicke in seinen Betrachtungen (Nr. 47 der Vereinszeitung) zu dem Schlusse kommt, daß bei der von Quaatz vorgeschlagenen Organisation die Errichtung der Bahnämter unter Beseitigung der bisherigen Ä. und unter Verteilung der Aufgaben auf die Bahnämter, Bauämter und D. der schwächste Punkt ist, so kann ich ihm nicht unrecht geben. Er ist eben wie auch Geh. Baurat Heinrich (Nr. 42 der Vereinszeitung), Finanz- und Baurat Götze (Sachsen) (Nr. 50), Eisenbahnpräsident Seydel (Nr. 68), Regierungsbaumeister Röbe (Nr. 75), Eisenbahn-Obersekretär Paschedag (Nr. 76) und Regierungsbaumeister Freyß (Nr. 78), Fachleute verschiedenster Richtungen, zu der Überzeugung gekommen, daß sich die preußische Verwaltungsform (somit auch die Einrichtung der Ä.) bewährt hat und deshalb bei der Organisation der künftigen Reichseisenbahnen zugrunde gelegt werden soll. Auch Ernst Kehm in Crailsheim kommt in seinen Ausführungen (Nr. 76) zu dem Ergebnis, daß für die Bezirksstellen (Ä. oder I.) ein Bedürfnis vorhanden ist.

Nach meinen Erfahrungen, die ich sowohl in der Heimat wie auch im Felde während meiner 50-monatigen Tätigkeit als Vorstand eines Militär-Eisenbahnbetriebsamtes gesammelt habe, kann ich mich diesen Urteilen über die Bewährung der zwischen den D. und äußeren Dienststellen eingeschalteten Zwischeninstanzen (I. oder Ä.) vorbehaltlos anschließen, wobei ich allerdings nicht gesagt haben möchte, daß nicht noch verbessernde Änderungen vorgenommen werden könnten. Besonders im Felde hat es sich gezeigt, daß die Ä. das eigentliche Rückgrat der Eisenbahnverwaltung waren und die Aufgaben, auch wenn sie plötzlich und unvorhergesehen aufgetreten sind, in bester Weise gelöst haben. Hierfür legen die wiederholten Anerkennungen der militärischen Behörden Zeugnis ab. Eine Instanz muß eben vorhanden sein, die beweglich ist und weniger schwerfällig arbeitet als die D.

Soll nun bei der künftigen Neuordnung die Verwaltungsform der bayerischen Betriebsinspektion oder des preußischen Betriebsamts (Ba.) übernommen werden? Der Unterschied zwischen diesen beiden Behörden besteht darin, daß bei einem preußischen Betriebsamt Bau und Betrieb in einer Hand vereinigt sind, und daß besondere Verkehrsämter (Vä.) gebildet sind, während bei den süddeutschen Staaten: Bayern, Württemberg und Baden besondere Bauinspektionen (Baui.) bestehen, dagegen Betrieb und Verkehr und nur bei besonders gelagerten Verhältnissen (kleineren Bezirken — bayerische Betriebs- und Bauinspektionen —) auch der Bau von einer Hand geleitet werden.

Daß preußische Fachleute, und zwar die bautechnisch vorgebildeten Kreise, allgemein der Ansicht sind, daß die jetzt bestehende Organisation im großen und ganzen zweckmäßig ist, und deshalb für ihre Beibehaltung eintreten, nimmt mich nicht wunder. Nicht unerwähnt jedoch will ich lassen, daß auch in Preußen Stimmen dahin laut geworden sind, daß man über die Zweckmäßigkeit der Trennung oder Belassung der baulichen Unterhaltung der Bahnanlagen bei den Bä. oder der Vereinigung von Betrieb und Verkehr bei einem Amt immerhin streiten könne. In Sachsen ist die Organisation ganz eigenartig insofern, als dort Bauämter für Bau und Unterhaltung und Betriebsdirektionen für den Betrieb und Verkehr errichtet sind. Wie aber Finanz- und Baurat Götze in Nr. 50 der Vereinszeitung zum Ausdruck bringt, sieht Sachsen seinen Verwaltungsaufbau als nicht empfehlenswert an, sondern will die preußische Verwaltungsform, in der es gewissermaßen ein Vorbild erblickt, in ihren wesentlichen Zügen übernehmen.

Ein entschiedener Gegner der preußischen Organisation ist in Betriebs-Inspektor Kraus (Baden) aufgetreten. Er ist (Nr. 75) der Überzeugung, daß die Erfahrungen, die über die preußische Betriebsorganisation während des Krieges, im Feldeisenbahndienst und in der Heimat gesammelt worden sind, die in süddeutschen rein technischen Fachkreisen bestehenden Bedenken nur haben bestätigen können.

Die württembergische Eisenbahnverwaltung hat aber schon im Jahre 1911 nach einer um diese Zeit erschienenen Denkschrift (S. 556 der Vereinszeitung) auf dem Standpunkt gestanden, daß dort, wo im einzelnen Fall besonders einfache Verhältnisse eine weitere Zusammenlegung der Dienstzweige unbedenklich erscheinen lassen, die Vereinigung des Betriebsbezirksdienstes mit dem Stationsdienst näher liegen dürfte als mit dem Bau- oder maschinentechnischen Dienste. Im Jahre 1918 hat diese Verwaltung nicht in Abänderung, sondern in logischer Anwendung des Grundsatzes, daß bei schwierigeren Verhältnissen die Vereinigung von Bau und Betrieb in einer Hand das zweckmäßigere ist, ein Betriebsamt nach preußischem Muster, allerdings auch unter Einbeziehung des Verkehrs, errichtet.

Auch in den Kreisen meiner Fachkollegen hat eine Abneigung gegen die Trennung von Bau und Betrieb bestanden, und vielleicht besteht sie zum Teil noch. Die Abtrennung des Verkehrs von den Bä. habe ich, nachdem ich über ein Jahr als Vorstand eines Militär-Eisenbahnbetriebsamtes neben dem Betrieb und Bau auch die Leitung des Verkehrsdienstes in meinen Händen gehabt habe, zunächst und auch späterhin noch längere Zeit als einen großen Nachteil empfunden. Dadurch, daß die Bahnhöfe zwei unmittelbare Vorgesetzte über sich haben, in Betriebsfragen den Betriebsamts- und in Verkehrsfragen den Verkehrsamts-Vorstand, ist der Keim zu Reibungen gegeben. Bei Dienstvernachlässigungen, die bei den Bahnhöfen vorkamen, mußten in der Regel beide Amtsvorstände in Tätigkeit treten und die Erhebungen gemeinsam führen. Auch bei Untersuchungen von Diebstählen und Beraubungen, bei Einlegung von Güterzügen usw. wäre die Leitung in einer Hand von Nutzen gewesen. Es war daher begreiflich, wenn wir süddeutsche Vorstände (auch der Vorstand des einschlägigen Verkehrsamtes war zufällig ein Süddeutscher) über die bei der preußischen Verwaltung nach unserer Anschauung bestehenden Organisationsfehler unsere Meinung ausgetauscht haben und zu dem Ergebnis gekommen sind, daß der süddeutsche Verwaltungsaufbau den Vorzug verdiene.

Langsam, aber sicher, ist noch im Felde in meiner Meinung ein Wandel eingetreten. Der Wandel vollzog sich um so gründlicher, seit ich nach meiner Heimkehr wieder die Leitung meiner alten Bi. übernommen habe und nun den Nachteil empfinde, der darin liegt, daß ich nicht mehr die Zuständigkeit, wie sie einem preußischen Ba. zukommt, in meiner Person vereinigen kann. Welche kostbare Zeit wird durch die Besprechungen zwischen den Bi.- und Baui.-Vorständen vergeudet! Und nur da, wo auf beiden Seiten mit dem nötigen Taktgefühl und besten Willen gehandelt wird, ist ein ersprießliches Arbeiten möglich.

Schon bei jedem noch so kleinen Unfalle leidet der Gang der Erhebungen darunter, wenn zwei Stellen nebeneinander arbeiten. Über die Entstehungsursache können die beiden Amtsvorstände verschiedener Meinung sein. Dazu kommt noch, daß jeder Amtsvorstand mehr oder weniger das Bestreben hat, sein Personal möglichst rein dastehen zu sehen. Kommen nun die beiden Amtsvorstände auch in anderen Fragen in ihren Meinungen nicht zusammen, dann gehen die Akten der D. zur Entscheidung zu. Doch auch dort werden Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Bau- und Betriebsreferenten nicht zu vermeiden sein; die Entscheidung muß dann der Eisenbahnpräsident treffen. In Preußen entscheidet

der Ba.-Vorstand gewissermaßen als Unparteiischer in erster Instanz und wird in der Regel mit seinem Gutachten der Wirklichkeit am nächsten kommen. Und darin, daß die zwischen den Bahnhöfen und Bahnmeistereien auftretenden und nie ganz zu vermeidenden Kompetenzkonflikte, Reibungen und Unstimmigkeiten in der Regel schon vom Amtsvorstand als Spitze aus der Welt geschafft werden können, liegt die größte Stärke der preußischen Organisation.

Ein besonders heikles Kapitel ist die Einstellung von Arbeitern, die den der Baui. unterstellten Bahnmeistern obliegt, und die Auswahl und Heranziehung zur Ausbildung, die hingegen Sache der Bi. ist. Die Bi. fordert ihren Bedarf bei der Baui. an. Der Baui.-Vorstand, der selbstverständlich schon im wirtschaftlichen Interesse seinen Standpunkt wahren muß, will aber seine besseren, meist schon angelernten Kräfte nur notgedrungen abgeben, weil er sie in seinem Arbeitsgebiet selbst gut brauchen kann. Der preußische Ba.-Vorstand kann hier leicht einen Ausgleich schaffen; er kennt seinen Bedarf an Betriebspersonal genau und kann schon bei der Aufnahme die richtige Auswahl treffen. Ebenso lassen sich in einem preußischen Ba. die Urlaubsvertretungen und Ablösungen bei Erkrankungen glatter und glücklicher regeln.

Wenn gar Bau und Betrieb in unmittelbare Berührung kommen, das ist, wenn in unmittelbarer Nähe des Betriebes gebaut wird, dann sind meist lange Verhandlungen zwischen den beiden Amtsvorständen nötig, um zu einem Ziele zu kommen. Bei zu enger Auslegung der Betriebsvorschriften können dem Bau Bedingungen auferlegt werden, die oft nur mit ganz erheblichen Mehrkosten und dann auch noch auf Kosten einer raschen Bauausführung erfüllt werden können. Die richtige Mittellinie, auf der einen Seite größte Betriebssicherheit und auf der andern Seite möglichste Wirtschaftlichkeit, zu finden, wird nur einem Vorstande gelingen, der mit den technischen Grundlagen des Eisenbahnbetriebes völlig vertraut ist, und der für den Betrieb und den Bau die volle Verantwortung zu tragen hat.

Auf die Notwendigkeit einer ständigen Fühlungnahme zwischen dem Bi.- und Baui.-Vorstande bei der jetzt besonders wichtigen Wohnungsfürsorge (Versetzung und Unterbringung des Personals), beim Sicherungswesen, bei Signalschaufahrten, bei der Bearbeitung von Industriegleisanlagen und widerruflichen Einrichtungen, bei der Verteilung von Dienstgärten, bei der Einlegung von Arbeitszügen und Durchführung von Umzügen des Bahnunterhaltungs- und Bahnbewachungspersonals der freien Strecke, bei der Herstellung von Übernachtungsräumen und Badeeinrichtungen usw. will ich nicht weiter eingehen.

Nur noch besonders hervorheben möchte ich den Grundsatz des Geh. Baurates Heinrich (Nr. 42 der Vereinszeitung), der dahin geht, daß die Erfahrungen im Betrieb gründlicher als bisher bei der Ausarbeitung von Bauentwürfen ausgebaut werden sollen. Bei uns in Bayern hat bisher der Bautechniker, wenn er nicht abweichend von der Regel Vorstand einer Bi. oder Bbaui. geworden war, keine Möglichkeit gehabt, sich gründliche Kenntnisse im Betrieb zu erwerben. Fast alle bisher im Bauwesen verantwortlichen Fachleute haben die gleiche Laufbahn durchschritten. Nach dem Staatsexamen ist der bautechnisch gebildete Anwärter Leiter einer Bauführung geworden, dann war er längere Zeit als Hilfsarbeiter im Bau- oder Neubaureferate verwendet, um später zum Vorstande einer Baui. oder Neubaui. befördert zu werden. Im weiteren Verlaufe ist er zum Bau- oder Neubaureferenten einer D. und schließlich zum Referenten des Bau- oder Neubaureferates im Verkehrsministerium vorgerückt.

Bei einer solch einseitigen Ausbildung erscheint es daher nicht verwunderlich, wenn unsere Bahnbauten unter dem Gesichtswinkel des Bauingenieurs entstanden sind, dem in erster Linie daran gelegen war, mit möglichst geringen Kosten sein Bauwerk entstehen zu lassen. Die Rücksichtnahme auf die spätere Betriebsführung hat ihm in der Regel kein Kopfzerbrechen verursacht. Nun muß der Betrieb zu seinem großen Nachteil mit diesen oft ungünstigen Anlagen dauernd arbeiten. Nachträglich müssen jetzt große Baukosten aufgewendet werden, um diese Anlagefehler, die sich oft mit geringem Mehraufwand beim Bau hätten vermeiden lassen, später wieder zu beseitigen.

Auch im Interesse des Verkehrsdienstes selbst liegt es, wenn dieser nicht einem andern Amt angegliedert ist, sondern selbständig schalten und walten kann. Im Laufe der Zeit hat sich wohl bei allen Eisenbahnverwaltungen der Grundsatz herausgebildet: „Der Betrieb geht über alles“, und so ist es dazu gekommen, daß der Amtsvorstand bei uns in Bayern in der Regel das Schwergewicht seiner Tätigkeit auf den eigentlichen Betriebsdienst legt und für den Verkehrsdienst nur einen Teil seiner Kraft übrig hat. Es ist daher begreiflich, wenn er sich mit seinen Verkehrsanforderungen nach der Betriebsleistung seiner Bahnen richtet, statt umgekehrt seine Betriebsleistungen so einzustellen, daß er den Anforderungen des Verkehrs möglichst gerecht wird. Die Folge davon ist, daß der Verkehrsdienst darunter zu leiden hat.

In Preußen hat die Organisation glänzende wirtschaftliche Erfolge erzielen können, und ich glaube nicht fehlzugehen, wenn ich behaupte, daß dieses günstige Ergebnis in erster Linie in der Errichtung von besonderen Verkehrsämtern (Vä.) begründet ist. Die preußische Verwaltung hat richtig erkannt, daß der Verkehrsdienst ein Gebiet ist, bei dem nur Spezialisten mit Erfolg Ersprießliches leisten können. Und in der Tat erfordert dieser Dienst wie kein anderer Leute mit gründlicher Sach- und Fachkenntnis, die nur auf diesem Gebiete zu arbeiten haben, und die durch keine andere Aufgabe von ihrem Zwecke, den Verkehr möglichst zu heben, abgelenkt werden. Nur eine ungeschmälerte Arbeitskraft, ausgerüstet mit den gründlichsten Kenntnissen des gesamten Verkehrs-, Abfertigungs-, Beförderungs- und kommerziellen Dienstes, der nötigen Tatkraft und großem Weitblick kann einem so wichtigen Posten gewachsen sein. Ohne gründliche Fachkenntnis wird der Leiter des Verkehrsdienstes — soll sein Ansehen nicht Schaden leiden — nicht in der Lage sein, seinen Bahnhöfen auch in schwierigeren Fragen sofort mit Rat und Tat zur Seite zu stehen. In ständiger Fühlung mit der Verkehrswelt wird es ihm möglich sein, die schwachen Stellen seines Bezirkes zu erkennen; mit seinen Forderungen rechtzeitig an den Bau und Betrieb heranzutreten und die Maßnahmen durchzusetzen, die er für geeignet hält, um Verkehrsabdrosselungen tunlichst hintanzuhalten.

Wenn im Jahre 1912 im Rheinlande und in Westfalen plötzlich und unvorhergesehen eine Verkehrswelle auftrat, der der Betrieb nicht Herr geworden ist, dann lag m. E. die Schuld an den dadurch entstandenen Schwierigkeiten weniger auf Seiten der Betriebsleiter als vielmehr auf Seiten der Verkehrsleiter, die anscheinend die kommende Welle nicht rechtzeitig erkannt und es deshalb unterlassen haben, den Betrieb zu geeigneten Gegenmaßnahmen zu drängen, die selbstverständlich über die Grenzen der Wirtschaftlichkeit nicht hinausgehen dürfen. Der Bezirk eines Va. darf daher nicht auf einen zu engen Kreis beschränkt bleiben. Bei uns in Bayern macht sich der beengte Wirkungskreis einer Bi. mit durchschnittlich 200 km (hauptsächlich Nebenbahnen) schon recht mißlich geltend. Bei der Einlegung eines Güterzuges, bei der Abänderung des Laufes eines Stückgutkurswagens usw. müssen bei der kurzen Strecke Hof-Regensburg (179 km) 5 Bi. mitwirken. Es muß also da ein umständlicher Apparat in Bewegung gesetzt werden. Aus dem gleichen Grunde halte ich die Errichtung von gemischten Ä. (Bau, Betrieb und Verkehr in einer Hand vereinigt), wie sie zurzeit in Bayern in den Bbaui. bestehen und wie sie Finanz- und Baurat Götze im Schlußsatze seiner Ausführungen (Nr. 50) empfiehlt, für ganz unzweckmäßig.

Läßt sich die Angleichung oder die Überführung des bayerischen Systems in die preußische Verwaltungsform rasch

und ohne gewaltsamen Eingriff in die bayerischen Verhältnisse vollziehen? Diese Frage glaube ich bejahen zu können.

So z. B. würden die bisherigen Baui. Schwandorf, Weiden, Eger und die Bbaui. Markt-Redwitz im großen und ganzen ihrem Umfange nach bestehen bleiben können, wobei selbstverständlich eine günstigere Abgrenzung der bisherigen Bezirke nicht für ausgeschlossen gelten soll. Die betriebsdienstlichen Aufgaben der aufzulösenden Bi. würden an die am gleichen Ort bereits bestehenden Baui. und der verkehrsdienstliche Teil an das etwa in Weiden zu errichtende Va. übergehen. Das neue Va. Weiden würde dann ähnlich dem Maschinenamte Weiden die Bezirke der Bä. Schwandorf, Weiden, Markt-Redwitz und Eger umfassen. Die bei den Bi. freiwerdenden Beamten wären, soweit sie die Betriebs- und Personalraten bearbeiteten, an die Baui. (Bä.) und soweit sie mit dem Verkehrsdienst Befassung hatten, an das Va. Weiden zu überweisen. Einer der überzähligen Bi.-Vorstände würde die Leitung des Va. Weiden zu übernehmen haben, und die beiden andern Bi.-Vorstände könnten für andere Zwecke freigemacht werden.

Zu erwägen wäre bei dieser Neuregelung auch gleich noch, ob jetzt nicht der günstige Zeitpunkt gekommen ist, den künftigen Bä. die sämtlichen Hochbauarbeiten abzunehmen und sie neu zu errichtenden Hochbauämtern zu übertragen, womit einem schon längst gehegten Wunsche der Hochbautechniker Rechnung getragen werden könnte. In dem vorhin als Beispiel angeführten Falle wäre das Hochbauamt etwa ebenfalls in Weiden zu errichten.

Nicht in gewagte Versuche sollen sich die für die Organisation der Reichseisenbahnen verantwortlichen Kreise einlassen; sie sollen nicht in Bausch und Bogen alles von Preußen übernehmen; ihre Aufgabe wird es vielmehr sein müssen, alle Möglichkeiten eingehend zu prüfen und von allen Verwaltungen das Beste herauszuholen. Aber ich glaube, daß auch sie zu dem gleichen Ergebnis kommen werden, wie Geh. Baurat Heinrich (S. 435 der Vereinszeitung), wenn er sich dahin ausspricht: „Das in der preußischen Organisation durchgeführte System, Bau und Betrieb in einer Hand, und zwar in der des bautechnisch vorgebildeten Beamten zu vereinigen, ist wohl begründet. Es hat sich bewährt und wird sich auch durchsetzen müssen, wenn die Organisation der Reichseisenbahnen aufgebaut wird."

Semmelmann, Direktionsrat in Schwandorf.

Bemessung der Zahl und Art der Lokomotiv-Betriebsarbeiter in den Eisenbahn-Betriebswerkstätten.

Von Regierungs- und Baurat **Lüders**.

In den Vorkriegszeiten wurden die gesamten Betriebsarbeiten im Lokomotivschuppen — Anbrennen der Lokomotiven und Warten der unter Dampf stehenden Kessel, Ausschlacken, Reinigen des Aschkastens und der Rauchkammer, Wassergeben, Blasen der Rohre, Auswaschen des Kessels, Putzen der Lokomotive und die übrigen Nebenarbeiten — nach dem Stückzeitverfahren vergeben. An Hand des Schuppenbesetzungsplanes wurde Zahl und Gattung der Lokomotiven ermittelt, die im Lokomotivschuppen behandelt werden mußten; je nach der Länge des Stillstandes erhielten sie ganze oder halbe Putzungen, für welche nach Lokomotiv-Gattungsgruppen getrennt besondere Stückzeiten — Tagewerkssätze — vorgesehen waren. In den Stückzeiten für die ganze und halbe Putzung waren alle Betriebsarbeiten enthalten. War auf diese Weise die Stückzeit — die Tagewerkszahl — errechnet, so bestimmte sich die Zahl der Arbeiter dadurch, daß — zur Erzielung eines Überverdienstes von 30 % — die Stückzeit durch 1,3 geteilt wurde. Die Betriebswerkstätte hatte nun zwar die ihr zugebilligte Kopfzahl, mußte aber die Verteilung auf die einzelnen Arbeitsgattungen selbst vornehmen, wobei sie mehr oder weniger Geschick und Sachkenntnis bewies, so daß recht sonderbare Ergebnisse zutage traten. Für den eigentlichen Putzdienst blieben meistens herzlich wenig Leute übrig.

Der Fehler des Verfahrens lag darin, daß die einzelnen verschiedenartigen Arbeiten zu einer Stückzeit zusammengefaßt waren und daß häufig auf die recht verschiedenen örtlichen Verhältnisse und Arbeitsweisen keine Rücksicht genommen wurde. Je weniger reiner Putzdienst geleistet wurde, um so geringer war auch die Arbeiterzahl und damit um so höher der Arbeitsverdienst des einzelnen Arbeiters. Das Verfahren stellte demnach gewissermaßen eine Vergütung für das Nichtputzen dar.

Trotzdem war der Putzzustand der Lokomotiven bei dem allenthalben reichlich bemessenen Lokomotivbestande, der geringen Ausbesserungszahl und der fast ausschließlich noch vorherrschenden einfachen Besetzung gut, zumal das Lokomotivpersonal selbst für beste Instandhaltung sorgte und die Lokomotiven zur gründlichen Säuberung nach Bedarf aus dem Dienste herausgezogen werden konnten.

Im Laufe des Krieges änderte sich die Sachlage gründlich zum Nachteil, als infolge Abgabe von Lokomotiven an die Heeresverwaltung und infolge hohen Ausbesserungsstandes die Lokomotiven knapp wurden, die Verschmutzungen durch Verwendung mangelhafter Dichtungsstoffe und minderwertiger Öle zunahmen, die Reinigungsarbeiten an Rost, Aschkasten, Rauchkammer und Rohren infolge der schlechteren Beschaffenheit der Kohle größeren Zeitaufwand erforderten und die wilde Besetzung der Lokomotiven und die Verwendung ungeeigneter Heizer zur Vernachlässigung der Lokomotiven durch die Personale führte; die an sich schon unzureichend bemessene Zahl der im reinen Putzdienst tätigen Arbeiter mußte weiterhin noch notgedrungen verringert werden, damit Sonderarbeiten ausgeführt werden konnten, die durch Benutzung von Ersatzstoffen — eisernen Feuerbuchsen u. a. — bedingt wurden. Dagegen konnte in den meisten Fällen die Kopfzahl nicht vermehrt werden, weil Männer nicht zu haben waren und Ersatz durch Frauen wegen der Schwere der Arbeit größtenteils nicht möglich war. Die Knappheit an Leuten führte dazu, wichtige Arbeiten, wie das Rohreblasen und Auswaschen, gleichfalls zu vernachlässigen oder ganz zu unterlassen.

Die mangelhafte pflegliche Behandlung der Lokomotiven in den Betriebswerkstätten führte weiterhin zu Lokomotivschäden während der Fahrt und damit zu Betriebsunregelmäßigkeiten, wodurch wiederum der Ausbesserungsstand sich erhöhte und die Zahl der betriebsfähigen Lokomotiven noch mehr abnahm. Der beste Ausbesserungsstand muß sich notgedrungen verschlechtern, wenn nicht eine gute Behandlung der Lokomotiven im Betriebe gewährleistet ist.

Die Größe und Ausstattung der Anlagen vor und in den Lokomotivschuppen, die eine ordnungsmäßige und schnelle Erledigung der Betriebsarbeiten erforderten, waren auf Verwendung bester Kohle und voll leistungsfähiger Arbeitskräfte in den Friedensjahren berechnet. Im Laufe des Krieges konnten diese Anlagen mit der Abnahme der Güte der Kohlen und der Leistung der Arbeiter nicht mehr dem tatsächlichen Bedürfnisse entsprechen; Verzögerungen in der Abfertigung der Lokomotiven, Verlängerung der Zeiten für den Vorbereitungs- und Abschlußdienst der Lokomotiven waren auch hierdurch wieder bedingt und damit Verringerung der Zahl der betriebsbereiten Lokomotiven und Schwierigkeiten in der Lokomotivgestellung.

Die Aufhebung des Stückzeitverfahrens, das während des Krieges überall da, wo es noch bestand, beseitigt und durch Vergebung der Arbeiten im Tagelohn ersetzt wurde, schaffte wohl eine kleine Erleichterung, die jedoch durch die vorher gekennzeichneten Schwierigkeiten reichlich wieder aufgewogen wurde.

Mit Einstellung der Kriegshandlungen im November 1918 waren zwar reichlich Arbeitskräfte vorhanden, jedoch war der Arbeitswille so gering, daß eine Besserung nicht erzielt wurde. Auch fehlte den Betriebswerkstätten häufig die nötige Anleitung zur richtigen Bemessung der Arbeitsgruppen, so daß große Unterschiede in ihrer Besetzung festgestellt werden konnten. Die bald darauf erfolgte überhastete Einführung des Achtstundenarbeitstages und die dann folgenden Vorschriften über vermehrte Ruhetage und erweiterten Erholungsurlaub richteten ferner viel Unheil an, so daß heute immer noch der Zustand besteht, daß für den reinen Putzdienst nur unzulängliche Kräfte vorhanden sind. Die Hauptursache liegt darin, daß immer noch die alte ungenügende

Kopfzahl zugrundegelegt ist, daß die veränderten Verhältnisse in bezug auf Abnahme der Leistung der Arbeiter und der Betriebsanlagen nicht berücksichtigt werden, daß bei den Dienststellen häufig über die zu leistenden Dienste und ihre Zeitdauer keine Klarheit herrscht und daß die Ersatzkräfte für die Ruhetage und den Erholungsurlaub offenbar nirgends in Betracht gezogen sind.

In folgendem werden Vorschläge gebracht, die geeignet sind, hierin Wandel zu schaffen, so daß allmählich wieder geordnete Zustände einkehren können.

Der Bemessung der Zahl der Betriebsarbeiter werden gleichfalls, wie in der Abhandlung über die Bestimmung der Zahl und Art der Werkstättenarbeiter in den Betriebswerkstätten — Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Jahrgang 1919, Nr. 75/76 — nach Größe und Ausstattung der Lokomotiven drei Gattungsgruppen zugrunde gelegt, und zwar:

Gruppe 1: Lokomotiven der Gattungen S 9/S 10,
„ 2: Lokomotiven der Gattungen S 7/P 8/G 8/G 8^1/G 10 G 12/T 14,
„ 3: Lokomotiven der übrigen Gattungen,

wobei der achtstündige Arbeitstag und der Leistungsrückgang der Arbeiter zu berücksichtigen sind.

Die Gesamtzahl der erforderlichen Arbeiter setzt sich zusammen aus der Zahl der Arbeiter, die nötig sind, um

I. die tatsächliche Arbeitsleistung auszuführen,
II. den Vorschriften über die Ruhetage und den Erholungsurlaub Genüge zu leisten.

Die tatsächlichen Arbeitsleistungen gliedern sich in solche, die rechnerisch zu ermitteln, und solche, die nur schätzungsweise festzustellen sind.

Zu den tatsächlichen Arbeitsleistungen, die rechnerisch zu ermitteln sind, gehören:

1. das Anbrennen der Lokomotiven und das Warten der unter Dampf stehenden Kessel; die ausführenden Arbeiter sind die Schuppenfeuerleute;
2. das Ausschlacken — Rostreinigen, Ascheziehen, Rauchkammerreinigen, Wassergeben und Ausräumen der Löschgrube —; die Arbeiter, welche diese Arbeiten bewirken, heißen Ausschlacker;
3. das Rohrblasen, einschließlich Blasen der Überhitzerrohre und -kammer; die ausführenden Arbeiter sind die Rohrbläser;
4. das Auswaschen der Lokomotivkessel; die hiermit betrauten Arbeiter sind die Auswascher;
5. das Putzen der Lokomotiven — der eigentliche Putzdienst —; die ausführenden Arbeiter sind die Maschinenputzer einschließlich der Vorputzer, die nur das Putzen zu beaufsichtigen haben.

Die Zeitdauer dieser Arbeiten richtet sich nach der Leistungsfähigkeit der Arbeiter und nach den vorhandenen Einrichtungen. Die Arbeiten benötigen zur Ausführung ausschließlich Handverrichtungen, die nur zu Punkt 2 und 3 durch maschinelle Anlagen gefördert werden können. Zugrunde gelegt sind der folgenden Betrachtung die gebräuchlichsten Anordnungen, bei denen nur zu Punkt 3 — Rohreblasen — maschinelle Einrichtungen — Luftpreßanlage — als nötig angenommen sind. Insbesondere lassen sich die Zeiten, die für das Ausschlacken angesetzt sind, durch sachgemäße Verladevorrichtungen für Schlacke und Lösche, durch richtige Anordnung der Anlagen und durch zweckdienliche Zusammenfassung der einzelnen Arbeitsvorgänge erheblich abkürzen, so daß der Betrieb wirtschaftlicher gestaltet werden kann.

Diese Arbeiten und ihre Zeitdauer zeigt Zusammenstellung 1, worin die niedrigen Zahlen den Wert nach der Arbeitsleistung in den Vorkriegsjahren, die höheren Zahlen den augenblicklichen Leistungswert darstellen:

Zusammenstellung 1.

Laufende Ziffer	Art der Arbeiten	Zeitdauer in Minuten oder Stunden bei Lokomotiven S9/S10	S7/P8/G8 G8^1/G10/ G12/T14	Lokomotiven der übrigen Gattungen	Zahl der nötigen Schichten	Bemerkungen
1.	Anbrennen und Warten unter Dampf. (Schuppenfeuerleute)	$t' = 40'$ bis $60'$	$30'$ bis $50'$	$25'$ bis $40'$	3	
2.	Ausschlacken (Ausschlacker)	$t' = 65'$ bis $100'$	$60'$ bis $93'$	$55'$ bis $85'$	3	Die Rückstände des Feuers werden dadurch entfernt, daß Roststäbe zur Entleerung in den Aschkasten herausgenommen werden.
3.	Rohreblasen	$t' = 40'$ bis $60'$	$35'$ bis $55'$	$30'$ bis $50'$	2	
	dazu für Überhitzer (Rohrbläser)	$40'$ bis $60'$				
4.	Auswaschen (Auswascher)	$T^o = 11^o$ bis 16°	8° bis 12°	6° bis 9°	2	
5.	Putzen — ganze	$T_g{}^o = 20^o$ bis 32°	14° bis 20°	10° bis 14°	2 bis 3	In jeder Tages- (Früh- und Spät-) Schicht je $^5/_{12}$, in der Nachtschicht $^1/_6$ der Maschinenputzer. Für je 20 bis 12 Putzer 1 Vorputzer.
	Putzen — halbe Putzer (einschl. Vorputzer)	$T_h{}^o = 10^o$ bis 16°	7° bis 10°	5° bis 7°		

Zu den nur schätzungsweise festzustellenden tatsächlichen Arbeitsleistungen gehören die Dienstverrichtungen

1. der Oberputzer — Beaufsichtigung des gesamten Betriebsdienstes im Schuppen, insbesondere der in Zusammenstellung 1 aufgeführten Arbeiten, sowie Regelung der Lokomotivgestellung, falls dazu keine besonderen Aufsichtsbeamten bestellt sind; 3 Schichten;
2. der Drehscheiben- und Schiebebühnenwärter — 3 Schichten;
3. der Sandgeber — 2 bis 3 Schichten;
4. der Werkzeugkastenausgeber — 3 Schichten;
5. der Schuppenfeger — 2 Schichten; für die Reinhaltung der Schuppen und ihrer Arbeitsgruben sind besondere Arbeiter notwendig, die keine anderen Arbeiten verrichten dürfen;
6. der Kaffee- oder Selterwasserausgeber — 2 Schichten;
7. der Wärter in den Übernachtungsräumen — 3 Schichten.

Bei Bedarf können einzelne dieser Arbeitsausführungen zusammengelegt werden oder fortfallen, falls nicht erforderlich.

Die Zahl der zu den tatsächlichen Dienstleistungen nötigen Arbeiter ist so zu bemessen, daß sie möglichst durch die Schichtzahl geteilt werden kann. Der Berechnung der Zahl der Arbeiter wird die Zahl der der Betriebswerkstätte zugeteilten Lokomotiven mit Berücksichtigung des Ausbesserungszustandes zugrunde gelegt, das ist die Zahl der im Betriebe befindlichen Lokomotiven.

Bedeutet

l die Zahl der der Betriebswerkstätte zugeteilten Lokomotiven,
l_h die Zahl der der Betriebswerkstätte zugeteilten Heißdampflokomotiven,

so ergibt sich bei einem Ausbesserungsstande von etwa 30%, der noch lange Zeit hindurch anhalten wird, die Zahl der betriebsfähigen Lokomotiven

$$l_b = \eta\, l = 0{,}7\, l$$
$$\text{und } l_{bh} = \eta\, l_h = 0{,}7\, l_h.$$

Die entsprechende Zahl der Lokomotiven der Gattungsgruppen wird mit

$$l_1,\ l_2,\ l_3$$

bezeichnet.

Unter Berücksichtigung der Wendelokomotiven von fremden Betriebswerkstätten ist bei der Berechnung der Zahl der Arbeiter davon ausgegangen, daß die betriebsfähigen Lokomotiven in 24 Stunden zweimal den Schuppen berühren und demnach auch zweimal, beim Anbrennen und Warten unter Dampf beziehungsweise beim Ausschlacken behandelt wer-

den. Ferner ist es aus Wirtschaftlichkeitsgründen zur Einschränkung des Kohlen- und Wasserverbrauches unbedingt nötig, daß der Lokomotivkessel innen — an der Wasserseite — und außen — an der Feuerseite — möglichst rein von Kesselstein und Schlamm sowie von Flugasche und Ruß erhalten wird, um guten Wärmedurchgang und damit vorteilhafte Dampfentwicklung zu erzielen; dazu gehört, daß die Rohre der eigenen dienstfähigen Lokomotiven jeden Tag einmal geblasen werden und daß das Auswaschen an jedem 12. Tag — d. i. 2,5 mal im Monat — vorgenommen wird. Bei schlechtem Kesselspeisewasser hat das Auswaschen jedoch öfter zu erfolgen. Um den Putzstand der Lokomotiven auf der Höhe zu erhalten, sind in der Woche fünf halbe und eine ganze Putzung bei jeder eigenen betriebsfähigen Lokomotive nötig; um möglichst vielen Arbeitern einen freien Sonntag zu gewähren und einen leichten Übergang zur Nachtschicht zu ermöglichen, wird das Putzen an den Sonntagen eingestellt. Bei der halben Putzung werden das ganze Gewerk, die Achsen und Achsbuchsen gereinigt sowie der Führerstand und die Lampen geputzt; bei der ganzen Putzung werden außer den bei der halben Putzung nötigen Arbeiten der Kessel, die Untergestelle und der Tender gründlich gesäubert und die Dochte der Schmiergefäße zur Verhütung von Heißläufern ausgewaschen.

Bezeichnet

z_1' die Zahl der Arbeiter für die tatsächlichen Arbeitsleistungen nach dem Arbeitswert in den Vorkriegsjahren,

z_1 die Zahl der Arbeiter für die tatsächlichen Dienstleistungen nach dem derzeitigen Arbeitswerte.

ζ' bzw. ζ die Zahl der Arbeiter, die für die rechnerisch zu ermittelnden tatsächlichen Arbeiten erforderlich sind, nach dem Arbeitswert der Vorkriegs- bzw. Jetztzeit und

x' bzw. x die Zahl der Arbeiter, die sich für die schätzungsweise festzustellenden tatsächlichen Dienstleistungen ergeben, bezogen auf den Arbeitswert in den Vorkriegsjahren bzw. in der Jetztzeit,

so ist

$$z_1' = \zeta' + x'$$
$$z_1 = \zeta + x.$$

Im Mittel kann angenommen werden:

$$x' = 0{,}18\, z_1'$$
$$x = 0{,}18\, z_1,$$

sodaß sich ergibt

$$z_1' = \zeta' + 0{,}18\, z_1' = 1{,}22\, \zeta'$$
$$z_1 = \zeta + 0{,}18\, z_1 = 1{,}22\, \zeta.$$

Die Werte ζ' bzw. ζ sind in Zusammenstellung 2 gegeben; hierbei bedeuten die niedrigen Zahlen die Werte ζ', die höheren die Werte ζ.

Bedeutet ferner

z_2' bzw. z_2 die Zahl der für die Ruhetage nötigen Ablöser,

z_3' bzw. z_3 die Zahl der für den Erholungsurlaub und für Erkrankungen erforderlichen Ersatzkräfte,

so ergibt sich bei 4 Ruhetagen im Monat

$$z_2' = \frac{4}{26}\, z_1' = 0{,}154\, z_1' \quad \ldots \quad (3$$

$$z_2 = \frac{4}{26}\, z_1 = 0{,}154\, z_1 \quad \ldots \quad (4$$

Der Erholungsurlaub beträgt zurzeit im Mittel 13 Tage und wird künftig wieder auf einen Satz von etwa 8 Tagen zurückgehen. Der Krankenstand ist erfahrungsgemäß im Sommer niedrig, sodaß er vernachlässigt werden kann. Dagegen ist die Zahl der Kranken im Winter hoch, so daß die Ersatzkräfte, die in den Sommermonaten für den Erholungsurlaub nötig sind, im Winter zur Auffüllung der Belegschaften in Krankheitsfällen dienen; sie werden damit dauernd vollauf beschäftigt.

Es ergibt sich demnach

$$z_3' = (z_1' + z_2')\,\frac{8\cdot 2}{366} + z_3'\cdot\frac{8\cdot 2}{366} + 0{,}154.\ z_3' = 0{,}06\, z_1' \quad \ldots \quad (5$$

und

$$z_3 = (z_1 + z_2)\,\frac{13}{183} + z_3\cdot\frac{13}{183} + 0{,}154.\ z_3 = 0{,}09\, z_1 \quad \ldots \quad (6$$

Die Gesamtzahl der erforderlichen Arbeiter bestimmt sich damit

$$z' = z_1' + z_2' + z_3' = 1{,}21\, z_1',$$
$$z = z_1 + z_2 + z_3 = 1{,}244\, z_1$$

und mit dem Werte von z_1' bzw. z_1 (s. oben)

$$z' = 1{,}22\cdot 1{,}21\, \zeta' = 1{,}48\, \zeta',$$
$$z = 1{,}22\cdot 1{,}244\, \zeta = 1{,}52\, \zeta.$$

Zusammenstellung 2.

Laufende Ziffer	Art der Arbeiter	Berechnungsart	Anzahl der Arbeiter bei S 9/S 10 Lokomotiven	Anzahl der Arbeiter bei S 7/P 8/G 8¹/G 10/G 12/T 14 Lokomotiven	Anzahl der Arbeiter bei Lokomotiven der übrigen Gattungen
1.	Schuppenfeuerleute	$\frac{t'}{60}\cdot\frac{1}{8}\cdot 2\,\eta\, l$	$0{,}167\,\eta\, l$ bis $0{,}25\,\eta\, l$	$0{,}125\,\eta\, l$ bis $0{,}21\,\eta\, l$	$0{,}105\,\eta\, l$ bis $0{,}167\,\eta\, l$
2.	Ausschlacker	$\frac{t'}{60}\cdot\frac{1}{8}\cdot 2\,\eta\, l$	$0{,}27\,\eta\, l$ bis $0{,}4\,\eta\, l$	$0{,}25\,\eta\, l$ bis $0{,}388\,\eta\, l$	$0{,}23\,\eta\, l$ bis $0{,}35\,\eta\, l$
3.	Rohrbläser	$\frac{t'}{60}\cdot\frac{1}{8}\,\eta\, l$	$0{,}084\,\eta\, l$ bis $0{,}125\,\eta\, l$	$0{,}073\,\eta\, l$ bis $0{,}115\,\eta\, l$	$0{,}063\,\eta\, l$ bis $0{,}1\,\eta\, l$
	dazu für Überhitzer	$\frac{t'}{60}\cdot\frac{1}{8}\,\eta\, l_h$	$0{,}084\,\eta\, l_h$ bis $0{,}125\,\eta\, l_h$		
4.	Auswascher	$\frac{T^0\, 2{,}5}{8\cdot 30}\,\eta\, l$	$0{,}115\,\eta\, l$ bis $0{,}167\,\eta\, l$	$0{,}084\,\eta\, l$ bis $0{,}125\,\eta\, l$	$0{,}063\,\eta\, l$ bis $0{,}094\,\eta\, l$
5.	Putzer einschl. Vorputzer	$\left(T_h^0\frac{5}{7} + T_g^0\frac{1}{7}\right)\frac{1}{8}\,\eta\, l$ $+ T_g^0\frac{1}{2}\cdot\frac{1}{8}\,\eta\, l$	$1{,}25\,\eta\, l$ bis $2{,}0\,\eta\, l$	$0{,}88\,\eta\, l$ bis $1{,}25\,\eta\, l$	$0{,}675\,\eta\, l$ bis $0{,}88\,\eta\, l$

zusammen $\zeta' = 1{,}886\,\eta\, l_1 + 1{,}412\,\eta\, l_2 + 1{,}136\,\eta\, l_3 + 0{,}084\,\eta\, l_h$

bis $\zeta = 2{,}942\,\eta\, l_1 + 2{,}088\,\eta\, l_2 + 1{,}591\,\eta\, l_3 + 0{,}125\,\eta\, l_h$

und damit

$$z_1' = 1{,}22\,(1{,}886\,\eta\, l_1 + 1{,}412\,\eta\, l_2 + 1{,}136\,\eta\, l_3 + 0{,}084\,\eta\, l_h) \quad \ldots \quad (1$$
$$z_1 = 1{,}22\,(2{,}942\,\eta\, l_1 + 2{,}088\,\eta\, l_2 + 1{,}591\,\eta\, l_3 + 0{,}125\,\eta\, l_h) \quad \ldots \quad (2$$

Zusammenstellung 3.
Verteilung der Arbeitergruppen.

Laufende Ziffer	Art der Arbeiter	Anzahl %	Bemerkungen
1.	Oberputzer	3	—
2.	Schuppenfeuerleute	7	—
3.	Ausschlacker	14	—
4.	Rohrbläser	6	—
5.	Auswascher	5	—
6.	Werkzeugkasten-Ausgeber	2	—
7.	Drehscheiben- und Schiebebühnenwärter	3	—
8.	Sandgeber	1	—
9.	Schuppenfeger	6	—
10.	Vorputzer der Maschinenputzer	3	—
11.	Maschinenputzer	28 bzw. 31	—
12.	Kaffee- oder Selterwasser-Ausgeber	1	—
13.	Wärter in Übernachtungsräumen	2	—
14.	Ablöser für Ruhetage	12	—
15.	Ersatzkräfte für Erkrankte und Beurlaubte	7 bzw. 4	für 13 Tage / „ 8 „ Erholungsurlaub im Jahre
	zusammen	100	

Wird $\eta = 0{,}7$ entsprechend einem Ausbesserungsstand von 30 % eingesetzt, so erhält man

$$z' = 1{,}48\,(1{,}33\,l_1 + 0{,}99\,l_2 + 0{,}8\,l_3 + 0{,}06\,l_h)$$
$$= 1{,}97\,l_1 + 1{,}47\,l_2 + 1{,}18\,l_3 + 0{,}09\,l_h \quad (7$$

und

$$z = 1{,}52\,(2{,}06\,l_1 + 1{,}462\,l_2 + 1{,}12\,l_3 + 0{,}09\,l_h)$$
$$= 3{,}13\,l_1 + 2{,}23\,l_2 + 1{,}71\,l_3 + 0{,}14\,l_h \quad (8$$

Unter Vernachlässigung des Wertes $0{,}09\,l_h$ bzw. $0{,}14\,l_h$ und geringfügigen Erhöhungen der übrigen Werte zum Ausgleich ergibt sich:

$$z' = 2{,}1\,l_1 + 1{,}6\,l_2 + 1{,}2\,l_3 \quad (9$$
$$z = 3{,}2\,l_1 + 2{,}4\,l_2 + 1{,}8\,l_3 \quad (10$$

Es sind demnach an Betriebsarbeiten zu rechnen

für jede zugeteilte S 9 / S 10-Lokomotive . . 2,1 bis 3,2 Arbeiter
„ „ „ S 7 / P 8 / G 8 / G 8¹ / G 10 / G 12 / T 14-Lokomotive . . . . . . 1,6 „ 2,4 „
für jede zugeteilte Lokomotive der übrigen Gattungen . . . . 1,2 „ 1,8 „

Die hiernach ermittelte Gesamtzahl der Betriebsarbeiter ist auf die einzelnen Arbeitergruppen folgendermaßen zu verteilen (siehe Zusammenstellung 3).

Die Zahlen der Zusammenstellung 3 sind Mittelwerte und unterliegen je nach den örtlichen Verhältnissen Schwankungen nach oben und unten in kleinen Grenzen, insbesondere ist für die Zahl der Arbeiter der Ziffern 1, 2, 6, 7 und 9 die Anzahl der Lokomotivschuppen oder Schuppengruppen maßgebend. Die Zahl der Ausschlacker — lfde. Ziffer 3 der Zusammenstellung 3 — richtet sich nach der Zahl und Beanspruchung der dauernd besetzten Löschgruben. Die nach Zusammenstellung 3 ermittelte Anzahl der Arbeiter der lfdn. Ziffern 2, 3, 4, 5, 10 und 11 ist auf Grund der in Zusammenstellung 2 gegebenen Werte nachzuprüfen; insbesondere empfiehlt es sich, die nach Zusammenstellung 3 berechnete Zahl der Maschinenputzer an Hand der Werte der Zusammenstellung 2 zu vermehren, damit die für guten Putzzustand nötigen Maschinenputzer vorhanden sind. Ausreichende Zahl von Maschinenputzern ist auch deshalb erforderlich, weil diese die Reserve für den Fahrdienst bilden. Auch die Zahl der Ablöser für Ruhetage und für Erkrankte und Beurlaubte ist nach den Gleichungen 3 bis 6 auf Seite 78 richtigzustellen.

Die nach Zusammenstellung 3 berechnete und nach vorstehendem berichtigte Zahl der Arbeiter der einzelnen Gruppen ist auf die Schichten und Arbeitsstätten je nach der tatsächlichen Belastung zu verteilen. Hierzu dient der Schuppenbesetzungsplan, der bei jedem Fahrplanwechsel richtig zu stellen ist. Häufig findet man in den Betriebswerkstätten überhaupt keinen Schuppenbesetzungsplan. Nachtarbeit ist nach Möglichkeit einzuschränken, weil in der Nacht nur wenig geleistet wird. Die Arbeitergruppen 1, 2, 3, 6, 7 und 13 sind in der Nachtschicht zur Aufrechterhaltung des Betriebes unbedingt nötig, die Gruppen 8, 10 und 11 nach dem tatsächlichen Bedürfnis; im allgemeinen genügt es, von der Zahl der Maschinenputzer $^1/_6$ in der Nachtschicht zu beschäftigen und den Rest auf die beiden Tagesschichten zu verteilen.

Eine zweckmäßige Verteilung der Gruppen auf Schichten und Arbeitsstätten ist in Zusammenstellung 4 gegeben.

Zusammenstellung 4.
Verteilung der Gruppen auf Schichten und Arbeitsstätten.

Laufende Ziffer	Art der Arbeiter (Gruppen)	Zahl der Schichten	Anzahl der Arbeiter in einer Schicht und an einer Arbeitsstätte	Bemerkungen
1.	Oberputzer	3	1	—
2.	Schuppenfeuerleute	3	1	—
3.	Ausschlacker	3	2—4	an den Löschgruben in den Einfahrtsgleisen,
			1	an den Löschgruben in den Ausfahrtsgleisen
4.	Rohrbläser	2	1	—
5.	Auswascher	2	2—4	—
6.	Werkzeugkasten-Ausgeber	3	1	—
7.	Drehscheiben- und Schiebebühnen-Wärter	3	1	—
8.	Sandgeber	2—3	1	—
9.	Schuppenfeger	2	1	auf je 14 bzw. 9 Schuppenstände 1 Arbeiter in jeder Schicht
10.	Vorputzer der Maschinenputzer	2—3	1	auf je 20 bzw. 12 Maschinenputzer 1 Vorputzer
11.	Maschinenputzer	2—3	20 bzw. 12	—
12.	Kaffee- oder Selterwasser-Ausgeber	2	1	—
13.	Wärter in Übernachtungsräumen	3	1	—

Die Arbeiten werden durch Diensteinteilungen geregelt, die als bekannt vorausgesetzt werden können.

Zur Beaufsichtigung und Anleitung der Arbeiter und zur zweckmäßigen Ein- und Verteilung der Arbeitsgruppen ist besonderes Aufsichtspersonal außer den Ober- und Vorputzern und zwar in genügender Zahl und mit zweckentsprechender Vorbildung dringend nötig. Die Versuche während des Krieges, hierzu Lokomotivbeamte zu verwenden, können im allgemeinen als fehlgeschlagen bezeichnet werden. Als Aufsichtsbeamte kommen nur Betriebswerkmeister in Frage, deren Zahl jedoch fast allenthalben bei weitem noch nicht ausreicht. Aber auch die Auswahl der Anwärter und die Besetzung der Stellen muß sorgfältiger erfolgen, damit künftig der jetzt leider noch vielfach bestehende Zustand vermieden wird, daß ungeeignete Beamte sich in wichtigen Stellungen des Betriebs-Maschinendienstes befinden oder gar große Dienststellen leiten. (Schluß folgt.)

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Verkehr mit Polen.** Infolge Übernahme der Verwaltung des polnischen Gebiets durch die Polen ist am 20. Januar der gesamte Personen- und Güterverkehr auf der Strecke Schneidemühl-Bromberg-Thorn-Schönsee bis auf weiteres gesperrt worden.

— **Abschluß der Tarifverhandlungen mit den Eisenbahnern.** Nach Mitteilung aus parlamentarischer Quelle sind, wie wir der „B. B.-Ztg." entnehmen, die Tarifverhandlungen mit den deutschen Eisenbahnern soweit abgeschlossen, daß die Bekanntgabe der Einigung nahe bevorsteht. Die Hauptforderungen der Eisenbahner sind fast restlos angenommen. Die neue Fahrpreiserhöhung auf den Staatsbahnen wird voraussichtlich schon zum 1. April d. J. in Kraft treten.

— **Schließung von Eisenbahnwerkstätten.** Alle bisherigen Bemühungen der Eisenbahnverwaltung, die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnwerkstätten wirksam zu heben, haben einen genügenden Erfolg nicht gehabt. Auch den zu diesem Zweck eingesetzten Arbeitervertretungen ist es nicht gelungen, die Arbeitsergebnisse zu bessern. Die Leistungen der Werkstätten sind vielmehr nach vorübergehender Besserung im Herbst in den letzten Monaten ständig gesunken. Die Gefahr einer gänzlichen Stillegung des Eisenbahnbetriebes rückt infolge der Knappheit des rollenden Materials immer näher. Gleichwohl verschlingen die Werkstätten riesige Zuschüsse. Die Regierung hat auf die hierin für die Arbeiterschaft liegenden Gefahren seit langem hingewiesen. Sie sieht sich nunmehr gezwungen, im vollen Bewußtsein ihrer Verantwortung vor dem Volke die besonders unwirtschaftlich arbeitenden Werkstätten Berlin 1 und 2, Breslau 2 und 4, Stargard, Sebaldsbrück (Bez. Hannover), Darmstadt 1 und 2, Salbke (Bez. Magdeburg), Frankfurt (Main), Jena, Gotha und Königsberg (Pr.) vom 26. Januar ab zu schließen und sämtlichen Arbeitern unter gleichzeitigem Verzicht auf weitere Dienste zu kündigen (vergl. auch Nr. 5,

S. 57 d. Ztg.). Die Werkstätten werden demnächst unter neuen Bedingungen geöffnet, die eine Wirtschaftlichkeit und erhöhte Arbeitsergebnisse ermöglichen. Die Wiederaufnahme sämtlicher bisher beschäftigter Arbeiter ist unmöglich. Aufgenommen werden nur diejenigen Arbeiter, die sich schriftlich zu einer verständigen Akkordarbeit auf Grund der neu vereinbarten Tariflohnsätze und zu einer täglichen Arbeitszeit von vollen acht Stunden verpflichten. Die mit den Gewerkschaften geführten Tarifverhandlungen erkennt die Regierung voll an. Die neuen Tarife bilden die Grundlage für die Festsetzung der Sätze. Die Regierung bietet damit der Arbeiterschaft die Möglichkeit, bei guten Leistungen noch mehr als die Tariflöhne zu verdienen.

Die Schließung der beiden Eisenbahnwerkstätten 1 und 2 in Berlin hat bereits am Sonnabend, dem 25. d. M. zu Besprechungen in den Arbeiterorganisationen geführt. Im Laufe der nächsten Woche soll, wie wir hören, in den einzelnen Betrieben noch gesondert zu dieser Maßnahme der Regierung Stellung genommen werden. Mit der Schließung der letztgenannten beiden großen Werkstätten werden jetzt über 7000 Arbeiter beschäftigungslos. Die Schließung der Betriebe ist der Mehrzahl der Arbeiter nicht unerwartet gekommen, da bei der Stellungnahme der Arbeitnehmer gegenüber den Vorschlägen des Eisenbahnministers über Verbesserung der Arbeitsleistungen eine derartige Maßnahme zu erwarten war. Während in den kleineren Eisenbahnwerkstätten in Groß-Berlin, namentlich in Grunewald, die Arbeitsleistungen sich gehoben haben, war die passive Resistenz in den beiden jetzt geschlossenen Abteilungen nicht zu überwinden. Noch vor wenigen Wochen hatten Konferenzen mit den Arbeitervertretungen im Ministerium stattgefunden, in denen man zu dem Beschluß kam, besondere Vertrauensleute der Arbeiter mit der Neuorganisation des Betriebes zu betrauen. Außerdem wurden die Arbeiter aufgefordert, über die Wiedereinführung der Akkordarbeit abzustimmen. Während in den kleineren Betrieben sich ein großer Teil der dort Beschäftigten für das Akkordsystem aussprach, wurde in der Eisenbahnwerkstatt 2 durch eine Entscheidung erklärt, daß man niemals sich mit dem Akkordlohn einverstanden erklären werde. Die Eröffnung der Berliner Eisenbahnwerkstätten auf veränderter Grundlage dürfte aller Wahrscheinlichkeit nach Mitte Februar erfolgen. Die Bezahlung der Arbeiter wird jedoch wohl nicht nach dem reinen Akkordsystem, das sich gerade beim Eisenbahnreparaturbetrieb nur sehr schwer durchführen läßt, sondern nach einem besonderen, an anderen Stellen bereits bewährten Prämiensystem erfolgen. Die Reparaturen werden danach einer Arbeitskolonne auf Grund der vom Ingenieur aufgestellten Abschätzung übergeben. Um eine Schädigung der Arbeiter auszuschließen, wird von vornherein eine gewisse Summe von Arbeitsstunden aufgeschlagen. Außerdem werden Prämien für Haltbarkeit der Reparaturarbeiten gezahlt. Die Vorbesprechungen über die Neugestaltung der Arbeit in den Werkstätten ist noch nicht abgeschlossen. Wie wir hören, werden auch die Vertreter der berufsmäßigen Eisenbahnerorganisationen zu den Besprechungen hinzugezogen werden.

— **Das Schneidemühler Eisenbahnunglück.** Zu dem Schneidemühler Eisenbahnunfall (vergl. Nr. 6, S. 68 d. Ztg.) wird amtlich weiter gemeldet: Der mit gewöhnlicher Geschwindigkeit fahrende Eilgüterzug 6117 durchfuhr die etwa 1,6 km vor der Unfallstelle liegende Blockstation Tieferngrund um 1 Uhr 41 Min. nachts. Bald darauf spürte das Zugbegleitpersonal einen schwachen Ruck im Zuge, dem unmittelbar darauf ein stärkerer folgte, wobei die Lokomotive umfiel und der Packwagen fast zertrümmert wurde. Eine Anzahl Wagen fiel zur Seite auf das nebenliegende Gleis in der Richtung Schneidemühl-Berlin. Obgleich das Personal des Zuges hierbei stark erschüttert und teilweise in den Trümmern festgeklemmt war, traf es nach wenigen Augenblicken der Sammlung Maßnahmen, um den auf dem Nachbargleis fälligen D-Zug zu warnen und die Strecke zu sperren.

Ein Schaffner lief, nachdem er seine Handlaterne wieder angezündet hatte, mit der rot geblendeten Handlaterne dem D-Zug entgegen, wobei die Laterne infolge des Windes wieder erlosch. Da der D-Zug herankam, legte er schnell drei Knallkapseln, etwa 300 m vor der Unfallstelle, auf die Schiene, wo die verbrauchten Knallkapseln nachher gefunden wurden. Der Lokomotivführer des D-Zuges nahm die Signale wahr und betätigte darauf sofort die Schnellbremse. Bei der geringen Entfernung, und da der Zug im Gefälle 1 : 200 fuhr, gelang es ihm jedoch nicht, den Zug vollständig zum Halten zu bringen. Infolgedessen fuhr der D-Zug, der den 3 km vor der Unfallstelle liegenden Bahnhof Stöwen um 1 Uhr 47 Min. nachts durchfahren hatte, mit verminderter Geschwindigkeit auf die im Fahrgleis liegenden Wagen des Eilgüterzuges auf, wobei die Lokomotive entgleiste und der Packwagen sich seitwärts in den ersten, vollbesetzten Personenwagen schob und dadurch die beklagenswerten Opfer verursachte. Wäre der D-Zug nicht gebremst worden, so wäre das Unglück sicher erheblich schwerer geworden.

Die unter der Leitung eines Geheimen Baurates vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten von mehreren höheren Beamten der Eisenbahndirektion Osten an Ort und Stelle vorgenommene Untersuchung ergab, daß von der im Fahrgleise des Güterzuges rechts liegenden Schiene an der Unfallstelle die Laschenschrauben gelöst, mit den Laschen neben das Gleis gelegt und auch an einer Anzahl Schwellen die Schrauben entfernt waren, die die Schienen auf den Schwellen festhielten. Ob die Schienen zur Seite gerückt oder umgekippt waren, konnte nicht mehr ermittelt werden. Fest steht jedoch, daß eine Lücke im Gleise vorhanden war. An der Schiene, die vor der gelösten liegt, war aus vorhandenen Spuren ersichtlich, daß der Versuch, sie zu lockern, gescheitert war. Die Strecke ist von dem zuständigen Wärter vor dem Unfall zuletzt um 10 Uhr nachts begangen worden. Weder er, noch die in den benachbarten Schrankenposten wohnenden Bediensteten haben etwas Auffälliges wahrgenommen. Etwa 40 Minuten vor dem Unfall ist noch ein Güterzug, ohne daß irgend etwas Verdächtiges bemerkt wurde, über das Gleis gefahren. Der Oberbau an der Unfallstelle war nach der Untersuchung in tadellosem Zustande. Es handelt sich um schweren Oberbau mit Steinschlag, eichenen Schwellen und schweren Schienen. Gleisarbeiten haben an der Unfallstelle seit einiger Zeit nicht stattgefunden. Die Nachforschungen nach dem Täter haben noch keinen Erfolg gehabt.

— **Der Schnelldampferverkehr zwischen Königsberg und Swinemünde,** dessen Einrichtung mit staatlicher Unterstützung erfolgt, wird vom Seebäderdienst der Hamburg-Amerika-Linie zusammen mit der Stettiner Dampfschiffahrtsgesellschaft Bräunlich, der Unternehmerin des sommerlichen Bäderdienstes Stettin-Rügen, betrieben werden und regelmäßig täglich stattfinden. Zwischen Königsberg und Pillau werden Sonderzüge laufen, und entsprechend wird auch der Eisenbahnverkehr zwischen Berlin und Swinemünde geregelt werden.

— **Die Übernahme der bayerischen Eisenbahnen auf das Reich.** Dieser Tage fanden, wie die „D. Allg. Ztg." schreibt, in Berlin Besprechungen statt, die für Bayern noch größere Bedeutung haben als für den Gegenkontrahenten, das Reich. Der bayerische Ministerialdirektor v. Graßmann führte nämlich im Reichsverkehrsministerium in Berlin die Verhandlungen über die finanzielle Ablösung des Reichs bei der Übernahme der bayerischen Staatseisenbahnen. Der Buchwert der bayerischen Staatseisenbahnen beträgt rd. 2,6 Milliarden. Wenn man die Geldentwertung berücksichtigt, muß der tatsächliche Wert natürlich um das Vielfache höher angesetzt werden. Die bayerische Eisenbahnschuld beträgt rund 2,5 Milliarden. Die bayerische Staatsregierung hat, der „München-Augsburger Abendzeitung" zufolge, dem Reich ein Angebot gemacht, das die Übernahme der gesamten bayerischen Staatsschulden in Höhe von rund 3,3 Milliarden vorsieht. Als Verkaufsbedingung habe sie ferner die Beteiligung des bayerischen Fiskus am Reinertrag der bayerischen Eisenbahnen auch in Zukunft gestellt. Es handelt sich bis jetzt — worauf ausdrücklich hingewiesen werden muß — um Vorbesprechungen, die zu einem Ergebnis noch nicht geführt haben.

— **Zur Bekämpfung der Eisenbahndiebstähle, des Schieberunwesens, des Schleichhandels und des Bestechungsunwesens auf den bayerischen Staatsbahnen** hat der bayerische Verkehrsminister einen ebenso eindringlich wie bestimmt gehaltenen Erlaß an alle Dienststellen und das gesamte Personal gerichtet. Es wird darin darauf hingewiesen, daß trotz wiederholter Mahnungen und Warnungen, und trotz aller hiergegen ergriffenen strengen Maßnahmen die Eisenbahndiebstähle nicht abnehmen, vielmehr habe die Ersatzleistung der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung für Veruntreuung von Beförderungsgütern in der Zeit vom 1. November 1918 bis 1. November 1919 die gewaltige Summe von 5,5 Millionen Mark erreicht. Das Personal wird neuerdings eindringlichst darauf aufmerksam gemacht, daß die Entwendung von Eisenbahngut, auch wenn es sich nur um geringe Werte handelt, unter Beachtung der Bestimmungen des Beamtengesetzes oder des Arbeitsvertrages in jedem Falle und unter Ausschluß mildernder Umstände unnachsichtlich mit Dienstentlassung geahndet und strafrechtlich verfolgt werden wird. Der Entlassene bleibt für alle Zeiten von der Wiedereinstellung in den Eisenbahndienst ausgeschlossen und hat die Veröffentlichung seiner Entlassung unter Namensnennung und Angabe des Grundes in den Amtsblättern zu gewärtigen. Ausdrücklich wird betont, daß auf die mit diesen Maßnahmen etwa verbundenen wirtschaftlichen Folgen (Arbeitslosigkeit, Verlust der Ansprüche auf Ruhegehalt und Hinterbliebenenfürsorge usw.) in Anbetracht des Selbstverschuldens des Betroffenen

keine Rücksicht genommen werden kann. Weiter wird darin gesagt, daß ebenso wie die Eisenbahndiebstähle auch der Schleichhandel und das Schiebertum, diese die Volkswirtschaft schwer gefährdenden Erscheinungen, einen Umfang angenommen haben, der sofortiges und entschiedenes Eingreifen gebieterisch verlange. Es sei deshalb geboten, in gleicher Weise wie bei den Eisenbahndiebstählen gegen unredliche oder dienstlich unzulässige Unterstützung des Schleichhandels und Schiebertums, insbesondere durch Bestechungen, einzuschreiten und auch hiergegen mit Entlassung vorzugehen. In diesem Kampfe gegen die Unmoral, gegen die mit aller Schärfe vorgegangen werden muß, zählt der Minister auf die tatkräftige Unterstützung durch die treu und ehrlich gesinnte Beamten- und Arbeiterschaft, mit deren Hilfe die Wiederherstellung des Ansehens der Eisenbahnverwaltung und ihres Personals gelingen wird und muß.

In einem besonderen Erlaß werden die Maßnahmen erörtert, die die Bekämpfung des Schleichhandels und des Schiebertums und deshalb eine tatkräftige Beteiligung des Verkehrspersonals an einer schärferen Überwachung des Waren- und besonders des Lebensmittelverkehrs zum Ziele haben. Allgemein wird bemerkt, daß unbeschadet der Berechtigung und Verpflichtung der Eisenbahnverwaltung zur Inhaltsprüfung nach § 58 (1) EVO. die Öffnung, Untersuchung und Beschlagnahme der Sendungen ein Akt der Polizeigewalt ist und den polizeilichen Überwachungsbeamten (Beamten der Landeswucherabwehrstelle und Polizeibeamten der inneren Verwaltung) zukommt, während die Mitwirkung der Beamten der Verkehrsverwaltung vorwiegend darin besteht, daß sie den Warenverkehr auf der Bahn überwachen, bei verdächtigen Sendungen die Landeswucherabwehrstelle oder die örtlichen Polizeibehörden wegen weiterer Veranlassung benachrichtigen und auch sonst diesen Behörden über Wahrnehmungen, die zur Aufdeckung von Schleichhandel und Schiebereien dienlich sein können, Auskunft geben.

Sodann werden die einzelnen Maßnahmen aufgeführt, die die Pflichten und das Verhalten der Abfertigungsbeamten einerseits und die Tätigkeit und die Befugnisse der polizeilichen Überwachungsbeamten genau umschreiben, und insbesondere auch das Verfahren bei Untersuchung und Beschlagnahme von Gütern durch Polizeibeamte eingehend besprochen. Für die Aufdeckung von wichtigeren Schleichhandels- und Schieberfällen, wozu gerade das Eisenbahnpersonal reichlich Gelegenheit hat, werden diesem Geldbelohnungen und die Zuweisung eines Teils der durch seine Mithilfe beschlagnahmten Lebensmittel in Aussicht gestellt. Hr.

— **Neckarkanalisierung.** Nach einer halbamtlichen Mitteilung der „Karlsruher Zeitung“ haben im Laufe der zweiten und dritten Januarwoche in Stuttgart zwischen Vertretern des Reiches und der Uferstaaten Württemberg, Baden und Hessen eingehende Beratungen über die Frage der Neckarkanalisierung stattgefunden, zu denen auch der Südwestdeutsche Kanalverein sowie die Oberbürgermeister und Bürgermeister der Uferstädte zugezogen waren. Alle Beteiligten traten für eine möglichst beschleunigte Inangriffnahme des großen Werkes ein, damit weitere elektrische Kraft gewonnen, Arbeitsgelegenheit geschaffen und dem Verkehr ein Großschiffahrtsweg in der Verlängerung der Linie Duisburg-Mannheim nach Südwestdeutschland eröffnet werde. Für die befürwortende Stellungnahme aller Beteiligten trotz der gewaltigen Kosten war vor allem die Tatsache maßgebend, daß auf der Strecke Mannheim-Plochingen 60 000 PS Kraft zu gewinnen sind, aus deren Verwertung ein ganz erheblicher Teil der Gesamtbausumme verzinst werden kann. Die Führung bei dem Unternehmen wird gemäß Artikel 97 der Verfassung dem Reiche zustehen, aber die Ausführung soll im engeren Benehmen mit den Regierungen und Behörden der Uferstaaten erfolgen. Den weiteren Verhandlungen wird der von den sämtlichen Technikern vorgelegte Plan zugrunde gelegt werden, aber im einzelnen sollen verschiedene wertvolle Anregungen des vom Südwestdeutschen Kanalverein vorgelegten Projektes noch auf ihre Verwendbarkeit geprüft werden. Es wird gehofft, daß der Reichstag so zeitig mit der entsprechenden Vorlage befaßt werden wird, daß noch im bevorstehenden Frühjahr mit den Arbeiten begonnen werden kann.

— **Zum Tode von Professor Gustav Schimpff.** In Nr. 92 des vorigen Jahrgangs der Zeitung haben wir bereits den Verlust mitgeteilt, den die deutsche Technik durch den unerwartet frühen Tod dieses Mannes erlitten hat. Wir haben dort auch schon die wichtigsten Punkte seiner Laufbahn angedeutet. Hier möge nun noch mit einigen weiteren Worten seines wissenschaftlichen Wirkens und seiner Persönlichkeit gedacht sein.

Schon die Erwerbung des Schinkelpreises im Jahre 1897, die erste Ruhmestat Schimpffs als 26-jährigen Regierungsbauführers, hatte ihn auf dasjenige Gebiet des Eisenbahnwesens geführt, für das er zweifellos eine besondere Befähigung besaß, und auf dem er sich später seinen Ruf sicherte: auf das großstädtische Verkehrsproblem. Seine Schinkelreise nach Nordamerika, deren Ergebnisse er 1903 in dem Buche „Die Straßenbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika“ veröffentlichte, war dem gleichen Wissensgebiete gewidmet. Praktisch verwertet wurden diese Erfahrungen dann während seiner Tätigkeit bei der Eisenbahndirektion in Altona in den Jahren 1900—1907, wo ihm die Mitwirkung an der Umgestaltung der Eisenbahnanlagen in Hamburg und namentlich die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Blankenese-Ohlsdorf oblag, eine Aufgabe, die in seiner gleichfalls 1903 erschienenen Schrift „Hamburg und sein Ortsverkehr“ dargestellt ist, und für deren Lösung er sich durch zwei Studienreisen nach der Schweiz und Oberitalien noch besonders vorbereitet hatte. Ein schweres Augenleiden, das nach seiner Übernahme des Eisenbahnbetriebsamts Berlin 7 im Jahre 1909 auftrat, machte seiner Tätigkeit im Außendienst ein jähes Ende und führte zu seiner Versetzung in das Eisenbahnzentralamt. Von dort kam dann Schimpff 1911 als ordentlicher Professor für Eisenbahnwesen an der Technischen Hochschule in Aachen in die Stellung, an der seine Gaben und das gesammelte Wissen wohl am besten verwertet werden konnten; besaß er doch in hohem Maße die für dieses Amt neben umfassenden Kenntnissen wesentlichste Eigenschaft, seine Erfahrungen und Gedanken lebensvoll an seine Hörer weitergeben zu können. Schimpff hat es, wie allseitig anerkannt wird, vermocht, seinen Schülern nicht nur ein tiefes Verständnis für die bisherigen Errungenschaften der Verkehrstechnik zu erschließen, sondern sie gleichzeitig zu ernstem Streben nach neuen Wegen anzuspornen und anzuleiten.

Neben der mit viel Begeisterung ausgeübten Lehrtätigkeit war Schimpff noch unausgesetzt schriftstellerisch fruchtbar. Bis zuletzt war er ein eifriger Mitarbeiter dieser Zeitung, die ihm zahllose Abhandlungen, in erster Linie aus seinem Spezialgebiet, über betriebstechnische oder auch tarifliche Fragen des großstädtischen Verkehrswesens, dann aber auch über die großen Weltverkehrsstraßen und über sonstige Tagesfragen des Eisenbahnverkehrs verdankt. Die großen Sammelwerke, Röll's Enzyklopädie des Eisenbahnwesens und die Handbibliothek für Bauingenieure, enthalten wertvolle Beiträge aus seiner Feder. Hervorhebung verdient dann namentlich sein 1913 herausgegebenes Werk „Wirtschaftliche Betrachtungen über Stadt- und Vorortbahnen“, eine fleißige Arbeit von dauerndem Werte. Das reiche Wissen und Können Schimpffs wurde immer mehr auch zu Gutachten und Schiedssprüchen bei wichtigen verkehrstechnischen Fragen gesucht, so auch wiederholt von der Stadt Aachen, die seine Fähigkeiten außerordentlich hochschätzte.

Der Tod dieses in gleicher Weise durch seine Wissenschaft wie durch schöne Charaktereigenschaften ausgezeichneten, warmherzigen Mannes, von dem noch eine lange wertvolle Tätigkeit erhofft wurde, hinterläßt eine schmerzliche Lücke.

Österreich.

— **Sperrung des Hausrucktunnels.** Am 7. Januar wurde der in der Linie Attnang-Puchheim-Schärding gelegene Hausrucktunnel wegen unaufschiebbarer Wiederherstellungsarbeiten auf die Dauer von ungefähr acht Monaten für den gesamten Zugverkehr gesperrt. Die Personen- und Gepäckbeförderung wird nur mehr in den Teilstrecken Attnang-Puchheim-Holzleithen und Hausruck-Schärding, und zwar mit Güterzügen, durchgeführt. In der Strecke Holzleithen-Hausruck werden weder Personen und Gepäck noch Güter befördert. Diese werden von der Bahnverwaltung, der jeweiligen Verkehrslage entsprechend, über Hilfswege geleitet.

— **Bahnprojekt Köflach-Knittelfeld.** In Graz versammelten sich die Interessenten für den Bahnbau Köflach-Knittelfeld (vgl. Nr. 94/1919, S. 1006 d. Ztg.). Es wurde ein Arbeitsausschuß gewählt, der sich in erster Linie mit der Aufbringung der erforderlichen Summe für die Vorarbeiten zu befassen haben wird. Die Vertreter des Landes Steiermark und der Stadt Graz sagten die weitgehendste Förderung zu, um endlich diesen notwendigen Bau zu verwirklichen.

— **Personalnachrichten.** Verliehen wurde unter gleichzeitiger Einreihung in die V. Rangklasse der Staatsbeamten den mit dem Titel eines Regierungsrates bekleideten Staatsbahndirektor-Stellvertretern Ing. Josef Walter, Ing. Franz Felsenstein, Ing. Karl Pokorny und Dr. Karl Kulterer der Titel eines Hofrates mit Nachsicht der Taxe. Weiter wurde verliehen: den

Staatsbahndirektor-Stellvertretern mit dem Titel eines Regierungsrates Dr. Hugo Niedermoser und Ing. Hans Siegmund der Titel und Charakter eines Hofrates mit Nachsicht der Taxe, dem mit dem Titel eines Hofrates bekleideten Oberinspektionsrate der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen Med. Dr. Siegmund Fried der Charakter der fünften Rangsklasse der Staatsbeamten und den Ministerialsekretären im Staatsamte für Verkehrswesen Dr. Friedrich Szabó, Dr. Julius Laznicek und Dr. Anton Dauscha der Titel und Charakter eines Sektionsrates mit Nachsicht der Taxe. — Ernannt wurden im Staatsamte für Verkehrswesen: Ministerialvizesekretär Dr. Theodor Frieß zum Ministerialsekretär und die Bauoberkommissäre Ing. Karl Giebner und Ing. Otto Opitz zu Bauräten.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Prager Vereinbarungen zur Regelung des gegenseitigen Verkehrs.** Im Anschluß an die zwischen der österreichischen und der tschecho-slowakischen Regierung gepflogenen handelspolitischen Verhandlungen fanden am 14. und 15. d. M. unter Vorsitz des tschecho-slowakischen Eisenbahnministers Dr. Franke und in Anwesenheit des österreichischen Staatssekretärs für Verkehrswesen Paul, ferner von Vertretern des tschechischen Eisenbahnministeriums und des österreichischen Staatsamtes für Verkehrswesen Verhandlungen der Verkehrskommission statt, bei denen Vereinbarungen zur Regelung des gegenseitigen Verkehrs getroffen wurden. Es wurde vereinbart, daß die Staatsbahnwerkstätte in Gmünd, die derzeit nicht ausgenutzt erscheint, in beiderseitigem Interesse zur vollen Ausnützung noch vor der förmlichen Übergabe des betreffenden Landesgebietes in den Betrieb der tschecho-slowakischen Staatsbahnverwaltung übergehen soll. Hierbei wurde ausdrücklich festgelegt, daß die derzeit dort verwendeten Bediensteten bis zur endgültigen Lösung der Gebietsfrage ausnahmslos weiter beschäftigt werden. Weiter wurden eingehende Verfügungen bezüglich des gegenseitigen Durchfuhrverkehrs vorgesehen. Es wurde hierbei auf alle jene Umstände Rücksicht genommen, die bisher Behinderungen oder Störungen hervorzurufen geeignet waren. Insbesondere wurden behufs beschleunigter Führung von durchlaufenden Zügen jene Maßnahmen für den Übergang in den Grenzbahnhöfen besprochen, die geeignet wären, eine Verzögerung zu verhindern, sowie Vorsorge für jene Fälle getroffen, wo betriebstechnische Schwierigkeiten für weitere Transporte sich ergeben und im gegenseitigen Einvernehmen behoben werden sollen. Ebenso wurde die Frage der wirtschaftlichen Ausnützung des Wagen- und Lokomotivparkes, insbesondere die Frage der Kohlenbeförderung aus den Kohlengruben im beiderseitigen Verkehrsinteresse einer einvernehmlichen befriedigenden Lösung zugeführt.

— **Übernahme der böhmischen Privatbahnen in den Staatsbetrieb.** Nach einer Meldung des Tschechischen Zentralanzeigers dürften die Buschtiehrader und Aussig-Teplitzer Bahn zunächst in den Staatsbetrieb übernommen werden. Erst auf Grund der gemachten Erfahrungen dürfte die Entscheidung über eine allfällige Verstaatlichung getroffen werden. (Vergl. Nr. 4, S. 49 d. Ztg.)

Ungarn.

— **Tariferhöhung auf den durch die Rumänen besetzten ungarischen und siebenbürgischen Eisenbahnlinien.** Die Eisenbahn-Generaldirektion in Nagyszeben (Hermannstadt) hat die Erhöhung der Eisenbahntarife der ungarischen Staatsbahnen und unter ihrer Verwaltung stehenden Lokalbahnen, die auf den von der Entente ihnen zugesicherten Gebieten liegen, im Laufe des Jahres 1919 bereits zweimal erhöht. Zum erstenmal wurden die vom 1. September 1918 ab giltigen Tarife der ungarischen Staatsbahnen und in ihrer Verwaltung stehenden Lokalbahnen um 100 % erhöht. Die zweite Tariferhöhung erfolgte am 1. Oktober 1919, und zwar um 200 %. Hierbei wurde von einer amtlichen Veröffentlichung der Tarife abgesehen.

— **Requisition von Lokomotiven und Eisenbahnwagen durch die Rumänen.** Laut eines Funkentelegramms aus Paris hat der Oberste Rat an die rumänische Regierung eine Note gerichtet, in welcher diese aufgefordert wurde, ziffernmäßige Angaben über die von den Rumänen requirierten zahlreichen Lokomotiven und Wagen vorzulegen.

Übrige europäische Länder.

— **Rhätische Bahn.** Der Verwaltungsrat hat einen Voranschlag für das Jahr 1920 genehmigt, in dem die Betriebsrechnung zwar noch einen Überschuß von 254 000 Fr. vorsieht, die Gewinn- und Verlustrechnung aber — einschließlich des letztjährigen Verlustes — einen Verlust von 6 670 000 Fr. Es wird also auch diese Bahn, die recht gut arbeitet, zu einer weiteren Sanierung und Kapitalbeschaffung schreiten müssen. Verhandlungen mit den politischen Behörden werden demnächst einsetzen. Die gesteigerten Betriebskosten und vor allem die hohen Personalkosten haben auch hier dieses ungünstige Ergebnis gezeitigt. In den Weihnachtstagen hat die Rhätische Bahn durch Lawinenstürze erhebliche Verkehrsstörungen erlitten. Die Zufahrten nach Davos und dem Engadin sind unterbrochen und der elektrische Betrieb gestört worden. Die Strecke Davos-Filisur ist durch die berüchtigten Taverna- und Rutschtobellawinen längere Zeit gesperrt worden. Im übrigen hat sich der elektrische Betrieb, der jetzt genau die Hälfte des Gesamtnetzes, nämlich 139 km, umfaßt, gut bewährt. Das neue Bauprogramm umfaßt folgende Elektrisierungsarbeiten: Davos-Klosters (Eröffnung Herbst 1920), Thusis-Chur-Landquart (Frühjahr 1921), Klosters-Landquart (Ende 1921) und Reichenau-Disentis (Ende 1922).

— **Streikabbau in Italien.** Wie der „Dt. Allg. Ztg.“ aus Lugano vom 22. d. M. gemeldet wird, sind dem Streik der Eisenbahner (vergl. Nr. 6, S. 70 d. Ztg.) die katholischen Berufsvereine, das Streckenpersonal, die höheren Stationsbeamten und die Verwaltungsbeamten ferngeblieben. Alle ausfahrenden Züge werden militärisch begleitet. Die Einschränkung des Eisenbahnverkehrs hat sich bisher ohne Zwischenfälle abgewickelt. Der „Avanti“ versucht, den Streik als ein wirtschaftliches Unternehmen hinzustellen. Er äußert sich über die Lage mit einer gewissen kleinmütigen Zurückhaltung, die besser als alles andere das Mißlingen des Streiks voraussehen läßt. Ganz unerwartet für die Streikführer ist die Wirkung des Eisenbahnerstreiks auf die Post- und Telegraphenarbeiter. Diese nahmen nach der Erklärung des Eisenbahnerstreiks die Arbeit sofort auf mit der eigenartigen Begründung, daß der Eisenbahnerstreik mißlingen könnte, wenn zur Agitation nicht Post und Telegraph zur Verfügung ständen. Schwer beeinträchtigt wird der Eisenbahnerstreik durch die energische Haltung der Regierung und durch das Ausbleiben jeder „Nebenaktion“. Bis jetzt blieb der Streik auf die Staatsbahnen beschränkt. Die Lokalbahnen sind in vollem Betrieb. Einige Besorgnis besteht nur über die Haltung der Seeleute, die sehr zweifelhaft ist. Schwieriger als beim Personenverkehr ist die Organisation des Güterverkehrs, die nicht verhindern konnte, daß große Warenmengen verdarben. Der Herd des Streiks liegt in Oberitalien; in Mittel- und Süditalien darf der Streik als bereits gescheitert betrachtet werden. Die Regierung erließ gestern einen Aufruf, der die Bevölkerung zur Ruhe ermahnt und davor warnt, die Bedeutung des Streiks zu überschätzen.

Nach einer Havasmeldung aus Nizza vom 24. d. M. kann der Eisenbahnerstreik in Italien als beendet angesehen werden.

— **Die finnische Eisenbahn Hiitola-Raasuli.** Am 15. November v. J. wurde die von der finnischen Weg- und Wasserbaudirektion erbaute Strecke Hiitola-Raasuli an die Eisenbahndirektion und an den allgemeinen Betrieb übergeben. Wir wollen nur einige allgemeine Gesichtspunkte über die Geschichte und die Beschaffenheit dieser Bahn mitteilen. Die Bahn gehört zu den sogenannten strategischen Bahnen, die während der russischen Herrschaft in Finnland geplant und teilweise auch ausgeführt wurden. Sie sollte eine eilige Truppenbeförderung nach den westlichen Grenzbezirken in einem etwaigen Kriege gegen Schweden ermöglichen, und zwar über Hiitola-Elisenvaara-Nyslott-Pieksämäki oder über Hiitola-Elisenvaara-Sordavala-Nurmes. Die ersten Lebenszeichen der Bahn Hiitola-Raasuli gehen auf das Jahr 1907 zurück. Im Auftrage des Senates untersuchte damals die Weg- und Wasserbaudirektion eine Linie von Terijoki (an der Strecke Petersburg-Viborg) nach Ojajärvi (an der karelischen Bahn wenig südlich von Hiitola). Nach Erörterung verschiedener Gegenentwürfe wurde im Oktober 1914 in den Bau der Teilstrecke Hiitola-Kexholm eingetreten und durch Landtagsbeschluß und allerhöchste Genehmigung vom Jahre 1914 die endgültige Linie Hiitola über Kexholm und Kivinierai nach Raasuli an der finnisch-russischen Grenze festgelegt. Im Jahre 1914 wurden die Arbeiten aus strategischen Gründen sehr beschleunigt, u. a. wurde auch das Oberbaumaterial aus Rußland angeliefert. Langsam aber sicher gingen die Arbeiten während der Kriegsjahre weiter, und im Januar 1917, kurz vor Ausbruch des russischen Umsturzes, wurde die finnische und russische Spur bei Raasuli vereinigt. Kurz da-

nach konnte der erste Zug nach Petersburg abgehen. Im Herbst 1917 wurde der vorläufige Betrieb eröffnet und am 15. November v. J. endlich die ganze Bahn vollständig zur Verfügung der Eisenbahndirektion gestellt, in deren Händen sich der Verkehr schon seit 1. September befand. Die Länge der Strecke Hiitola-Raasuli beträgt 108 km, zu deren Zurücklegung nach dem jetzigen Fahrplan 5 Stunden nötig sind. Die Strecke Hiitola-Petersburg ist 170 km lang. Sie verkürzt den Abstand von Petersburg nach Stationen nördlich von Haapamäki (Strecke Tammerfors-Nikolaistad) um etwa 60 km, nach Stationen nördlich von Pieksämäki (Strecke Kouvola-Kajana) um etwa 66 km, und nach Stationen nördlich von Elisenvaara um etwa 62 km. Aus diesen Zahlen geht die große Bedeutung der Bahn für das alte Rußland bei einem etwaigen Krieg mit skandinavischen Mächten hervor.

Bei dem Bau der Bahn wurden die gleichen technischen Bestimmungen eingehalten wie bei den letzten ausgeführten Eisenbahnen, nur mit der Veränderung, daß die Schienen russische Form haben. Sie wiegen 33 kg/m und wurden von einem amerikanischen Walzwerk geliefert. An größeren Brücken ist die über den Vuoksen bei Kexholm, die über den Pikoajoki und die über den Kiviniemiwasserfall zu nennen. Die letztere ist erst vorläufig aus Holz ausgeführt, die anderen sind von Eisen. Es sind noch einige Bemerkungen angezeigt über die Bedeutung der Hiitola-Raasulibahn für Karelien. Vor allem ist hervorzuheben, daß durch den Hafen von Kexholm der Verkehr von Petersburg und den übrigen Teilen Rußlands beim Wiedereintritt regelmäßiger Verhältnisse leicht auf dem Ladogaseewege dieser Bahn zugeleitet werden kann und daß sich die Beförderung von russischem Getreide unmittelbar über den See sehr niedrig stellt. Über Kexholm ergibt sich weiter eine neue besonders vorteilhafte Verkehrslinie von Rußland nach dem nördlichen, mittleren und östlichen Finnland wie auch an die Westküste des Landes. Kexholms Hafen ist im Winter durch die Einwirkung des Vuoksen länger offen als die benachbarten Häfen. Auch für die Fischerei im Ladogasee hat die Bahn große Bedeutung, weil die Fische auf diesem Wege leichter in frischem Zustand nach Petersburg befördert werden können. Kexholm ist Jahrhunderte lang der Mittelpunkt für Kultur und Handel des südöstlichen Karelien gewesen und hat noch jetzt wichtige Schulen. Die von der Bahn durchzogenen Landstriche sind in bezug auf Ackerbau und Viehzucht sehr begünstigt. Der Waldbestand ist groß. Der Staatswald bei Station Pyhäjärvi umfaßt 7678 ha. Auch der Handel ist sehr entwickelt. Unter regelmäßigen Zeiten wird sich auch der Reiseverkehr zu den berühmten russischen Klöstern in Valamo und Konevits der Bahn bedienen. Durch die Bahn wird auch der Anspruch der ortsansässigen Bevölkerung auf zeitgemäße Verkehrsmittel in den fruchtbaren und verhältnismäßig volkreichen Gegenden, welche die Bahn Hiitola-Raasuli durchquert, befriedigt. Dr. S.

Fremde Erdteile.

— **Eröffnung der Bahnstrecke Bagdad-Bassora.** Einer holländischen Blättermeldung zufolge hat am 15. Januar die feierliche Eröffnung der Bahnstrecke Bagdad-Bassora durch den englischen Oberbefehlshaber stattgefunden.

— **Mechanische Feuerung für Lokomotiven in den Vereinigten Staaten.** Die mechanische oder selbsttätige Beschickung der Feuerung hat bei den Lokomotiven der amerikanischen Eisenbahnen schon weite Verbreitung gefunden. Nach einem neuerdings erschienenen Bericht der Leiter des Lokomotivdienstes der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten sind 3717 Lokomotiven mit solchen Vorrichtungen ausgestattet. Es werden zu diesem Zwecke fünf verschiedene Bauarten angewendet, von denen allerdings die eine noch nicht über den Versuchsbetrieb hinaus gediehen und nur in einer einzigen Ausführung vorhanden ist. Die übrigen Lokomotiven mit selbsttätiger Beschickung des Feuers verteilen sich mit 1522, 1294, 731 und 169 auf die vier anderen Bauarten. Nahezu die Hälfte der selbsttätig beschickten Lokomotiven, nämlich 1786, sind solche mit vier Triebachsen und je einer Laufachse an jedem Ende, 854 sind Malletmaschinen. Die meisten von ihnen sind schwere Güterzug- und Gebirgslokomotiven, nur 58 Personenzuglokomotiven mit drei Triebachsen befinden sich unter ihnen. Die Lokomotiven verbrauchen bei selbsttätiger Beschickung 10 bis 40 % mehr Kohlen als bei Bedienung der Feuerung von Hand, doch wird dieser Mehrverbrauch durch höhere Leistung wieder ausgeglichen; namentlich ist die beförderte Zuglast größer. Der Mehrverbrauch hängt zum Teil auch damit zusammen, daß bei der handbedienten Feuerung die Leistungsfähigkeit des Heizers erschöpft war, während die Lokomotive sehr wohl eine größere Kohlenmenge zu verzehren im Stande ist, die ihr aber nur auf mechanischem Wege zugeführt werden kann. Störungen kommen bei der selbsttätigen Beschickung der Lokomotivfeuerung nur selten vor; meist ist die Vorrichtung auf der ganzen Fahrt in Tätigkeit, und nur selten bedarf es der Nachhilfe von Hand. Die Störungen entstehen entweder durch den Bruch einzelner Teile, durch nasse Kohlen oder durch die Beimengung von Fremdkörpern. Wenn eine Eisenbahnverwaltung nur eine geringe Anzahl von Lokomotiven mit selbsttätiger Beschikkung betreibt, hat es sich als zweckmäßig erwiesen, jede einzelne mit einem Kohlenbrecher zu versehen, damit der Vorrichtung die Kohle in der richtigen Korngröße zugeführt wird. Bei einer größeren Zahl von mechanisch beschickten Lokomotiven ist es vorteilhafter, auf den Lokomotivbahnhöfen Kohlenbrecher mit Siebvorrichtungen aufzustellen und die Tender mit Kohlen im gebrauchsfähigen Zustande zu beladen. Da der freizuhaltende Lichtraum bei den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten verhältnismäßig groß ist, hat der amerikanische Lokomotivbauer bei dem Entwurf der Maschinen freiere Hand, als wenn der Lichtraum die in anderen Ländern üblichen, kleineren Abmessungen hat. Er ist allerdings bei den verschiedenen amerikanischen Eisenbahnverwaltungen nicht einheitlich, wenn aber eine Eisenbahn einen reichlich bemessenen Querschnitt der Tunnel und Überbauten hat, können auf ihr sehr leistungsfähige Maschinen verkehren. Auf einer Kohlenbahn mit flachen Neigungen sind neuerdings zwei neue Lokomotivarten von 260 und 150 t Gewicht und 50 t und 25 t Zugkraft in Dienst gestellt worden. Die eine Lokomotive ist eine Malletmaschine mit zweimal vier angetriebenen Achsen und zwei freien Achsen, die andere eine einfache Lokomotive mit ebenfalls vier Triebachsen und je einer Laufachse an jedem Ende. Die Zylinder der ersteren sind 71 zu 81 cm und 107 zu 81 cm, die der anderen 68 zu 76 cm groß. Die außergewöhnliche Größe des Niederdruckzylinders bei der Malletlokomotive ermöglicht es, mit einem Dampfdruck von 14 Atmosphären auszukommen.

Allgemeines.

— **Die Herstellung von Schlackensteinen** hat, wie wir dem Zentralblatt für die Bauverwaltung entnehmen, die Generaldirektion der badischen Staatseisenbahn bereits im Januar 1918 unternommen, um dem durch den Krieg hervorgerufenen, weiterhin durch die Staatsumwälzung und durch die Kohlennot noch ganz empfindlich verstärkten Mangel an Bausteinen zu begegnen. In ihrem Auftrag hat später der Bausekretär Hoffmann zu diesem Zweck eine Fabrik in den Kriegsverpflegungshallen in Mannheim eingerichtet. Diese waren durch die Eisenbahnverwaltung Ende 1918 von der Militärverwaltung angekauft worden und eigneten sich, da sie heizbar waren, auch im Winter sehr gut zur Herstellung der Steine. Die hier gemachten Erfahrungen lassen sich kurz wie folgt zusammenfassen:

Die Normalsteine mit den Abmessungen 25 : 12 : 9,5 cm werden zweckmäßig im Hand- und nicht im Maschinenbetrieb hergestellt. Maschinenpressen sind nur zur Anfertigung von besonders geformten oder großen Kunststeinen, Hohlsteinen u. dergl. zu empfehlen. In dem Mannheimer Betrieb werden täglich etwa 3500 bis 4000 Steine angefertigt. Es besteht jedoch die Absicht, die Anlage bedeutend zu vergrößern. Der Selbstkostenpreis für die Steine stellte sich bei genauer Berechnung der Betriebskosten und des Anlagekapitals am Schlusse des ersten Halbjahres 1919 für 1000 Stück auf rd. 110 ℳ, wobei der Arbeitslohn 15 ℳ für 8 Stunden und der Zementpreis 9,05 ℳ für 100 kg betrug. Da beide Preise inzwischen wieder gestiegen sind, erhöhen sich die Kosten für das fertige Erzeugnis entsprechend. Wenn sich somit auch der Stückpreis je nach den örtlichen Verhältnissen, der Höhe der Arbeitslöhne, den Kosten für die Beschaffung der Rohstoffe usw. um 10 bis 20 % höher stellt als beim Ziegelstein, so ergeben sich doch wieder durch den geringen Mörtelverbrauch und die Verminderung der Arbeitslöhne beim Vermauern von Steinen großer Form Ersparnisse. Aber auch wenn solche nicht eintreten sollten, so ist dennoch die Verwendung von Schlackensteinen ernstlich in Betracht zu ziehen, um bei der bestehenden Wohnungsnot und Baustoffknappheit überhaupt einen Baustein zu haben, der bei einer Mindestverwendung von Kohle die sofortige Aufnahme oder die Beschleunigung der Bautätigkeit ermöglicht.

Die Einrichtungen für den Handbetrieb sind sehr einfach und billig, und es können bei ihm leicht Arbeitslose in größerer Zahl beschäftigt werden. Die Arbeiter widmen sich der Arbeit gern, weil jeder Former für sich arbeitet. Die Einzeltagesleistung, ungefähr 500 Stück in 8 Stunden, kann leicht übersehen und festgestellt werden. Wesentlich anstrengender ist dagegen die Bedienung von Steinform-

maschinen, schon deshalb, weil größere Gewichte fertiger Steine regelmäßig von der Maschine abgehoben und vorsichtig nach den Trockenstellen geschafft werden müssen. Eine genaue Anweisung für das Handbetriebverfahren enthält die von dem Bausekretär P. Hoffmann in Mannheim herausgegebene und im Selbstverlag des Verfassers erschienene kleine Schrift. Durch fünf Abbildungen und eine Zeichnung wird das Formen und Lagern der Steine erläutert. Der Verfasser glaubt, daß der Schlackenstein bei Besserung der Verhältnisse dauernd den rheinischen Schwemmstein ersetzen wird, zumal er wie dieser vorzugsweise für leichte und trockene Zwischenmauern, obere Stockwerke, Stallungen, Schuppen u. dergl. in Frage kommt.

— **Fortschritte des drahtlosen Fernsprechverkehrs in Deutschland.** Das Reichspostministerium hat gemeinschaftlich mit der Firma C. Lorenz Akt.-Ges. auf einer Versuchsstrecke Berlin-Konstanz Versuche mit drahtlosem Fernsprechen angestellt, die ein zufriedenstellendes Ergebnis hatten. Eine sofortige Einführung des drahtlosen Fernsprechens für die Allgemeinheit ist jedoch gegenwärtig noch nicht angängig, da noch technische Einzelheiten durchzubilden sind und das Ganze erst für eine allgemeine praktische Verwendung brauchbar zu machen ist. Das gilt aber auch für die öfter auftauchenden Nachrichten des Auslandes über ähnliche funktechnische Fortschritte, z. B. für den letzterdings in einzelnen deutschen Zeitungen wieder mitgeteilten angeblichen drahtlosen Fernsprechverkehr Irland-Amerika. Derartige ausländische Nachrichten gehen schon seit mehreren Jahren durch die Presse und erscheinen — zur Reklame der ausländischen Funkunternehmungen — von Zeit zu Zeit wieder. So hieß es auch schon wiederholt in den letzten Jahren, die englische Marconigesellschaft habe einen drahtlosen Fernsprechverkehr eingerichtet, z. B. von und nach Schiffen und dergl. Wie durch zuverlässige, inzwischen aus dem Auslande gekommene Zeugen und Nachrichten festgestellt ist, hat es sich dabei immer auch nur um gewisse Versuche gehandelt, aus denen auch im Ausland ein allgemeiner Verkehr noch nicht entwickelt worden ist. Jedenfalls hat kein anderes Land gegenüber Deutschland auf funktechnischem Gebiet irgendwelche Vorsprünge, im Gegenteil ist Deutschland in verschiedener Beziehung voran.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Wagenübergang im Verkehr mit fremden Verwaltungen.

Der Austritt der Wagen der Eisenbahn Wien-Aspang und der Schneebergbahn nach und über Polen ist verboten.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. II 8 vom 14. Januar d. J. an die Herren Mitglieder des Preisausschusses, betreffend Preisausschreiben vom November 1917 (abgesandt am 21. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Vom 1. Februar 1920 an wird für Wagenladungen nach Johanngeorgenstadt Sächs. Staatsb., die mit Frachtberechnung bis Johanngeorgenstadt tschecho-slowakische Bahn abgefertigt und nach dem sächsischen Bahnhofe daselbst übergeführt werden, eine Übergangsgebühr von 18 ₰ für 100 kg berechnet.

Dresden, am 24. Januar 1920. (80)
Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenbahnen.

Neuhaldensleber Eisenbahn.

Mit Gültigkeit ab 1. Februar 1920 werden die im Binnen- und Wechselgüterverkehr zur Erhebung kommenden besonderen Frachtzuschläge erhöht. Näheres enthält der von der Eisenbahndirektion Berlin herausgegebene gemeinsame Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güterverkehr in einer der nächsten Nummern, auch erteilen die beteiligten Güterabfertigungen weitere Auskunft.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Neuhaldensleben, den 23. Jan. 1920.
Die Direktion der Neuhaldensleber Eisenbahn-Gesellschaft. (78)

Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern rechtsrhein. Netz (Frankfurt usw. -Bayer. Gütertarif) Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr. Pfälzisch-Bayerischer Güterverkehr. Badisch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Giltigkeit wird die Station Eibach in den Tarif einbezogen. Näheres durch die Abfertigungsstellen.

München, den 17. Januar 1920. (82)
Tarifamt der Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II.

Mit sofortiger Gültigkeit wird für die Überführung der Ladungen zwischen den Bahnhöfen in Königsberg (Pr.) bei Weiterbeförderung erhoben:

a) eine Überfuhrgebühr von 6,50 ℳ (6 ℳ ohne Verkehrssteuer) für den Wagen,
b) der Frachtunterschied zwischen der höheren Fracht der Entladestation und der niedrigeren Fracht der Eingangsstation.

Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und bei den beteiligten Stationen.

Königsberg (Pr.), 22. Januar 1920.
Eisenbahndirektion, (83)
namens der beteiligten Verwaltungen.

2. Personen- und Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit tritt zum gemeinsamen Binnentarif der Deutschen Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft (Badische Nebenbahnen) der Nachtrag IV in Kraft. Durch diesen Nachtrag treten Erhöhungen im Personen- und Güterverkehr ein. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhung gründet sich auf vorübergehende Änderung des § 6 der E.-V.-O. (Reichsgesetzblatt 1914, Seite 455).

Nähere Auskunft erteilt die Unterzeichnete.

Berlin, den 23. Januar 1920. (81)
Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft Aktiengesellschaft.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Badischer Personentarif Heft A.

Vom 1. Februar 1920 ab werden auf den badischen Stationen auf schweizerischem Gebiet die Beförderungsgebühren aus dem Personen-, Gepäck- usw. Verkehr in der Frankenwährung erhoben. Zahlungen in Mark sind zum Tageskurs zugelassen, der am Schalter angeschlagen ist. Vom gleichen Zeitpunkt ab werden zur Rückfahrt gültige Fahrkarten nach den genannten Stationen von reichsdeutschen Stationen nicht mehr ausgegeben. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. Die Maßnahme ist gemäß § 2 und § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung genehmigt.

Karlsruhe, den 23. Januar 1920. (79)
Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen.

4. Offene Stellen.

Möglichst zum 1. April ds. Js. ist die Stelle des

Verkehrsdirektors

mit dem Wohnsitz in Wernigerode bei der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft zu besetzen. Geeignete Bewerber, die sich in leitenden Stellungen bei Eisenbahnen oder Kleinbahnen befinden, nachweislich das Verkehrs-, Tarif- und Kassenwesen, auch die kaufmännische Buchführung beherrschen, wollen ein Gesuch mit Gehaltsforderung unter Aufgabe von Referenzen sowie einen Lebenslauf und beglaubigte Zeugnisabschriften einreichen. Vorstellung ist erst nach besonderer Aufforderung erwünscht.

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft in Wernigerode:
Büchting. (77)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 8. | Berlin, den 31. Januar 1920. | LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, **amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 8 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 40 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 45 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 50 Pf. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 1.35 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 8. Berlin, den 31. Januar 1920. LX. Jahrgang.

Inhalt:

Vereinfachungen im Güterwagenpark.

Von Emil Rank.

III*).

Die großen Unterschiede, die zwischen den einzelnen Güterwagen bestehen, erschweren und verteuern die Betriebsführung der Eisenbahnen in hohem Grade. Sie vermehren zunächst die Ansprüche der Güterversender auf Stellung bestimmter Arten von Güterwagen. Da aber die angeforderten Wagen in der überwiegenden Zahl der Fälle in der Aufgabestation nicht zur Verfügung stehen, müssen sie von anderen Bahnhöfen herangezogen werden. In einem großen Verkehrsgebiet mit starkem Friedensverkehr, wie es das deutsche darstellt, wird dadurch eine ungeheure Zahl von Wagenleerläufen veranlaßt, die die gute Ausnützung der Güterwagen gewaltig behindern. Das macht sich insbesondere zu Zeiten allgemeiner Wagennot bemerkbar, wie sie sich gewöhnlich im Herbst einzustellen pflegt. Die unmittelbare Folge dieser Umstände ist eine stetige Vermehrung des Güterwagenparkes, die nicht im richtigen Verhältnis zur erzielten Wirkung steht und das Anlagekapital der Eisenbahnen stark belastet.

Die beabsichtigte Verschmelzung der deutschen Staatsbahnen zu einem Reichseisenbahn-Verband läßt es nun besonders zeitgemäß erscheinen, zu untersuchen, ob denn der geschilderte, wenig wünschenswerte Zustand wirklich unvermeidlich ist, oder ob es möglich wäre, ihn in Zukunft wesentlich zu bessern.

Beim sparsamen Bau der Güterwagen kommen nun zwei Gesichtspunkte in Betracht. Der eine betrifft die Erreichung einer Einheitlichkeit der verschiedenen Wagengattungen derart, daß alle Bestandteile der Wagen hinsichtlich des Materials und der Masse gleichmäßig hergestellt werden, wodurch insbesondere ein billiger Wagenbau und eine gewaltige Erleichterung der Werkstättenarbeit bei der Wiederherstellung beschädigter Wagen erzielt wird. Der andere bezieht sich darauf, die Verschiedenheit der Wagengattungen künftighin auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken, wodurch die Betriebsführung sehr erleichtert und verbilligt werden könnte.

In ersterer Richtung sind die nötigen Vorarbeiten bereits in Angriff genommen. Es erübrigt daher nur noch zu untersuchen, ob und inwieweit eine fühlbare Beschränkung der Wagengattungen erreicht werden könnte. Daß eine solche für die Betriebführung außerordentlich vorteilhaft sein würde, liegt auf der Hand. Denn je weniger Wagengattungen bestehen, desto leichter ist es, angeforderte Wagen aus dem gerade vorhandenen Bestand der Bahnhöfe zu stellen und dadurch Leerläufe zu vermeiden. Der ideale Zustand würde natürlich erreicht sein, wenn es gelänge, alle zur Beförderung kommenden Güter mit ein und derselben Wagengattung, also mit einem Einheitsgüterwagen abfertigen zu können. Abgesehen von außerordentlich schweren oder langen unteilbaren Gegenständen, könnte das ja vom Standpunkt der Eisenbahn bei Verwendung offener Wagen mit herabklappbaren hohen Bordwänden an sich nicht als geradezu unerreichbar bezeichnet werden, wenn es gelänge, für eine genügende Bedeckung heikler Güter zu sorgen. Ein solcher Vorgang würde aber den Bahnbenützern so große Kosten, insbesondere für geeignete Verpackung der Güter, auferlegen, daß er leider als praktisch undurchführbar angesehen werden muß.

Es wird also auch künftighin mit verschiedenen Wagengattungen, vor allem mit offenen und gedeckten Wagen, gerechnet werden müssen, so daß es sich nur um eine Einschränkung der übergroßen Zahl der Wagengattungen handeln kann. Wie groß zurzeit die Unterschiede in den Wagenarten sind, möge daraus ersehen werden, daß, wenn nur Ladegewicht, Bodenfläche und Laderaum in Rücksicht gezogen werden, bei rund 12000 bedeckten bahneigenen Güterwagen des Parkes einer deut-

*) II. siehe Nr. 59 vom 9. August 1919 dieser Zeitung.

schen Staatsbahnverwaltung 20, und bei rund 15 000 offenen Güterwagen 42 verschiedene Wagengattungen vorhanden sind Gegenüber außerdeutschen Verwaltungen ist dieses Verhältnis ja noch ein besonders günstiges. Es verschlechtert sich aber ganz besonders erheblich, wenn auch die in den Bahnpark eingestellten Privatwagen beachtet werden. Es gibt da insbesondere noch Sonderwagen mit besonders großem Laderaum für sperrige Güter (Heu, Stroh, Stückgut in Wagenladungen u. dgl.), Getreide in loser Schüttung, Hornvieh, Bier, Fleisch, Obst, Kleinvieh, Kalk, Wein, ferner Kessel- (Zisternen-) Wagen in großer Zahl.

Wenngleich nun auch die Vorteile, die sich aus dem Vorhandensein dieser Sonderwagen nicht nur für die Bahnbenützer, sondern auch für die Gemeinwirtschaft ergeben, Beachtung und Rücksichtnahme verdienen, so steht doch außer Zweifel, daß jeder Sonderwagen den Eisenbahnbetrieb in mehrfacher Hinsicht stark stört. Insbesondere macht sich der Umstand fühlbar, daß die meisten dieser Sonderwagen der Rückfracht zu entbehren pflegen, daher leer zurückgeführt werden müssen. Wieviel Güterzüge mögen wohl aus diesem Grunde in Deutschland in Friedenszeiten ohne eine genügende Entschädigung der Eisenbahnen jährlich befördert worden sein? Die hieraus entstehende Verschwendung an Betriebskosten aller Art läßt nun in einer Zeit, in der alles aufgeboten werden muß, um eine möglichst sparsame und billige Betriebführung zu erreichen, die Frage einer Änderung des bisherigen Zustandes als eine besonders dringliche erscheinen.

Eine Einschränkung der Wagenarten ließe sich nun zunächst durch schärfere Beachtung des Grundsatzes erreichen, daß die Zulassung besonderer Güterwagenarten für alle jene Güter abzulehnen ist, die ohne wesentliche Gefahr für das Gut oder für die Bahnanlagen in gewöhnlichen Wagen befördert werden können.

Außerdem dürfte eine Einschränkung der Wagenarten auch dadurch erreichbar sein, daß getrachtet wird, die Benützbarkeit der Güterwagen für verschiedene Zwecke im Wege technischer Hilfsmittel auszudehnen. Was hier gemeint ist, ist durch einige Beispiele klargestellt. Bei offenen Wagen würde es sich hauptsächlich darum handeln, sie durch herabklappbare Bordwände nach Bedarf in hochbordige oder niederbordige verwandeln zu können. Für die Beförderung von Flüssigkeiten, wie Öle und Spiritus, würde es an Stelle des Baues eigener Kesselwagen vielleicht genügen, nur die Kessel derart bauen zu lassen, daß sie zum Zwecke der Beförderung auf jeden beliebigen offenen Wagen gestellt werden können. Da solche Güter stets von den gleichen Erzeugungsorten ausgehen, und diese mit den Bahnhöfen in Gleisverbindung stehen, lassen sich die Kessel vor ihrer Füllung leicht durch Krane auf die Wagen heben. Auf der Empfangsstation wird ohnehin nur abgeschlaucht. Durch diesen Vorgang könnten nicht nur den Eisenbahnen, sondern auch den Bahnbenützern große Kosten erspart werden. Bierbrauereien könnten vielleicht zu einem ähnlichen Vorgang greifen, indem sie nur entsprechend eingerichtete Wagenkasten bauen lassen, die sich ebenfalls auf einen offenen Wagen verladen lassen. In manchen Fällen würde sich ein solcher Vorgang vielleicht auch bei heizbaren und bei Kühlwagen anderer Art durchführen lassen. Hier ist noch viel Raum für technische Verbesserungen.

Die Zunahme der Wagengattungen war nun auch in der Zeit vor dem Kriege auf die immer mehr angestrebte Erhöhung des Ladegewichts und die Vergrößerung der Bodenfläche und des Laderaums der Wagen zurückzuführen. Durch die erstere sollte das Verhältnis zwischen Gesamt- und Nutzlast möglichst günstig gestaltet werden. Das hat aber nur dort Vorteile, wo es sich um die Bewältigung großer, sich regelmäßig abwickelnder Massenverkehre handelt. Außerhalb solcher Gebiete pflegt aber die Verwendung derartiger Wagen nur Nachteile zu bringen, weil sie sich schlecht ausnützen lassen und die Bahnbenützer häufig dadurch schädigen, daß sie für das Ladegewicht zu zahlen, aber nur geringere Mengen zu verladen haben. Bei Bestimmung des Ladegewichtes neuer Güterwagen ist daher große Vorsicht am Platze.

Die Vergrößerung der Bodenfläche und des Laderaumes der Wagen ist aber, wie festgestellt werden muß, in der großen Mehrzahl der Fälle nur auf eine irrtümliche Schätzung des vorhandenen Verkehrsbedürfnisses zurückzuführen. Es scheint nämlich dabei nur auf die Zahl der Anforderungen solcher Wagen durch die Verfrachter Rücksicht genommen worden zu sein, die aber keineswegs einem wirklichen Verkehrsbedürfnis entspricht. Diese Anforderungen sind nämlich nur dadurch hervorgerufen worden, daß der deutsche Gütertarif für die Beförderung mancher sperriger Güter in Wagenladungen die Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10 000 kg für den Wagen fordert. Da nun von den gedachten Gütern kaum jemals 10 000 kg in einen Wagen verladen werden können, trachten die Absender, die für 10 000 kg zu zahlende Frachtsumme dadurch möglichst auszunützen, daß sie recht geräumige Wagen bestellen, in die sie viel Gut verladen können. Sie drücken dadurch die für 100 kg entfallende Fracht möglichst herab. So finden sich z. B. in dem früher erwähnten Wagenpark gedeckte Wagen von 24,6 bis 56,8 cbm Laderaum. In die letzteren bringen die Absender also bei Bezahlung des gleichen Frachtbetrages mehr als doppelt soviel Gut hinein, als in die ersteren. Bei Beistellung eines Wagens mit großem Laderaum ersparen sie also für 100 kg Gut mehr als 50 % Fracht! Dieser Umstand, und nicht der Zwang, infolge der Natur des Gutes besonders großer Wagen zu bedürfen, verursacht den Sturmlauf nach Erlangung geräumiger Wagen und den Bau derselben durch Bahnbenützer.

Da nun die erwähnten Güter sich in jeden gewöhnlichen gedeckten Wagen verladen lassen, ist für sie natürlich auch der Bau geräumiger Sonderwagen entbehrlich, wenn den Bahnbenützern das Interesse an der Beistellung solcher genommen wird. Die Festsetzung der Fracht für je 1 qm Ladefläche oder 1 cbm Laderaum des verwendeten Wagens empfiehlt sich nicht, weil sie die Einschaltung neuer Tarifklassen erfordert, die unter allen Umständen vermieden werden sollte. (Vgl. „Vereinfachungen im Gütertarif" in Nummer 59 dieser Zeitung vom 9. August 1919.) Es dürfte sich daher empfehlen, bei der Klasse B und in der Güterklassifikation bei den betreffenden Gütern einen Hinweis auf eine neu aufzunehmende Tarifbestimmung anzubringen, die etwa folgendermaßen lauten könnte:

„Wenn der verwendete Wagen mehr als . . cbm (den normalen) Laderaum besitzt und das verladene Gut weniger als 10 000 Kilogramm wiegt, wird die Fracht nach Verhältnis der mehr gebotenen Kubikmeter Laderaum erhöht. Ist an dem verwendeten Wagen nur die Ladefläche, nicht aber der Laderaum angegeben, dann erfolgt die Berechnung der Mehrfracht nach Verhältnis der mehr als . . . qm (der normalen) betragenden Ladefläche."

Den Bahnämtern wären dann Hilfstafeln zu geben, nach denen die Fracht rasch ermittelt werden kann. Die Schädigung der Bahneinnahmen wäre künftighin vermieden. Der Bau der Sonderwagen könnte entfallen.

Zum Schluß mögen noch folgende Bemerkungen Platz finden: Die Wagenwirtschaft ist ja nicht nur von den im eigenen Bahnbereich eingestellten, sondern auch von den Wagenarten abhängig, die im Wege des internationalen Güteraustausches in den eigenen Bahnbereich eintreten und ihn leer oder beladen wieder verlassen. Daraus darf aber nicht etwa der Schluß gezogen werden, daß die zunächst für den Bereich Deutschlands angeregte Vereinfachung des Güterwagenparks nahezu wirkungslos sein würde. Denn der

Auslandsverkehr Deutschlands war der Menge nach immer nur ein verhältnismäßig winziger Bruchteil des riesigen deutschen Binnenverkehrs. Im übrigen wird ja wohl auch einmal die Zeit kommen, in der es angesichts der großen Vorteile der Verminderung der Wagengattungen wieder möglich sein wird, internationale Vereinbarungen über den Wagenbau zu treffen.

Ebenso darf der Umstand nicht abschreckend wirken, daß die Vorteile einer planmäßigen Einschränkung der Wagenarten sich naturgemäß nur langsam fühlbar machen können. Die alten Wagen müssen ja, soweit sie nicht Nebenzwecken zugewiesen werden können, aufgebraucht werden. Es wird sich aber jede nach und nach ersparte Wagenart sofort in der Verminderung der Betriebskosten fühlbar machen. Auch Wechsel auf lange Sicht sind wertvoll.

Bemessung der Zahl und Art der Lokomotiv-Betriebsarbeiter in den Eisenbahn-Betriebswerkstätten.

(Schluß aus Nr. 7.)

Zur Erläuterung der in der vorliegenden Abhandlung gegebenen Grundsätze über Bemessung der Zahl und Art der Betriebsarbeiter werden in folgendem einige Beispiele angeführt und zwar:

1. Betriebswerkstätte Thorn-Mocker.

Vorhanden ist 1 Schuppen mit 13 Ständen, 1 Betriebswerkmeister, dem zugleich auch die Leitung der Dienststelle obliegt und der den Werkstättendienst, namentlich den umfangreichen Wagenausbesserungsdienst wahrzunehmen hat. 1 Reserve-Lokomotivführer als Kommandierbeamter und Schuppenaufseher.

An Lokomotiven sind zugeteilt:

S 9/S 10: $l_1 = 4$, damit $l_{b1} = 3$,
P 8: $l_2 = 1$, „ $l_{b2} = —$ $l_h = 6$,
andere Gattungen: $l_3 = 24$, „ $l_{b3} = 17$ $l_{bh} = 4$
zusammen $l = 29$, damit $l_b = 20$.

$$z' = 2{,}1 \cdot 4 + 1{,}6 \cdot 1 + 1{,}2 \cdot 24 = 39$$

Betriebsarbeiter nach dem Arbeitswert der Vorkriegsjahre und

$$z = 3{,}2 \cdot 4 + 2{,}4 \cdot 1 + 1{,}8 \cdot 24 = 59$$

Betriebsarbeiter nach dem augenblicklichen Leistungswert.

Zusammenstellung 5. Verteilung der Arbeiter.

Laufende Ziffer	Art der Arbeiter	Erforderlich nach dem Leistungswert der Vorkriegszeit %	Vorkriegszeit Anzahl	Jetztzeit %	Jetztzeit Anzahl	Berechnet (Zus. 2) Vorkriegszeit Anzahl	Berechnet (Zus. 2) Jetztzeit Anzahl	Vorhandene Anzahl
1.	Oberputzer	6	3	4	3	—	—	3
2.	Schuppenfeuerleute	7	3	7	4	3	4	3 1)
3.	Ausschlacker	14	6	14	9	5	8	6 1)
4.	Rohrbläser	6	2	5	3	2	3	2
5.	Auswascher	5	2	5	3	2	3	2
6.	Drehscheibenwärter	6	3	4	3	—	—	3
7.	Schuppenfeger	6	2	6	3	—	—	2
8.	Vorputzer der Maschinenputzer	—	—	3	2	—	2	—
9.	Maschinenputzer	34	11+5 2)	33	18+1 3)	16	19	12
	Zusammen 1—9		32+5=37		48+1=49			33
10.	Ablöser für Ruhetage	12	5+1 4)	12	7+1 4)			(5)
11.	Vertreter für Erkrankte und Beurlaubte	4	2	7	4			(3)
	insgesamt		39+6=45		59+2=61			(41)

1) Da überwiegend kleine Lokomotiven (T3/S3/S5), genügend. 2) Vermehrt um 5, die nach der Rechnung fehlen. 3) Vermehrt um 1, der nach der Rechnung fehlt. 4) Nach Gleichung 3 und 4. Seite 78. 6 bzw. 8 Ablöser nötig.

Da nur 1 Schuppen und 1 Löschgrube vorhanden sind, so ist die Verteilung der Arbeitergruppen einfach; sie braucht nicht näher erläutert zu werden.

Jedoch ist die Zusammenstellung insofern lehrreich, als aus ihr klar hervorgeht, daß bei den vorhandenen 33 Köpfen für die monatlichen 4 Ruhetage 5 und für die Beurlaubungen 3, zusammen 8 Arbeiter nötig sind, die von den 12 vorhandenen Maschinenputzern genommen werden. Es sind demnach nur noch 4 + 2 (Ablöser) = 6 Mann im reinen Putzdienst. Da jedoch bei der Betriebswerkstätte noch 15 Kohlenlader und Lagerarbeiter vorhanden sind, die 4 Köpfe Ablöser und Vertreter aus der Zahl der Maschinenputzer erfordern, so tritt der Fall ein, daß zeitweise nur 2 Mann im Putzdienst tätig sind.

2. Betriebswerkstätte Thorn-Hauptbahnhof.

Vorhanden ist zurzeit nur 1 Lokomotivschuppen mit 40 Ständen; der zweite Schuppen ist infolge Verkehrsrückganges außer Betrieb gesetzt.

Den Betriebsaufsichtsdienst nehmen wahr:
1 Betriebswerkmeister, zugleich Dienststellenvorsteher,
3 Kommandierbeamte,
1 Schuppenaufseher.

An Lokomotiven sind zugeteilt:

S 9/10: $l_1 = —$, damit $l_{b1} = —$,
Sz./P 8/G 8/G 8¹: $l_2 = 9$, „ $l_{b2} = 6$ $l_h = 23$.
andere Gattungen: $l_3 = 50$, „ $l_{b3} = 35$ $l_{bh} = 16$
zusammen $l = 59$, damit $l_b = 41$.

damit ergibt sich:

$z' = 1{,}6 \cdot 9 + 1{,}2 \cdot 50 = 75$ Betriebsarbeiter,
$z = 2{,}4 \cdot 9 + 1{,}8 \cdot 50 = 112$ „

Die Verteilung auf die Arbeitergruppen zeigt Zusammenstellung 6.

Von den vorhandenen 32 Maschinenputzern sind in Wirklichkeit nur 21 + 3 (Ablöser) = 24 für den reinen Putzdienst verwendbar, während die übrigen die fehlenden Ablöser für Ruhetage und Vertreter für Erkrankte und Beurlaubte ersetzen müssen. Im übrigen fällt die hohe Zahl der vorhandenen Auswascher, dagegen die niedrige der Rohrbläser auf.

3. Betriebswerkstätte Schneidemühl-Personenbahnhof.

Vorhanden sind 4 Schuppen, von denen Schuppen 1 bis 3 je 14, Schuppen 4 6 Stände enthält; Schuppen 1 und 2 bzw. 3 und 4 liegen nahe beieinander.

An Aufsichtspersonal für den Betriebsdienst sind
1 Werkstättenvorsteher,
1 Reservelokomotivführer als Werkmeister-Diensttuer,
3 Kommandierbeamte und
1 Schuppenaufseher
tätig.

An Lokomotiven sind zugeteilt:

S 9/S 10: $l_1 = 29$, damit $l_{b1} = 20$, $l_h = 32$
P 8: $l_2 = 5$, „ $l_{b2} = 4$,
anderer Gattungen: $l_3 = 39$, „ $l_{b3} = 27$ $l_{bh} = 23$
zusammen $l = 73$, damit $l_b = 51$.

$z' = 2{,}1 \cdot 29 + 1{,}6 \cdot 5 + 1{,}2 \cdot 39 = 116$ Betriebsarbeiter,
$z = 3{,}2 \cdot 29 + 2{,}4 \cdot 5 + 1{,}8 \cdot 39 = 175$ „

Die sich daraus ergebende Verteilung der Arbeiter siehe Zusammenstellung 7.

Besondere Drehscheibenwärter sind nicht erforderlich; für die Drehscheibe des Schuppens 1 ist ein Weichensteller vorhanden, die Drehscheiben der Schuppen 2, 3 und 4 werden von den Ausschlackern der betreffenden Schuppen mitbedient. Auch bei der Betriebswerkstätte Schneidemühl-Personenbahnhof tritt die Erscheinung zutage, daß für die 123 ständigen Betriebsarbeiter keine Ablöser und Vertreter für die Ruhe-

Zusammenstellung 6. Verteilung der Arbeiter.

Laufende Ziffer	Art der Arbeiter	Erforderlich nach dem Leistungswert der Vorkriegszeit %	Vorkriegszeit Anzahl	Jetztzeit %	Jetztzeit Anzahl	Berechnet (Zus. 2) Vorkriegszeit Anzahl	Berechnet (Zus. 2) Jetztzeit Anzahl	Vorhandene Anzahl	Zahl der z. Zt. erforderlichen Schichten	in einer Schicht und an einer Arbeiterstätte Beschäftigten	Bemerkungen
1.	Oberputzer	3	3	3	3	—	—	3	3	1	—
2.	Schuppenfeuerleute	7	6	7	9	5	8	9	3	3	—
3.	Ausschlacker	14	10	14	15	10	15	15	3	{ 4 { 1	im Einfahrtsgleis „ Ausfahrtsgleis
4.	Rohrbläser	6	4	6	7	4	7	4	{ 1 { 1	4 3	—
5.	Auswascher	4	3	4	5	3	5	8	{ 1 { 1	3 2	—
6.	Werkzeugkastenausgeber	3	3	2	3	—	—	3	3	1	—
7.	Schiebebühnenwärter	3	3	3	3	—	—	3	3	1	—
8.	Sandgeber	2	2	1	2	—	—	2	2	1	—
9.	Schuppenfeger	6	4	6	6	—	—	6	2	3	—
10.	Vorputzer	3	2	3	3	2	3	3	{ 1 { 1	2 1	—
11.	Maschinenputzer	30	20 + 7	29	31 + 4	27	35	32	{ 1 { 1 { 1	15 15 5	—
12.	Kaffeeausgeber	2	2	2	2	—	—	2	2	1	—
13.	Wärter im Ledigenheim	1	1	1	1	—	—	1	1	1	—
	Zusammen 1—13	—	63 + 7	—	90 + 4	—	—	91	—	—	die eingeklammerten Zahlen sind nach der Rechnung — Gleichung (4) bzw. (6) bei 91 Mann — nötig.
14.	Ablöser für Ruhetage	12	9 + 2	12	14 + 1	—	—	(14) 8	—	—	
15.	Vertreter für Erkrankte und Beurlaubte	4	3 + 1	7	8	—	—	(8) 3	—	—	
	insgesamt	—	75 + 10 = 85	—	112 + 5 = 117	—	—	102	—	—	

Zusammenstellung 7. Verteilung der Arbeiter.

Laufende Ziffer	Art der Arbeiter	Erforderlich nach dem Leistungswert der Vorkriegszeit %	Vorkriegszeit Anzahl	Jetztzeit %	Jetztzeit Anzahl	Berechnet (Zus. 2) Vorkriegszeit Anzahl	Berechnet (Zus. 2) Jetztzeit Anzahl	Vorhandene Anzahl	Bemerkungen
1.	Oberputzer	2	3	2	3	—	—	3	
2.	Schuppenfeuerleute	7	9	7	12	7	11	12	
3.	Ausschlacker	14	18	14	27	13 [1]	19 [2]	27	[1] dazu 5, [2] „ 8 Arbeiter zur Bedienung der Drehscheiben in Schuppen 2, 3 und 4.
4.	Rohrbläser	5	6	6	10	6	9	11	
5.	Auswascher	4	5	5	8	5	7	9	
6.	Werkzeugkastenausgeber	2	3	2	3	—	—	3	
7.	Sandgeber	1	2	1	2	—	—	3	
8.	Schuppenfeger	6	7	6	10	—	—	12	
9.	Vorputzer	2	2	3	5	3	5	3	
10.	Maschinenputzer	39	38 + 6 = 44	33	60 + 4 = 64	44	64	37	
11.	Wärter in Übernachtungsräumen	2	3	2	3	—	—	3	
	Zusammen 1—11		96 + 6 = 102		143 + 4 = 147			123	
12.	Ablöser für Ruhetage	12	15 + 1	12	21 + 2			—	
13.	Vertreter für Erkrankte und Beurlaubte	4	5	7	11 + 2			—	
	insgesamt		116 + 7 = 123		175 + 8 = 183			123	

tage sowie für Beurlaubungen vorgesehen sind. Nach Seite 78 Gleichung 4 bzw. 6 sind

$$z_2 = 0{,}154 \cdot z_1 = 0{,}154 \cdot 123 = 19$$

Ablöser für Ruhetage und

$$z_3 = 0{,}09 \cdot z_1 = 0{,}09 \cdot 123 = 11$$

Vertreter für Erkrankte und Beurlaubte dauernd erforderlich; zusammen 30 Mann, die von der Zahl der Putzer — 37 sind vorhanden — genommen werden müssen, so daß noch 7 + 9 (für Ablöser) = 16 ganze Arbeitskräfte für den reinen Putzdienst in 24 Stunden verwendbar sind. Daß dabei der Putzzustand und damit mittelbar der Ausbesserungsstand nicht besser werden kann, ja, die Aussicht auf Besserung nicht vorhanden sein kann, ist klar, zumal auch das Aufsichtspersonal ganz unzureichend ist.

Die Verteilung der zugeteilten und betriebsfähigen Lokomotiven auf die 4 Schuppen zeigt Zusammenstellung 8:

Zusammenstellung 8.
Verteilung der Lokomotiven auf die Schuppen.

Laufende Ziffer	Schuppen	Durchmesser der Drehscheibe m	Zugeteilte Lokomotiven l_1	l_2	l_3	Betriebsfähige Lokomotiven l_{b1}	l_{b2}	l_{b3}	Heißdampflokomotiven l_h	l_{bh}
			Anzahl			Anzahl			Anzahl	
1.	1	20	29	5	—	20	4	—	23	16
2.	2	16	—	—	15	—	—	11	8	6
3.	3	14	—	—	16	—	—	11	1	1
4.	4	16	—	—	8	—	—	5	—	—
	zusammen		29	5	39	20	4	27	32	23

Die Verteilung der zurzeit erforderlichen Arbeiter auf die einzelnen Schichten und Schuppen (Arbeitsstätten) ist in Zusammenstellung 9 gegeben; die Ablöser für Ruhetage und die Vertreter für Erkrankte und Beurlaubte sind hierbei nicht berücksichtigt (s. unten).

Außer den vorgenannten Betriebswerkstätten hat sich die Prüfung der Zahl und Art der Betriebsarbeiter auf eine Reihe anderer Betriebswerkstätten Ost- und Mitteldeutschlands erstreckt. Das Ergebnis ist fast überall das gleiche: die Zahl und Art der Sonderarbeiter — Schuppenfeuerleute, Ausschlacker, Rohrbläser und Auswascher — ist nach den vorhandenen Anlagen dem örtlichen Bedürfnis entsprechend bemessen, jedoch ist ihre Zahl vielfach ungenügend bei unzulänglichen Anlagen. Dagegen reicht in fast allen Fällen die Zahl der Arbeiter für den reinen Putzdienst bei weitem nicht aus. Es darf zwar nicht außer Acht gelassen werden, daß ein Teil der für die Bedarfsreserve nötigen Aushilfsfeuerleute beim Nachlassen des Verkehrs in den Putzerdienst übergeht, jedoch kann hiermit kaum gerechnet werden, weil beim Verkehrsrückgang sofort Beurlaubungen in verstärktem Maße einsetzen. Andererseits darf nicht vergessen werden, daß die im reinen Putzdienst Beschäftigten die einzige Reserve für den Fahrdienst bilden, die bei einer das Übliche übersteigenden Verkehrszunahme für den Bedarfszugsdienst herangezogen werden müssen, so daß alsdann der Putzdienst notgedrungen vorübergehend eingeschränkt werden muß. Bei richtiger Bemessung der Bedarfspersonale und der darin tätigen Aushilfsfeuerleute wird der Fall kaum eintreten, daß bei Verkehrsrückgang eine starke Vermehrung der Putzer durch überzählig gewordene Aushilfsfeuerleute erfolgen wird. Dagegen kann bei ausreichender Bemessung der Zahl der Putzer nach vorstehenden Grundsätzen eine vorübergehende Schwächung des Putzdienstes aus Anlaß von Verkehrssteigerungen, die immer nur kurze Zeit andauern, ohne Nachteil für einen ordnungsmäßigen Putzzustand der Lokomotiven in Kauf genommen werden.

Es soll nicht verkannt werden, daß die Ausführung des Dienstes nach den vorstehenden Grundsätzen eine erhebliche Zahl von Arbeitern erfordert, wodurch die Ausgaben der Eisenbahnen noch mehr steigen und die Betriebe auch weiterhin unwirtschaftlicher sich gestalten. Man kann jedoch diese Arbeiten zur Herbeiführung ordnungsmäßiger Zustände bei den Eisenbahnverwaltungen mit mehr Recht als Notstandsarbeiten betrachten, als viele der zurzeit in Ausführung begriffenen.

In absehbarer Zeit wird sich auch die Leistung der Arbeiter wieder heben, so daß die dauernde Vermehrung nur geringfügig sein wird. Eine andere Lösung zur Gesundung des wichtigsten Zweiges der Eisenbahnverwaltungen — des Lokomotivdienstes — dürfte nicht möglich sein.

Zusammenstellung 9. Verteilung der Arbeiter auf Schichten und Schuppen.

Laufende Ziffer	Art der Arbeiter (Gruppen)	Anzahl der Arbeiter: der Schichten	einer Schicht	insgesamt	Von den in einer Schicht Beschäftigten entfallen auf Schuppen 1	2	3	4	Von der Gesamtzahl entfallen auf Schuppen 1	2	3	4	Bemerkungen
1.	Oberputzer	3	1	3	1 (Schuppen 1–4)				3 (Schuppen 1–4)				
2.	Schuppenfeuerleute	3	4	12	2	1	1 (Schuppen 3–4)		6	3 [1])	3 (Schuppen 3–4)		
3.	Ausschlacker	3	9	27	3	2	2	2	9	6 [2])	6 [3])	6 [4])	
4.	Rohrbläser	2	5	10	3	1	1 (Schuppen 3–4)		6	2	2 (Schuppen 3–4)		
5.	Auswascher	2	4	8	4 (Schuppen 1–4)				8 (Schuppen 1–4)				
6.	Werkzeugkastenausgeber	3	1	3	1 (Schuppen 1–2)		—	—	3 (Schuppen 1–2)		—	—	
7.	Sandgeber	2	1	2	1 (Schuppen 1–2)		—	—	2 (Schuppen 1–2)		—	—	
8.	Schuppenfeger	2	5	10	{3 {2	2} 1}	1	—	5	3	2	—	
9.	Vorputzer	{1 {1 {1	2} 2} 1}	5	1 1 1 (Schuppen 1–2)		1 1 — (Schuppen 3–4)		3 (Schuppen 1–2)		2 (Schuppen 3–4)		
10.	Maschinenputzer	{1 {1 {1	27} 27} 10}	64	21 21 8 (Schuppen 1–2)		6 6 2 (Schuppen 3–4)		50 (Schuppen 1–2)		14 (Schuppen 3–4)		
11.	Wärter in Übernachtungsräumen	3	1	3	—	1	—	—	—	3	—	—	
	Zusammen			147									

[1]) Von den 3 Schuppenfeuerleuten des Schuppens 2 wird 1, da nicht völlig ausgenutzt, zum Schuppenfegen herangezogen. [2]) Von den 6 Ausschlackern des Schuppens 2 rechnen 2 Köpfe auf Bedienung der Drehscheibe. [3]) Die 6 Ausschlacker des Schuppens 3 sind nicht voll ausgenutzt, sie haben daher die Drehscheibe des Schuppens 3 mitzubedienen und die Werkzeugkasten der Lokomotiven der Schuppen 3 und 4 aufzubewahren und auszugeben. [4]) Von den 6 Ausschlackern des Schuppens 4 rechnen je 2 Köpfe auf Bedienung der Drehscheibe und auf Schuppenfegen.

Mehr Selbständigkeit.

Den Anregungen von Verlohr in der Verkehrstechnischen Woche folgend möchte ich als alter Amtsvorstand auch meine Ansicht über die Organisation der Eisenbahnverwaltung darlegen. Der verstorbene Präsident Schwering sagte mir einmal in dem lieblichen Boppard, die schönste Zeit seines Lebens sei außer seiner Präsidentenzeit die Zeit seines Bauens gewesen, wo er als Vorstand einer Bauabteilung eine gewisse Selbständigkeit gehabt habe. Die Organisation von 1895 sollte eine solche allgemein erstrebenswerte Selbständigkeit auch den Vorständen der Inspektionen, jetzt Ämtern, bringen; in Wirklichkeit ist sie aber späterhin immer mehr von den Direktionen beschnitten worden. Einmal wohl aus dem Grunde, weil sich einzelne Amtsvorstände nach Ansicht einzelner, ausschlaggebender Dezernenten nicht genügend bewährt haben, ferner auch deshalb, weil verschiedene Dezernenten das Bestreben hatten, möglichst viel an sich zu reißen, um möglichst alles selbst zu entscheiden und anzuordnen.

Wäre die Selbständigkeit der Amtsvorstände nicht so beschnitten worden, hätten sie nach meiner Ansicht mehr geleistet. Aber mit gebundenen Händen kann man nicht schwimmen. Je größer die Selbständigkeit ist, desto größer ist auch die Arbeitsfreudigkeit und das Verantwortungsgefühl. Wie Rosenfeld in der Zeitung des Vereins D. E.-V. richtig hervorhebt, hat der heutige Amtsvorstand nur Pflichten und abermals Pflichten; für alles ist er verantwortlich. Und die Rechte? Wieviel Anregungen, Verbesserungsvorschläge, Entwürfe usw. sind nicht von den Ämtern ausgegangen? Und da will man sie jetzt einfach wieder verschwinden lassen? Wenn nun tatsächlich in der Wahl des Amtsvorstandes, von der natürlich viel, wenn nicht alles abhängt, Mißgriffe vorgekommen sein sollten, so kann man die Folgen dieser falschen Wahl doch nicht dem System zuschreiben, sondern nur der Person. Bei den meisten Ämtern, das kann man wohl sagen, haben sich die Amtsvorstände gut bewährt, so daß man hätte wünschen können, sie blieben im Interesse der Verwaltung an dieser Stelle, anstatt daß sie weiter nach oben rückten.

Als ein Nachteil der Ämter wird angeführt, daß der Geschäftsgang zu schleppend sei. Nach meiner Meinung liegt der Fehler nicht an den Ämtern, sondern an den Direktionen, bei denen manchmal Sachen wochenlang liegen wegen Beurlaubung oder Überbürdung des Expedienten. Es ist letzthin einmal amtlich festgestellt worden, daß jedes Schriftstück für jeden Dezernenten 2 Tage gebraucht, das macht für 5 Dezernenten 10 Tage.

Bei den Ämtern erfolgt die Bearbeitung in den meisten Fällen umgehend, und gerade die Beschneidung der Selbständigkeit der Amtsvorstände bewirkt, daß man in vielen Fällen, anstatt einfach nach den von der Direktion zu erlassenden Direktiven zu entscheiden, erst noch große Berichte machen muß. Sache der Geschäftsprüfungen wäre es dann festzustellen, ob bei dem Amtsvorstand den Anordnungen der Direktion entsprechend gearbeitet worden ist oder nicht.

Nun wird als weiterer Nachteil der jetzigen Ämter hervorgehoben, daß sie zu Reibungen unter sich Veranlassung gäben, die manchmal zu Unzuträglichkeiten in der Geschäftsführung ausarteten. Gewiß ist solches vorgekommen, aber man kann doch wohl behaupten, daß das Nebeneinanderarbeiten der Ämter im großen ganzen reibungslos erfolgt. Es hängt dies natürlich sehr von den Charaktereigenschaften des Amtsvorstandes ab. Sache der Eisenbahndirektion und des Präsidenten vor allem ist es, hier rechtzeitig einzugreifen.

Bei den Bahnämtern würden diese Reibungen alsdann zwischen den dem Bahnamt unterstellten Dienststellenvorstehern, oder wie man sie sonst nennen will, zur Austragung kommen, oder zwischen den einzelnen Beamten der verschiedenen Fachgruppen selbst. Ob das nun ein Vorteil wäre, möchte ich bezweifeln. Jetzt werden die Zwistigkeiten zwischen Bahnhofsvorsteher, Bahnmeister, Werkmeister oder Gütervorsteher durch die Amtsvorstände beigelegt und unschädlich gemacht.

Daß ein Bahnamtsvorstand in allen Fächern ausgebildet werden und alle Fächer vollkommen beherrschen kann, halte ich ebenso wie Rosenfeld für ausgeschlossen, er wird immer aus irgendeiner Fachrichtung hervorgehen. Die Dienststellenvorsteher der anderen Fachrichtung und die Beamten dieser Gruppe werden sich alsdann stets falsch behandelt glauben. Die Folge ist, daß jede Zwistigkeit vor der Eisenbahndirektion ausgetragen werden muß.

Im übrigen sind doch gerade in Bayern — wie mir ein bayerischer Kollege erzählte — die Bahnämter abgeschafft worden, weil sie sich nicht bewährt haben, und nun will man sie wieder einführen? Nein, nach meiner Meinung liegt besonders jetzt, wo gespart werden soll, keine Veranlassung vor, die bestehende Organisation von Grund auf zu ändern. Man gebe nur den Dienststellen, Ämtern und den Direktionen größere Selbständigkeit, und ich glaube, diese Organisation arbeitet billiger und schneller als jede andere.

Als weiteren Vorteil der größeren Selbständigkeit der Ämter, womit die Gleichstellung mit den Mitgliedern der Direktion zu verbinden sein würde, würde ganz von selbst kommen, daß ähnlich wie bei der Forstverwaltung und allgemeinen Verwaltung die Stellen der Amtsvorstände nicht so oft wechseln würden, denn nur da, wo man selbständig arbeiten kann, arbeitet man gern und trägt auch gern die Verantwortung. Ich möchte es alsdann gerade im Gegensatz zu Verlohr als erstrebenswert halten, daß die Amtsvorstände nach Bewährung möglichst in ihren Stellungen bleiben, sie müßten sich gar nicht fortwünschen. In Personalangelegenheiten z. B., um nur allein diesen wichtigen Punkt zu berühren, kann gerade ein alter Amtsvorstand, der seine Untergebenen seit langer Zeit kennt und nicht auf die Akten angewiesen ist, die doch kein richtiges Bild von der Persönlichkeit geben können, der Verwaltung ungemein nützen, er kann auch viel schneller arbeiten als ein ewig wechselnder Amtsvorstand.

Meiningen, 3. Januar 1920. Lemcke.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Neue Erhöhung der Eisenbahntarife.** Die deutschen Regierungen mit Staatsbahnbesitz haben mit Rücksicht auf die fortgesetzte Steigerung der Ausgaben infolge der Erhöhung der Bezüge der Beamten und Arbeiter und aller Materialienpreise beschlossen, zum 1. März 1920 eine allgemeine Erhöhung des Güter- und Tiertarifs auf 100% eintreten zu lassen. Die dringende Notwendigkeit, die Erhöhung sofort durchzuführen, hat die Regierungen gezwungen, auch dieses Mal wieder die Form der prozentualen Tariferhöhung zu wählen. Die ständige Tarifkommission und der Ausschuß der Verkehrsinteressenten sind mit der systematischen Einarbeitung der seit Kriegsbeginn eingetretenen Tariferhöhungen der Güter- und Tiertarife beschäftigt.

Auch eine Erhöhung der Personentarife ist grundsätzlich beschlossen worden, über das Maß der Erhöhung und den Zeitpunkt ihrer Durchführung sind die Verhandlungen noch nicht abgeschlossen.

— **Verkehr mit dem polnischen Abtretungsgebiet.** Im Anschluß an die militärische Räumung des an Polen abzutretenden Gebietes wird Verwaltung, Betrieb und Verkehr im Abtretungsgebiet von der polnischen Eisenbahnverwaltung übernommen. Der Betrieb und Verkehr werden möglichst unverändert auf Grund der bisherigen Fahrpläne, Leitungsvorschriften und Tarife abgewickelt. Der Personen- und Gepäckverkehr zwischen Deutschland und dem an Polen abzutretenden Gebiete wird nur gebrochen abgefertigt; Fahrkarten werden bis zu den Grenzbahnhöfen ausgegeben; Expreßgut ist vorläufig ausgeschlossen. Der gesamte übrige Verkehr, also der Durchgangsverkehr und der Verkehr mit dem Gebiete der freien Stadt Danzig, wird nach den bisherigen Bestimmungen und Tarifsätzen direkt abgefertigt. Der Güterverkehr (Durchgangs- und Wechselverkehr) wird unmittelbar auf die Bestimmungsstation nach deutschen Tarifen abgefertigt. Im Verkehr nach den an Polen abzutretenden Stationen ist der internationale Frachtbrief, sonst der deutsche Frachtbrief zu verwenden. Über Frachtzahlung, Nachnahmen usw. vergl. Nr. 5, S. 56 d. Ztg.

— **Güterverkehr mit den Kreisen Eupen und Malmedy.** Nach dem Friedensvertrage sind die Kreise Eupen und Malmedy mit den Staatsbahnlinien dieser Gebiete auf Belgien übergegangen. Die belgische Staatsbahn hat am 13. Januar 1920 die Verwaltung für eigene Rechnung übernommen. Mit diesem Zeitpunkt sind die Stationen der Kreise Eupen und Malmedy als Stationen der belgischen Staatsbahnen zu betrachten. Sendungen zwischen deutschen Stationen des be-

setzten Rheingebiets und den genannten Stationen der Kreise Eupen und Malmedy sind gemäß den „Vorläufigen Vorschriften über den Eil- und Frachtgutverkehr zwischen den Stationen der belgischen Eisenbahnen und den Stationen des besetzten deutschen Rheingebiets vom 1. September 1919“ zu behandeln. Die Frachten werden demgemäß beiderseits bis zur Grenze berechnet und erhoben, also deutscherseits in der Richtung nach Belgien bis zur Grenze in Frankatur, in der Richtung von Belgien von der Grenze bis zur Bestimmungsstation in Überweisung. Nachnahmen und Barvorschüsse sind unzulässig. In der Richtung von Belgien hat die deutsche Empfangs- (nicht Grenz-)Station die Frachtberechnung für die deutschen Strecken vorzunehmen. Abweichend von den Vorläufigen Vorschriften ist den Sendungen nur ein Frachtbrief, und zwar nach internationalem Muster, beizugeben. Die sonst beizugebenden Begleitpapiere (Zolldeklarationen usw.) sind die gleichen wie im Verkehr mit Belgien. Sendungen zwischen Stationen des unbesetzten deutschen Gebiets und den genannten, jetzt belgischen Stationen sind im direkten Verkehr nicht zulässig; sie müssen vielmehr, wie schon bisher im Verkehr mit Belgien, an eine Mittelsperson im besetzten deutschen Rheingebiet gerichtet und von dieser neu aufgegeben werden. Für Sendungen im Verkehr deutscher Stationen mit den Stationen des deutschen Kreises Monschau, die durch die an Belgien gefallenen Strecken von einer unmittelbaren Schienenverbindung mit dem deutschen Eisenbahnnetz abgeschnitten sind, treten Änderungen in der Abfertigung nicht ein. Sie sind daher, wie bisher, mit deutschem Frachtbrief aufzugeben und müssen mit Nachnahmen oder Barvorschüssen belastet werden. Der Beigabe von Zollpapieren usw. bedarf es nicht. Für den Durchgangsverkehr über Ulflingen nach Luxemburg tritt einstweilen eine Änderung nicht ein; die Sendungen werden in bisheriger Weise und zu den bisherigen Frachten auf Ulflingen abgefertigt, obwohl sie jetzt zu Belgien gehörende Strecken durchlaufen.

— **Verkehr nach Ostpreußen.** Aus dem Reichs-Verkehrsministerium wird mitgeteilt: Nach den Friedensbedingungen ist mit dem 19. Tage nach der Ratifizierung, also vom 29. Januar ab, ein Bahnverkehr mit deutschen Betriebsmitteln und unter ausschließlich deutscher Leitung von Mitteldeutschland nach Ostpreußen nicht mehr möglich. Die Friedensbedingungen sehen zwar einen ungestörten Verkehr durch den polnischen Korridor vor, auch gibt sich die Reichsregierung der Erwartung hin, daß mit der zugesagten Unterstützung der polnischen Stellen sich ein glatter Durchgangsverkehr, insbesondere für Personen und Post, wird bewerkstelligen lassen. Um unter allen Umständen eine ungestörte Verbindung mit Ostpreußen aufrecht zu erhalten, hat die Hamburg-Amerika-Linie, Seebäder-Dienst, Hamburg eine regelmäßige Personen-Schnelldampferverbindung von Swinemünde nach Pillau vorgesehen, die viermal wöchentlich in beiden Richtungen verkehrt.

Um dem reisenden Publikum den Verkehr nach Möglichkeit zu erleichtern, sind zum direkten Anschluß an die Dampferabfahrt- und -ankunft Sonderzüge von und nach Pillau bzw. Swinemünde vorgesehen, die als beschleunigte Personenzüge mit 2. und 3. Klasse durchgeführt werden. Die Züge werden sowohl in Swinemünde als auch in Pillau ins Hafengleis gestellt, so daß ein direktes Umsteigen aus den Zügen in die Dampfer und umgekehrt möglich ist. Beginn der Fahrten in der Richtung von Swinemünde nach Pillau: 29. Januar; von Pillau nach Swinemünde: 31. Januar. Die Dampfer laufen 15 Seemeilen und legen bei normaler Reise die Strecke Swinemünde-Pillau in 15 Stunden zurück. Für gute Verpflegung an Bord ist gesorgt.

— **Zur Schließung der Eisenbahnwerkstätten.** Die Folgen der Schließung der Eisenbahnwerkstätten (vergl. Nr. 7, S. 79 d. Ztg.) sind noch nicht voll zu übersehen. Von radikaler Seite wird alles versucht, um Proteststreiks hervorzurufen, während der Deutsche Eisenbahnerverband und der Allgemeine Eisenbahnerverband die Parole ausgegeben haben, nicht eigenmächtig zu handeln, sondern die Beschlüsse der Verbandsleitungen abzuwarten. Die besonneneren Leute erkennen an, daß die Regierung nicht nur berechtigt, sondern auch verpflichtet gewesen sei, die Werkstätten „als den Tummelplatz radikaler und gewalttätiger Elemente auszuräuchern“; ja es wird der Verwaltung sogar ein Vorwurf daraus gemacht, daß sie nicht schon früher den Mut gehabt habe, zur „Reinigung des Betriebes“ zu schreiten. Inzwischen sind die Vorarbeiten für die Wiedereröffnung der Eisenbahnwerkstätten mit größter Beschleunigung in Angriff genommen worden, da die Reparaturen sich so angehäuft haben, daß auch bei weitester Vergebung von Arbeiten an die Privatindustrie vorläufig eine Besserung nicht zu erwarten ist. Die Neueinstellung der Facharbeiter hat begonnen. Die sich Meldenden haben einen Revers zu unterzeichnen, wonach sie nicht nur mit der Akkordarbeit, sondern auch mit dem Rauchverbot in den Werkstätten und mit einer Arbeitervertretung einverstanden sind, die nicht über den Rahmen des Betriebsrätegesetzes hinausgeht. In Berlin, Breslau und Nied haben sich bereits mehrere Hunderte von Arbeitern gemeldet; auch „Arbeitsgemeinschaften“ unter sachverständigen Führern, die aus Angehörigen früherer technischer Truppen und der Eisenbahnregimenter bestehen, haben sich zur Verfügung gestellt. Andererseits wird an manchen Orten von radikaler Seite versucht, Arbeitswillige an der Meldung zu verhindern. Für den Schutz der letzteren und zur Abwehr gewalttätiger Angriffe, wie sie im vergangenen Jahre so häufig vorgekommen sind, ist Vorsorge getroffen. Die Beanspruchung militärischen Schutzes, insbesondere die Aufstellung von Posten vor den im Vorjahre gestürmten Dienstgebäuden der Eisenbahndirektionen Berlin und Frankfurt, wird bezeichnenderweise von den Radikalen für „wenig taktvoll“ erklärt. Die Schroffheit der Durchführung der Regierungsmaßnahme wird gerügt. Die Eisenbahnerverbände sind mit Kompromißanträgen hervorgetreten; namentlich scheinen gegen die Rückkehr zur Akkordarbeit große Bedenken zu bestehen. Die Verwaltung wird aber ein Entgegenkommen nur dann zeigen können, wenn der Kern ihrer Forderung, daß die Rückkehr zur passiven Resistenz durch ein neues Entlohnungssystem ein für allemal unmöglich gemacht werde, nicht bedroht wird.

— **Aufhebung der Sperre des Personenzugverkehrs in Bayern.** (Vergl. Nr. 3, S. 37 und Nr. 6, S. 68.) Am 29. Januar ist in Bayern die seit 13. Januar verfügte vollständige Sperre des Personenzugverkehrs aufgehoben und auf den Haupt- und Nebeneisenbahnen der unmittelbar vor der Sperre gültige beschränkte Personen- und Schnellzugfahrplan, der 27 % der Friedensleistung (Winterfahrplan) darstellt, wieder aufgenommen worden. An Schnellzügen verkehren lediglich auf 7 Hauptbahnstrecken je 1 Paar, davon 3 nur an 3 und 2 Tagen. An den Sonntagen bleibt der gesamte Schnell- und Personenzugverkehr eingestellt, mit Ausnahme der Nachtschnellzüge D 21/26 Berlin-München. Nahverkehr wird nur in ganz beschränktem Umfang aufrecht erhalten. Der Güterzugverkehr ist gleichfalls im Umfang vor der Sperre wieder aufgenommen worden.

— **Württembergische Erörterungen über den Übergang der Eisenbahnen an das Reich.** Der Beirat der Württembergischen Verkehrsanstalten hielt am 20. Januar seine erste Sitzung seit dem Regierungswechsel. Zunächst erstattete Präsident Dr. Siegel Bericht über den Übergang der württembergischen Staatseisenbahnen an das Reich. Württemberg sei unter Wahrung des landsmännischen Charakters der Verwaltung und bei Errichtung einer Eisenbahndirektion in Stuttgart zu einem Anschluß an das Reich bereit. Das Bahnnetz werde nach gleichen Gesichtspunkten verwaltet, insbesondere müßten die Verkehrs- und volkswirtschaftlichen Interessen aller Länder in gleicher Weise berücksichtigt werden. Die von den Ländern begonnenen Bauten müßten, soweit das Bedürfnis vorliege, zu Ende geführt werden; falls hierüber keine Einigung zu erzielen sei, sei die Entscheidung dem Staatsgerichtshof zu unterbreiten. Das Reich habe die von den Ländern bereits bewilligten Mittel zur Verfügung zu stellen und ebenso neue, dem allgemeinen Verkehr dienende Bahnen oder den Bau weiterer Gleise, sowie den Um- und Ausbau der bestehenden Anlagen den Bedürfnissen entsprechend vorzunehmen. Ob das preußische Eisenbahngesetz, das den am Bau einer Bahn beteiligten Gemeinden und Amtsbezirken die halben Kosten des Baukapitals auferlegt, vom Reich übernommen werde, sei noch unentschieden. Geschehe das, so würde, da sich heute das Kilometer Vollbahnbau auf ½ Million Mark stelle und sich bald auf 600—700,000 ℳ erhöhen werde, der Bau von Kleinbahnen unmöglich werden.

Es würden künftig nur zwei Klassen, eine Holz- und eine Polsterklasse, geführt werden. Die Tarife sollen für das ganze Reichseisenbahnnetz, auch für Güter- und Expreßgüterverkehr einheitlich gestaltet werden. Der besonderen Entwicklung des Verkehrs in den einzelnen Ländern solle nach Möglichkeit Rechnung getragen werden. Bei Vergebung von Lieferungen und Arbeiten sollten die Unternehmer der Länder möglichst gleichmäßig herangezogen werden. Die Übernahme erfolge nach dem Anlagekapital. Württemberg könne damit einverstanden sein, zumal wenn der Abmangel, der im Jahre 1918 bis 1919 180 Millionen Mark betrage und im laufenden Etatsjahre 1919—1920 weit über 200 Millionen Mark betragen werde, vom Reich übernommen werde.

Unter Ablehnung der weitgehenden Forderungen Bayerns hat sich das Reichsverkehrsministerium zu dem Vorschlag verstanden, das deutsche Eisenbahnwesen nur insoweit zu zen-

tralisieren, als es zur Erfüllung der Aufgaben der Reichseisenbahnen diene und für eine einheitliche Verkehrsanstalt als geboten erscheine. Es solle in jedem Land der Sitz von mindestens einer Eisenbahn-Provinzialbehörde sein. Auf Wunsch eines Landes werde das Reichsverkehrsministerium einen besonderen Vertreter bei der Regierung des Landes bestellen, der Landesangehöriger und gleichzeitig Mitglied einer Reichseisenbahnbehörde des betreffenden Landes sei, und der über die das Land berührenden Eisenbahnfragen mit den Landesbehörden zu beraten und die gewünschte Auskunft zu geben habe. Über diesen Vorschlag schwebten noch Verhandlungen mit Bayern. Für die Übergangszeit sollten in den einzelnen Ländern sogenannte Verkehrsämter eingerichtet werden. In ähnlicher Weise solle auch das württembergische Post- und Telegraphenwesen vom Reiche übernommen werden. Der Beirat beschloß, der Regierung vorzuschlagen, die gleichen Rechte, die Bayern für sich in Anspruch nimmt, auch für Württemberg zu fordern.

— **Niederschriften der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen.** Die Neubestellungen auf die Niederschriften für das Jahr 1920 sind bis spätestens zum 1. März d. J. beim Verkehrsbüro der Eisenbahndirektion Berlin anzumelden. Bis zum vorgenannten Zeitpunkt würde auch das Bestellgeld von 20 ℳ gebührenfrei an die Hauptkasse, Berlin W 35, Schöneberger Ufer 1—4 zu zahlen sein. Die Zahlung kann auch geleistet werden: 1. an jede Reichsbankstelle auf das Girokonto der Eisenbahn-Hauptkasse Berlin unter gleichzeitiger Benachrichtigung der letzteren; 2. an jedes Postamt durch Zahlkarte oder an das Postscheckamt Berlin durch Überweisung auf das Postscheckkonto Berlin Nr. 2909 der Eisenbahn-Hauptkasse. In der Benachrichtigung zu 1 sowie in dem Begleitschreiben oder auf dem Abschnitt der Zahlkarte zu 2 oder dergl. sind Name und Wohnort des Einzahlers und der Grund der Zahlung anzugeben.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind folgende Änderungen eingetreten: Der Oberbaurat Gutbrod in Cöln ist zum Präsidenten der Eisenbahndirektion in Cassel ernannt worden. Versetzt sind: die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Kriesel, bisher in Lissa (Pos.), als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Glogau und Metz, bisher in Senftenberg (Laus.), zum Eisenbahn-Betriebsamt 2 nach Dortmund und der Eisenbahn-Verkehrsinspektor Kirste, bisher in Guben, als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts 1 nach Breslau. — Der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Friedrich Reckel ist bei dem Eisenbahn-Zentralamt in Berlin zur Beschäftigung im Staatseisenbahndienst einberufen.

Bei den bayerischen Staatseisenbahnen wurden vom 1. Januar d. J. an in etatsmäßiger Weise befördert: der Vorstand der Betriebsinspektion I, Nürnberg, Direktionsrat Johann Kittemann zum Regierungsrat der Eisenbahndirektion Nürnberg; der Vorstand der Bauinspektion Salzburg, Direktionsrat Ernst Arnold, zum Regierungsrat an seinem seitherigen Dienstorte; der Direktionsrat der Eisenbahndirektion Ludwigshafen (Rhein) Albert Lehr zum Regierungsrat dieser Eisenbahndirektion; der Direktionsrat der Eisenbahndirektion Regensburg Heinrich Nather zum Regierungsrat dieser Eisenbahndirektion und der Vorstand der Maschineninspektion Aschaffenburg Direktionsrat Heinrich Gießen zum Regierungsrat an seinem seitherigen Dienstorte. — Verliehen wurde am 12. Januar d. J. der Titel und Rang eines Oberregierungsrates den Regierungsräten Alfred Mutzenhard in München, Franz Rinecker in Augsburg, Josef Mayer, Anton Purucker, Andreas Hahn und Franz Wagner in München. — Am 1. Februar d. J. werden in den Ruhestand versetzt: der Vorstand der Betriebsinspektion Lichtenfels Direktionsrat Karl Klein unter Anerkennung seiner Dienstleistung und unter Verleihung des Titels und Ranges eines Regierungsrates, der Direktionsrat der Eisenbahndirektion Nürnberg Wolfgang Kirschner, der Vorstand der Bahnstation Hof Direktionsrat Andreas Edelmann, der Vorstand der Güterstation Hof, Direktionsrat Christoph Fürst und Direktionsrat Heinrich Grieß der Eisenbahndirektion Ludwigshafen.

Bei der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen wurde der tit. Oberfinanzrat Raunecker zum Oberfinanzrat bei dieser Generaldirektion befördert.

Bei der badischen Staatseisenbahnverwaltung wurden zu Kollegialmitgliedern der Generaldirektion ernannt: Oberbetriebsinspektor Josef Bertram in Karlsruhe, Oberbauinspektor Hermann Ganz in Karlsruhe, Oberbauinspektor Christian Schnitzspahn in Karlsruhe, Bauinspektor Julius May in Mannheim und Betriebsinspektor Rudolf Wachs in Karlsruhe.

Österreich.

— **Versuche mit Akkumulatoren-Triebwagenzügen.** Nach einer Meldung der „Staatskorr." wird die österreichische Staatsbahnverwaltung in Kürze drei Akkumulatorentriebwagenzüge versuchsweise mit der Bestimmung in Dienst stellen, den Nahverkehr und insbesondere die Arbeiter- und Schülerbeförderung in der Umgebung größerer Städte zu verbessern. Gleichzeitig wird hiermit eine gewisse Kohlen- und Betriebskostenersparnis erzielt werden, da die zum Laden der Akkumulatorenbatterien erforderliche elektrische Kraft aus Wasserkraftwerken bezogen werden wird. Jeder Triebwagenzug wird aus einem für die Unterbringung der Akkumulatoren umgestalteten Güterwagen (in der Mitte des Zuges) und je vier Personenwagen bestehen. Die an der Zugspitze oder am Zugende laufenden Wagen werden durch Einbau der Motoren und der Steuereinrichtungen als Triebwagen ausgerüstet. Der Fassungsraum jedes Zuges beträgt rund 300 Personen, die Geschwindigkeit in der Regel 35, höchstens 50 km in der Stunde.

— **Neue Zugverbindungen Wien-Triest und Wien-Budapest über die Südbahn.** In dem Bestreben, Zugverbindungen zu schaffen, die dem immer fühlbarer werdenden Mangel an günstigeren Verkehrsmöglichkeiten einigermaßen abhelfen, hat die Südbahn Verhandlungen angebahnt, um unter Zuhilfenahme überseeischer Kohle Fernzüge einzurichten. Die italienischen Regierungsstellen haben der Südbahn den Bezug amerikanischer Kohle über Triest ermöglicht, um trotz aller durch den unzulänglichen Zulauf der Kohle aus den gewöhnlichen Bezugsgebieten herbeigeführten Verkehrsbeschränkungen eine gewisse Verkehrsmöglichkeit zwischen Italien, insbesondere Triest und Österreich sowie darüber hinaus zu schaffen. Es sollen demnach zwei neue Fernzugpaare ins Leben treten, und zwar ein Expreßzug Wien-Triest über Graz-Laibach-Loitsch und ein Expreßzug Wien-Budapest über Wiener-Neustadt-Nagykanizsa. In Anbetracht der außerordentlich hohen Kosten der amerikanischen Kohle wird zum Fahrpreise ein Zuschlag eingehoben werden.

— **Betriebsstand in den österreichischen Lokomotivfabriken.** Die Lieferungen der österreichischen Lokomotivfabriken sind im Jahre 1919 gegenüber dem Jahre 1918 außerordentlich zurückgegangen und betrugen nur 144 Lokomotiven und 97 Tender, während im Jahre 1918 sechs Lokomotivfabriken 463 Lokomotiven und 130 Tender abgesetzt haben. Der Rückgang ist, wenn von dem Ausscheiden zweier Fabriken abgesehen wird, insbesondere auf den Kohlenmangel zurückzuführen, der einzelne Unternehmungen gezwungen hat, den Betrieb längere Zeit hindurch einzustellen. Auch gegenwärtig ist wieder die Beschaffung von Brennmaterial eine sehr ungünstige, so daß einzelne Abteilungen der Fabriken die Arbeit nicht aufrechterhalten konnten.

— **Personalnachrichten.** Genehmigt wurde die Einreihung der mit dem Titel und Charakter eines Sektionschefs bekleideten Ministerialräte im Staatsamte für Verkehrswesen Dr. Hans Gaber und Dr. Otto Müller-Martini in die IV. Rangsklasse der Staatsbeamten, weiter die Einreihung des mit dem Titel und Charakter eines Hofrates bekleideten Direktorstellvertreters beim Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau der österreichischen Staatsbahnen Dr. Paul Hentschel und des mit dem Titel und Charakter eines Hofrates bekleideten Staatsbahndirektor-Stellvertreters Ignaz Lindebner in die V. Rangsklasse der Staatsbeamten.

Ernannt wurden: die mit dem Titel und Charakter eines Hofrates bekleideten Oberinspektionsräte der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen Ing. Karl Soyka und Ing. Hugo Luithlen zu Hofräten, die mit dem Titel und Charakter eines Sektionsrates bekleideten Ministerialsekretäre Dr. Heinrich Grünebaum und Dr. Rudolf Feiler zu Sektionsräten, die mit dem Titel und Charakter eines Oberbaurates bekleideten Bauräte Ing. Kuno Verrette und Ing. Dr. techn. Friedrich Binder zu Oberbauräten, die mit dem Titel und Charakter eines Oberinspektionsrates bekleideten Inspektionsräte der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen Dr. Leopold Dautz, Dr. Erich Roskoschny, Ing. Robert Peer, Ing. Johann Milde und der mit dem Titel und Charakter eines Oberbaurates bekleidete Inspektionsrat Dr. techn. Ing. Friedrich Steiner, letzterer unter Belassung des Titels eines Oberbaurates, zu Oberinspektionsräten, und der Hilfsämterdirektor Franz Kubinszky zum Hilfsämter-Oberdirektor im Staatsamte für Verkehrswesen.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Voranschlag der Staatseisenbahnen.** Im Entwurf des tschechoslowakischen Staatsvoranschlages für 1920 schließt die Eisenbahnverwaltung mit einem Betriebsverlust von rund 270 Millionen tschechoslowakischer Kronen ab. Dieser Verlust beträgt etwa 10 % des gesamten Staatsdefizits für 1920. Bei den Einnahmen kommt für das Jahr 1920 allerdings die am 1. Juli 1919 durchgeführte 100-prozentige Tariferhöhung ganz zum Ausdruck. Sie wiegt aber die ungeheuren Mehrausgaben nicht auf. Für die Gehälter der Bediensteten, die durch Gesetz vom 7. Oktober 1919 geregelt worden sind, sind über 300 Millionen Kronen ausgeworfen. Auch die Ausgaben für Betriebsstoff und Geräte sind in der Steigerung begriffen. Für Bauten sind rund 100 Millionen Kronen vorgesehen, für die Beschaffung von Lokomotiven 34 Millionen, von Wagen 216 Millionen Kronen.

Übrige europäische Länder.

— **Die französische Eisenbahnerbewegung.** Die französische Eisenbahnergewerkschaft beschloß auf einer in diesen Tagen abgehaltenen Versammlung, mit allen Kräften für die Gewährung von Mindestlöhnen sowie für die Nationalisierung aller Eisenbahnnetze einzutreten. Falls der neue Lohntarif vom 10. Februar ab nicht in Anwendung kommt, sollen alle in der Macht der Gewerkschaft stehenden Aktionsmittel gebraucht werden.

— **Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. Dritte Note der Schweiz betreffend die Kündigung.** (Vergl. Nr. 8, 17, 43 und 64 Jahrg. 1919 d. Ztg.)

Der Schweizerische Bundesrat hat am 22. Dezember 1919 folgende Note an die Vertragsstaaten des I. Ü. gerichtet:

„Mit Note vom 11. Juli dieses Jahres hat der Schweizerische Bundesrat den Staaten, welche das Internationale Übereinkommen vom 14. Oktober 1890 und die Zusatzvereinbarungen gekündigt haben, den Vorschlag unterbreitet, das I. Ü. auch nach dem 1. Januar 1920 im Verkehr mit denjenigen Staaten, die nicht gekündigt haben, bis zum Zustandekommen eines neuen Staatsvertrages über diesen Gegenstand anzuwenden. Der Bundesstaat hat denjenigen Vertragsstaaten, die nicht gekündigt, von dieser Note ebenfalls Kenntnis gegeben.

Daraufhin sind dem Bundesrat eine Reihe von Antworten zugekommen. Von den Kündigungsstaaten haben zwei — Italien und der Serbisch-Kroatisch-Slowenische Staat — noch nicht geantwortet. Belgien hat auf den Umstand hingewiesen, daß durch Art. 366 des Friedensvertrages von Versailles die Fortdauer des I. Ü. gesichert sei. Die französische Regierung hat erklärt, daß sie, falls bis zum 1. Januar 1920 eine neue Konvention nicht in Kraft treten könne, beabsichtige, durch vorläufige Abmachungen unter den beteiligten Staaten die Verlängerung der bestehenden Übereinkunft von Jahr zu Jahr herbeizuführen. Rumänien hat sich ohne weiteres der Auffassung des Bundesrates angeschlossen.

Von denjenigen Staaten, die nicht gekündigt, haben sich das Deutsche Reich, Österreich, Luxemburg, die Niederlande und Schweden zur Note vom 11. Juli zustimmend geäußert; von Bulgarien, Dänemark und Ungarn ist keine Antwort eingegangen. Eine Befragung Rußlands ist nicht möglich gewesen.

Auf Grund der dem Bundesrat zugegangenen Antworten, sowie der Tatsache, daß einzelne Regierungen davon abgesehen haben, dem Bundesrat einen von seiner Note vom 11. Juli abweichenden Standpunkt zur Kenntnis zu bringen, stellt der Bundesrat hiermit fest, daß das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, nebst den Zusatzabkommen, über den 31. Dezember dieses Jahres hinaus unter sämtlichen bisherigen Vertragstaaten weiterhin in Kraft bleibt.

Diese Feststellung wird auch durch die Friedensverträge vom 28. Juni 1919 (Art. 366), vom 10. September 1919 (Art. 313) und vom 27. November 1919 (Art. 237) bestätigt, wonach die Berner Übereinkunft vom 14. Oktober 1890 und die Zusatzübereinkommen unter den an den Friedensverträgen beteiligten Staaten erneuert werden. Weil das I. Ü. nur von Signatarstaaten der Friedensverträge gekündigt worden ist, so erscheint es als selbstverständlich, daß dasselbe ohne weiteres auch als mit den während des Krieges neutral gebliebenen Verbandsstaaten des I. Ü. fortbestehend zu betrachten ist, da für diese letzteren der Vertrag ohnehin in Kraft bleibt. Die vorläufige Fortdauer des I. Ü. unter sämtlichen Kontrahenten ergibt sich nicht nur aus den vorstehenden tatsächlichen und rechtlichen Feststellungen, sondern ist auch eine schlechthin unabweisliche Forderung des wirtschaftlichen Lebens des europäischen Kontinents.

Da sich die französische Regierung in ihrer Antwort auf die Note vom 11. Juli auf den Standpunkt gestellt hat, daß die fraglichen Übereinkünfte von Jahr zu Jahr durch eine besondere Verständigung zu verlängern seien, so ist der Bundesrat der Ansicht, daß allen Vertragsstaaten dieses nämliche Kündigungsrecht zustehen solle, solange nicht auf Grund der vorerwähnten Bestimmungen der Friedensverträge die volle Geltung des I. Ü. wiederhergestellt sein wird.

Die Revision des I. Ü. im Sinne seines Artikels 37 ist bereits vor dem Kriege in die Wege geleitet worden. Mit Zirkularnote vom 30. Mai 1913 hat der Bundesrat den Vertragsstaaten den Vorschlag unterbreitet, eine Revisionskonferenz für das Jahr 1915 in Aussicht zu nehmen. Er beabsichtigt nun, sobald als irgend möglich Schritte zu unternehmen, damit die Revisionskonferenz zustande kommt, und er gibt sich der Hoffnung hin, daß aus der tätigen Mitwirkung aller Verbandsstaaten ein neues revidiertes Übereinkommen entstehen werde. Die Notwendigkeit einer baldigen Revision ergibt sich auch aus den bereits erwähnten Bestimmungen der Friedensverträge. Ferner sind schon eine Reihe von beachtenswerten Vorschlägen auf einer im September dieses Jahres in Paris abgehaltenen Konferenz verschiedener Bahnverwaltungen besprochen worden.

Mit der Revision des I. Ü. wird Hand in Hand gehen die Aufnahme neugebildeter Staaten. Der Bundesrat gewärtigt die Beitrittserklärungen dieser Staaten gemäß der Zusatzerklärung zum I. Ü. vom 20. September 1893.

Der Bundesrat benützt diesen Anlaß, daran zu erinnern, daß der im Berner Schlußakt vom 30. Mai 1911 enthaltene Entwurf eines internationalen Übereinkommens über die Beförderung von Personen und Reisegepäck noch der Zustimmung der Regierungen und der Unterzeichnung durch die diplomatischen Vertreter der beteiligten Staaten bedarf, um alsdann den zur endgültigen Genehmigung von Staatsverträgen zuständigen Behörden in den einzelnen Ländern vorgelegt zu werden.

Ferner steht noch die Genehmigung der Regierungen für die 1912 revidierte Anlage 1 zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr aus."

— **Der italienische Eisenbahnerausstand.** Der „Corriere della Sera" meldet, daß das Ende des Eisenbahnerstreiks, das unmittelbar bevorzustehen schien (vgl. Nr. 7, S. 82 d. Ztg.), eine starke Verzögerung erfahren habe. Am 27. d. M. fand eine weitere Konferenz zwischen einer Abordnung der Mailänder Industriellen und den Vertretern des Zentralkomitees statt, das von Bologna aus die Streikbewegung leitet. Die Blätter sind der Ansicht, daß das von den Mailänder Industriellen angebotene Schiedsgericht erfolglos sein werde. Der „Avanti" meldet, daß das Schiedsgerichtsangebot von der Eisenbahnsektion Mailand und allen Mitgliedern des Bolognaer Komitees einstimmig abgelehnt worden sei. Die Besprechung zwischen den Mailänder Industriellen und einem Vertreter der Streikleitung habe einzig zu dem Zwecke stattgefunden, festzustellen, ob die Industriellen von der Regierung zu verhandeln ermächtigt worden seien. Der „Secolo" meldet aus Rom, daß die Verhandlungen zwischen den Vertretern der Eisenbahner und der Regierung einen guten Verlauf nehmen. Sie beziehen sich zur Stunde auf zwei Fragen: die Auszahlung der Löhne für die Zeit des Streiks, was die Regierung bis jetzt nicht zugestehen wollte, und die Entfernung der Freiwilligen, die der Eisenbahnminister auch nach Beendigung des Streiks beibehalten möchte.

— **Italienische Industrieanleihe in Brüssel.** Mehrere große italienische Bankiers sind laut „Gazette" nach Brüssel gekommen, um die Bedingungen für eine Anleihe zur Elektrisierung des Eisenbahnnetzes in Italien zu besprechen. Eine große Brüsseler Bank habe schon einen Vorschuß von 25 Millionen geleistet. Nach früheren Meldungen (vergl. Nr. 84/1919, S. 829 d. Ztg.) hat sich auch ein amerikanisches Konsortium zum gleichen Zwecke gebildet.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Württembergische Nebenbahnen, Aktiengesellschaft zu Stuttgart. Auf 1. Februar 1920 werden im Binnen- und Übergangs-Güterverkehr die besonderen Zuschläge zu den ermittelten Frachtsätzen wie folgt festgesetzt bzw. erhöht:

Für Eil- und Frachtstückgut: bei den Linien Korntal-Weissach und Reutlingen-Gönningen sowie bei der Filderbahn und Härtsfeldbahn auf 50 ₰;

in den Wagenladungsklassen:

für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art bei der Härtsfeldbahn auf 18 ₰, bei den übrigen der

vorgenannten Linien auf 16 ₰, für andere Güter bei der Härtsfeldbahn auf 20 ₰ und bei den anderen 3 Linien auf 18 ₰ für 100 kg.

Stuttgart, den 24. Januar 1920. (89)
Direktion
der Württembergischen Nebenbahnen.

Teutoburger Wald-Eisenbahn.

Mit Wirkung vom 1. Februar d. J. treten vorbehaltlich der Genehmigung unserer Aufsichtsbehörde zu den Binnentarifen Nachträge, enthaltend Erhöhungen, in Kraft.

Nähere Auskunft geben die Dienststellen.

Gütersloh, den 27. Januar 1920. (87)
Die Direktion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1920 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Lokalbahn Müllheim-Badenweiler für Eil- und Frachtstückgut zu erhebenden Frachtzuschlagsätze auf 60 ₰ für 100 kg erhöht. — Das alsbaldige Inkrafttreten gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 27. Januar 1920. (90)
Eisenbahndirektion.

Binnengütertarif der Cöln-Bonner Eisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1920 ist der Nachtrag IV zum Binnengütertarif herausgegeben.

Der Nachtrag enthält Erhöhung der Frachtsätze der Umlade- und der örtlichen Gebühren für einzelne Bahnhöfe; ferner die Aufhebung und Änderung verschiedener Ausnahmetarife.

Cöln, den 24. Januar 1920. (88)
Direktion
der Cöln-Bonner Eisenbahnen.

Württ. Binnen-Gütertarif (Tfv. 39 a). Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Auf 1. Februar 1920 werden die besonderen Zuschläge zu den ermittelten Frachtsätzen wie folgt erhöht:

Für Eil- und Frachtstückgut bei den Privatbahnen Korntal-Weissach und Reutlingen-Gönningen sowie bei der Filderbahn und der Härtsfeldbahn auf 50 ₰,

in den Wagenladungsklassen für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art bei der Härtsfeldbahn auf 18 ₰, bei den übrigen der vorgenannten Bahnen auf 16 ₰, für andere Güter bei der Härtsfeldbahn auf 20 ₰ und bei den andern 3 Privatbahnen auf 18 ₰ für 100 kg.

Stuttgart, den 23. Januar 1920. (84)
Generaldirektion
der württ. Staatseisenbahnen.

Deutsch-Dänischer Tiertarif.

Das Fahrgeld für Begleiter (Abschnitt A § 1 (8) Zusatzbestimmung VIII) wird vom 1. Februar 1920 an auf 4,5 ₰ für das Tarifkilometer erhöht.

Altona, den 23. Januar 1920. (93)
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Verbandsgütertarif zwischen Deutschland einerseits, Dänemark, Schweden und Norwegen anderseits, Teil I, Abteilung B.

Das Fahrgeld für Begleiter wird vom 1. Februar 1920 an auf 4,5 ₰ für das Tarifkilometer erhöht.

Altona, den 23. Januar 1920. (95)
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Dänischer Güterverkehr.

Vom 21. Januar 1920 an wird im Verkehr mit den auf schweizerischem Gebiet gelegenen Stationen Basel Bad. Stb. und Schaffhausen sowie im Übergangsverkehr der Stationen Konstanz, Singen (Hohentwiel) und Waldshut nach und von der Schweiz und darüber hinaus durch die genannten Stationen ein besonderer Währungszuschlag erhoben.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungsstellen.

Altona, den 22. Januar 1920. (94)
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil II, Heft A. Gemeinsames Heft.

Besondere Bestimmungen zum Nebengebührentarif.

Auf der in den Niederlanden gelegenen Station Neuschanz der Oldenburgischen Staatsbahnen werden mit sofortiger Gültigkeit die Nebengebühren nicht mehr nach den Sätzen des deutschen Nebengebührentarifs, sondern nach denen des Nebengebührentarifs für die niederländischen Eisenbahnen erhoben. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tarifmaßnahme gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Im Vorwort — Seite 9 — hinter Ziffer I 1 b sowie unter C 4 — Seite 32 — des oben bezeichneten Tarifheftes wird eingefügt: „für Station Neuschanz gilt der Nebengebührentarif der niederländischen Eisenbahnen".

Oldenburg den 26. Januar 1920. (91)
Eisenbahndirektion.

Preußisch-Hessisch-Bayerischer Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1920 werden die Sonderbestimmungen über die Überführung von Tiersendungen für Frankfurt (Main) Viehhof und Hannover Möhringsberg geändert. Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 26. Januar 1920. (96)
Eisenbahndirektion.

Crefelder Eisenbahn.

Mit Wirkung vom 1. Februar d. Js. treten vorbehaltlich der Genehmigung unserer Aufsichtsbehörde zu den Binnentarifen Nachträge, enthaltend Tariferhöhungen, in Kraft.

Nähere Auskunft geben die Dienststellen.

Crefeld, den 28. Januar 1920. (97)
Die Direktion.

2. Personen- und Güterverkehr.

Butzbach-Licher Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1920 werden die Beförderungspreise des Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Tier- und Güterverkehrs bis zu 50 % erhöht und die Ausnahmetarife 6, 7 und 8 aufgehoben. Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist ist von der Aufsichtsbehörde genehmigt. Nähere Auskunft erteilt die Bahnverwaltung der Butzbach-Licher Eisenbahn in Butzbach-Ost.

Butzbach, den 22. Januar 1920. (85)
Der Vorstand.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Tariferhöhungen.

Mit Wirkung vom 1. Februar 1920 werden, wegen fortgesetzter starker Steigerungen der Betriebsausgaben, die Preise für sämtliche Fahrausweise auf unseren Nebenbahnen: Albtalbahn, Bruchsal-Hilsbach-Menzingen, Bühlertalbahn, Neckarbischofsheim-Hüffenhardt und Wiesloch-Meckesheim-Waldangelloch erhöht. Außerdem wird eine Arbeiterwochenkarte eingeführt, die von jedermann gelöst werden kann und für die Kalenderwoche gültig ist. Die Gültigkeitsdauer für Arbeiterwochenkarten wird auf die Kalenderwoche beschränkt. Die Arbeiterrückfahrkarten bei der Albtalbahn werden aufgehoben. Nähere Auskunft bei den Stationen.

Karlsruhe, den 26. Januar 1920. (92)
Badische Lokaleisenbahnen A.-G.

Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Eisenbahn.

Am 1. Februar 1920 treten im Personenverkehr Tariferhöhungen ein.

Näheres durch die Dienststellen.

Mannheim, den 26. Januar 1920. (86)
Oberrheinische Eisenbahn-Gesellschaft
Aktiengesellschaft.

4. Effektenverkehr.

Aus früheren Verlosungen und aus der Restkündigung der 4½zinsigen Prioritäts-Obligationen (I. Emission) der ehemaligen Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft sind nachstehende Obligationen rückständig:

Aus der Kündigung
zum 1. April 1913 zu 1500 ℳ Nr. 2554,
zum 1. April 1914 zu 1500 ℳ Nr. 2887,
zum 1. April 1915 zu 1500 ℳ Nr. 1590,
zum 1. April 1917 zu 3000 ℳ Nr. 175,
zum 1. April 1918 zu 1500 ℳ Nr. 2614,
zu 300 ℳ Nr. 7138, 7139, 7141, 10213, 10215, 10249, 10250.

Sie werden wiederholt und mit dem Bemerken aufgerufen, daß ihre Verzinsung mit dem 31. März des Jahres ihrer Verlosung oder ihrer Kündigung aufgehört hat und gemäß § 7 des Privilegs vom 16. Juli 1874 jeder Anspruch aus ihnen erlischt, wenn sie 10 Jahre lang alljährlich einmal öffentlich aufgerufen und dessenungeachtet nicht spätestens binnen Jahresfrist nach dem letzten öffentlichen Aufrufe zur Einlösung vorgelegt sein werden. Die Einlösung der Obligationen hat nach den Vorschriften der §§ 1 bis 3 der Verordnung über Maßnahmen gegen die Kapitalflucht vom 24. Oktober 1919 (RGBl. S. 1820) zu erfolgen. Nichtbankiers haben daher den Wertpapieren ein vom Finanzamt bestätigtes Stückverzeichnis (§ 3 der Verordnung) beizufügen.

Berlin, den 22. Januar 1920. (98)
Hauptverwaltung der Staatsschulden.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 9. Berlin, den 4. Februar 1920. LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 8 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 40 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 45 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 50 Pf. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 1.35 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.. Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Inhalt:

Kleinviehversicherung als Wohlfahrtsunternehmung.

Von Regierungsrat **Dr. Behre**, Stettin.

Wohl die Mehrzahl der nicht gerade in den größeren Städten wohnhaften Eisenbahner pflegt Schweine, Ziegen oder Schafe zu halten. Die Freude an der Kleinviehhaltung war aber von jeher durch die Schwierigkeit der Versicherung getrübt. Die großen Viehversicherungsgesellschaften geben sich mit der Kleinviehversicherung, die ihnen wegen der geringwertigen Versicherungsobjekte und der häufigen Schadenfälle verhältnismäßig große Unkosten verursacht, nur ungern ab und verlangen eventuell sehr hohe Prämien. Auf der anderen Seite arbeiten die nach dem Grundsatz der Versicherung auf Gegenseitigkeit wirtschaftenden, fast überall auf den Dörfern und in kleineren Städten anzutreffenden Viehversicherungsvereine zwar mit geringen Unkosten, aber mit einem großen Risiko, weil sie bei der geringen Größe und der dichten örtlichen Zusammendrängung des versicherten Viehbestandes immer der Gefahr ausgesetzt sind, daß bei Seuchen ein großer Teil des Bestandes dahingerafft wird. Sie arbeiten deshalb mit einer oft recht lästig werdenden Nachschußpflicht oder zahlen so geringe Entschädigungen, daß der Schaden nicht entfernt gedeckt wird.

In Erkenntnis dieser Übelstände hatte es die Generaldirektion der Mecklenburgischen Staatsbahnen schon im Jahre 1902 unternommen, von Verwaltungswegen eine Viehversicherungskasse zur Versicherung von Schweinen für ihre Bediensteten ins Leben zu rufen (vgl. Nr. 70 d. Jahrgangs 1909 d. Ztg.). Als der Verfasser im Jahre 1915 das Wohlfahrtsdezernat der Eisenbahndirektion Stettin übernahm, konnte er bald feststellen, daß auch im Stettiner Bezirk ein starkes Verlangen nach einer wohlfeilen Kleinviehversicherung bestand. Nach längeren Vorerhebungen erschien eine in ihren Grundzügen der Mecklenburgischen folgende Versicherung empfehlenswert, außerdem stellte sich aber auch die Aufnahme von Ziegen als notwendig heraus. So entstand die vom Verfasser entworfene „Kleinviehversicherung der Eisenbahndirektion Stettin“, die nach Genehmigung durch den Herren Minister Anfang 1917 in Wirksamkeit trat. Die gleiche Versicherung wurde im Lauf der folgenden Monate von den Direktionen Bromberg, Danzig, Königsberg und Posen angenommen. Am 1. Juli 1918 trat die Direktion Berlin in die Stettiner Versicherung mit ein, die seitdem als „Kleinviehversicherung der Eisenbahndirektionen Stettin und Berlin“ eine gemeinsame Unternehmung mit gemeinsamer Kasse darstellt. Andere Wege schlug der ins Rollen gekommene Versicherungsgedanke in den westlicher gelegenen Bezirken ein. Noch im Jahre 1917 kam der Verband der Eisenbahn-Kleinwirtevereine im Direktionsbezirk Altona mit einer Versicherung heraus, zu deren Durchführung er einen „Tierversicherungsverein der Eisenbahndirektion Altona“ ins Leben gerufen hatte. Diese Gründung wirkte wieder befruchtend auf die Direktionsbezirke Cassel, Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt, Mainz, Münster, Saarbrücken und Straßburg, wo sich ebenfalls die Kleintierzuchtverbände

zusammentaten und 1918 ganz nach Altonaer Muster unter der Firma „Tierversicherungsverein der westlichen Eisenbahndirektionen" eine gemeinsame Versicherung schufen. Im selben Jahre schritt auch der Erfurter Kleintierzüchterverband zu einer Versicherung, wobei er aber nur zum Teil die Kompetenzen zugunsten eines „Versicherungsvereins" aus der Hand gab. Hannover, das ursprünglich die Stettiner Versicherung angenommen hatte, schloß sich 1918 den westlichen Eisenbahndirektionen an.

Nach der Besonderheit ihres Aufbaues müssen wir hiernach drei Gruppen von Versicherungen unterscheiden. Sie seien als westliche Versicherung (westliche Direktionen, einschließlich ihres Vorbildes Altona), mitteldeutsche Versicherung (Erfurt) und östliche Versicherung (Stettin und andere östliche Direktionen) bezeichnet. Der Inhalt der Versicherungen sei nur kurz gestreift. Die westliche und mitteldeutsche Versicherung ist eine Schweine-, Schaf- und Ziegenversicherung. Sie arbeitet mit Vorprämien, die immer ein ganzes Versicherungsjahr decken; bei Ziegen und Schafen kommt noch ein geringes Aufnahmegeld hinzu. Die Prämie wird für Ziegen und Schafe bei der Aufnahme sowie jedesmal am 1. Januar erhoben. Sie wird vom Wert der Tiere berechnet, der zu diesem Zweck mittels jährlicher Stallschauen nachgeprüft wird. Bei den westlichen Direktionen beträgt sie 5 %, bei Altona 6 % des Wertes. Bei Schweinen wird die Prämie nur bei der Aufnahme erhoben; bleibt das Schwein länger als 12 Monate stehen, so ist die Jahresprämie (eine große Härte!) noch einmal fällig. Die Prämien für Schweine sind feste Sätze, die nach dem Aufnahmealter des Tieres und nach der vom Antragsteller zu wählenden Höhe des Entschädigungssatzes in drei Tarifen abgestuft sind. Dem System der Vorprämien zufolge müssen sich die Mitglieder eine Nachschußpflicht gefallen lassen. Die östliche Versicherung nimmt vorläufig nur Schweine und Ziegen auf. Sie arbeitet, von dem ebenfalls geringen, hier aber auch bei Schweinen fälligen Aufnahmegeld abgesehen, mit Umlagen. Diese werden am Ende jedes Kalendervierteljahres von jedem Tier, das in dem Vierteljahr versichert gewesen ist, in der Form von laufenden Beiträgen erhoben. Bei Schweinen sind sie einheitlich, bei Ziegen nach drei Wertklassen abgestuft. Zur Berechnung der Umlagen wird gegen Ende jedes Kalendervierteljahres die Anzahl der versicherten oder versichert gewesenen Tiere von den örtlichen Stellen (Bahnmeistereien) der Direktion telegraphisch gemeldet. Die Entschädigung soll bei Schweinen mit drei Viertel des auf dem Stettiner Markt festgestellten Lebendgewichtpreises erfolgen; einstweilen sind jedoch besondere, den Kriegsverhältnissen Rechnung tragende Sätze in Geltung. In der Ziegenversicherung hat der Grundsatz, die Ziegen behufs Leuteersparnis nur einmal nach der ersten Lammung zu bewerten und sie demgemäß nach einer starren, dem allmählich sinkenden Nutzungswert des Tieres Rechnung tragenden fallenden Skala zu entschädigen, durch das außergewöhnliche Steigen der Ziegenpreise letzthin zu gewissen Schwierigkeiten geführt; diese werden aufhören, sobald sich die Preise gesetzt haben.

Weit interessanter als der materielle Gehalt der Versicherungen ist ihr formeller Aufbau. Alles Wirtschaften (das niemals in einzelnen Handlungen besteht) vollzieht sich in rechtlichem Rahmen, wenn nicht gar in rechtlichen Formen; denn jeder Wirtschafter will seine Wirtschaftserfolge auch rechtlich gesichert sehen. Dasselbe gilt von jener wirtschaftlichen Erscheinung, die Unternehmung heißt. Der rechtliche Rahmen, in den sie gespannt zu sein pflegt, wird als Form der Unternehmung bezeichnet. Unendlich viel ist über die wirtschaftliche Bedeutung der Unternehmung geschrieben worden, dagegen ist ihr Wesen noch völlig ungeklärt. Wird doch noch in den neuesten Werken behauptet, sie sei ein Inbegriff von Tätigkeiten, ein unter bestimmtem Gesichtspunkt betrachteter Betrieb usw. Unsere Kleinviehversicherungen sind sämtlich Wohlfahrtsunternehmungen. Mit diesem Ausdruck, der in der Stettiner Satzung vielleicht zum erstenmal gebraucht worden ist, bezeichne ich einen Begriff, den die Wirtschaftsliteratur noch nicht kennt. Der Wissenschaft sind bisher nur zwei Arten von Unternehmungen bekannt. Die eine, vielfach als Unternehmung schlechthin bezeichnet und wegen ihrer Rolle in der Einkommensbildung mit Vorliebe behandelt, ist die Gewinnunternehmung. Daneben findet dann noch die Selbsthilfeunternehmung einen meist bescheidenen Platz, obgleich sie schon seit Jahrzehnten in Gestalt von gemeinnützigen Genossenschaften und Versicherungen auf Gegenseitigkeit ein recht augenfälliges wirtschaftliches Dasein führt. Zu diesen gestellt sich nun als dritte die Wohlfahrtsunternehmung. Auch ihre Anfänge reichen weiter zurück, vermochten aber nicht, ihr in der Wirtschaftslehre Beachtung zu verschaffen. Erst in jüngster Zeit, nachdem sie sich im Großen Kriege im Dienst der Sicherstellung der Volksernährung zu den größten Organisationen ausgewachsen hat (es sei nur an das bedeutungsvollste und noch jetzt bestehende Unternehmen, die Reichsbrotversorgung erinnert), sind schwache Anläufe unternommen worden, ihrem Wesen theoretisch näher zu treten; aber die Versuche, mit untauglichen Mitteln unternommen, mußten erfolglos bleiben.

Zu jeder Unternehmung gehört 1. ein Wirtschaftsvorhaben, in dem festgelegt ist, was betrieben werden soll (Gegenstand), wozu (Zweck), von wem (Träger) und mit welchen Mitteln (Kapital), 2. der Träger, 3. das Kapital. Das Kapital der Unternehmurng deckt sich, wenn diese zu wirtschaften anfängt, der Höhe nach mit ihrem Wirtschaftsvermögen, welches ein sich aus einzelnen Vermögenswerten zusammensetzendes Rohvermögen ist. Das Wirtschaftsvermögen braucht nicht immer rechtliches Sondervermögen zu sein, vielmehr genügt auch wirtschaftliche Sonderung (Einzelunternehmung!). Unternehmung ist ein Wirtschaftsvorhaben, dem ein Träger als Person mit einem Kapital als Sache wirtschaftliches Leben verleiht. Die Unternehmung ist also nicht ein Inbegriff von Tätigkeiten, wohl aber ist sie ein Ding in Tätigkeit, sie ist eine der Maschinen im Getriebe des Wirtschaftslebens, sie ist eine wirtschaftliche Kraft. Bei der Gewinnunternehmung besteht der Zweck in laufender Gewinnerzielung, während der Gegenstand verschiedenster Art sein kann (Maschinenbau, Güterbeförderung, Versicherung, Geldvermittlung). Die Selbsthilfeunternehmung entspringt dem Gedanken, den fehlenden oder zu teuer arbeitenden Gewinnunternehmer durch Selbstbeschaffung der anders nicht oder nicht wohlfeil genug zu bekommenden Bedarfsgüter zu ersetzen. Ihr Zweck ist also Selbstversorgung, verbunden mit Ersparnis. Diese tritt in der Wohlfeilheit der durch das Unternehmen beschafften wirtschaftlichen Güter zutage. Die Wohlfahrtsunternehmung setzt wiederum da ein, wo auch eine Selbstversorgung nicht oder nur schwer zu erreichen ist, d. h. sie vertritt den Gedanken der Versorgung anderer oder der Fürsorge. Soweit sie Güterverschaffung betreibt, ist auch sie auf wohlfeile Verschaffung gerichtet. Eine Versicherung, die Wohlfahrtsunternehmung sein will, muß daher in ihrer Satzung den „wohlfeilen Versicherungsschutz" als wirtschaftlichen Grundgedanken an die Spitze stellen (so § 1 der Stettiner Satzung). Dabei ist unter dem Gut des Versicherungsschutzes die dem Versicherten für den Schadenfall winkende, vorderhand in Gestalt einer nach Fälligkeit und Umfang unbestimmten Schuld auf dem Vermögen der Unternehmung lastende Entschädigungssumme zu verstehen.

Alle Unternehmungen kommen durch Gründung zustande. Diese besteht in der Aufstellung des Wirtschaftsvorhabens, in der Gestellung des Trägers und in der Aufbringung des Kapitals. Diese drei Gründungshand-

lungen bilden die einheitliche Gründung. Wer diese vornimmt oder an ihr beteiligt ist, ist Gründer oder Mitbegründer. Die Aufbringung ist nicht mit der Hergabe des Kapitals zu verwechseln. Eine solche wird indessen oft gesetzlich vom Gründer verlangt (Übernahme von Aktien bei der Aktiengesellschaft, von Einzahlungen auf die Geschäftsanteile bei der eingetragenen Genossenschaft). Die Gestellung des Trägers erfolgt, wenn sie Selbstgestellung ist wie bei der Einzelunternehmung, Gesellschaft, offenen Handelsgesellschaft, Kommanditgesellschaft, schon bei Aufstellung des Wirtschaftsvorhabens, die sich bei der Einzelunternehmung als innerer Entschluß des Gründers darstellt, bei den Gesellschaftsunternehmungen in einem Gesellschaftsvertrage vollzieht. Ist sie nicht Selbstgestellung, wird also eine Körperschaft (Verein, eingetragene Genossenschaft, Aktiengesellschaft, Gesellschaft mit beschränkter Haftung) zum Träger bestellt, so erfolgt die Gestellung entweder bei Aufstellung des Wirtschaftsvorhabens (Vereinssatzung) oder sie nimmt dort ihren Anfang (Genossenschaftsstatut, Gesellschaftsvertrag) und endigt erst mit Erlangung der Rechtspersönlichkeit der Körperschaft durch ihre Eintragung ins öffentliche Register. Die Gründung unserer Kleinviehversicherungen hat sich aus später zu erörternden Gründen in noch anderer Weise vollzogen. Die westliche Versicherung ist durch die vereinigten westlichen Kleintierzuchtverbände, die mitteldeutsche durch den Verband der Eisenbahnkleintierzüchtervereine des Bezirks Erfurt und die östliche durch den Preußischen Staat (Eisenbahnverwaltung) gegründet worden. Das Kapital hat nur bei der mitteldeutschen Versicherung der Gründer selbst garantiert, bei den anderen haben es die betreffenden Eisenbahndirektionen als nicht rückzahlbaren Fonds hergegeben.

Jede Unternehmung wie überhaupt jede wirtschaftliche Kraft bedarf einer Trägerschaft, die einer oder einer Anzahl von Personen zusteht. Man kann sie als den Gesamtzuständigkeitsbereich bezeichnen, der bei der Aufstellung des Wirtschaftsvorhabens, also von seiten der Gründer an die zur Lebendigmachung des Unternehmens ausersehene Person oder Personenmehrheit vergeben wird. Wer die Trägerschaft erhält, ist der Träger. Ist sie unverteilt einer Person (Einzelperson oder Verbandsperson wie Verein, Aktiengesellschaft, eingetragene Genossenschaft, Gesellschaft mit beschränkter Haftung) übergeben, so hat das Unternehmen einen Träger. Ist sie auf mehrere Personen verteilt, so sind mehrere Träger da, von denen jeder einzelne Mitträger ist (z. B. die Gesellschafter der einfachen Gesellschaft und offenen Handelsgesellschaft). Die Trägerschaft kann gleichmäßig verteilt sein, indem jeder Mitträger gleichen Anteil daran hat. Ist das nicht der Fall, z. B. wenn laut Gesellschaftsvertrag einer der Gesellschafter allein die Geschäftsführung hat, so liegt ungleich verteilte Trägerschaft vor.

Ihrem Inhalt nach umfaßt die Trägerschaft fünf zu sondernde Bereiche. 1. Zunächst bedarf das Wirtschaftsvorhaben selbst, d. h. der durch den Gründungsakt zu fester Form gekommene Wirtschaftsgedanke eines Trägers, der ihn festhält, der ihn aber auch verändern und sogar fallen lassen kann. 2. Damit gewirtschaftet werden kann, bedarf das Wirtschaftsvorhaben der Ausgestaltung. Sie erfolgt durch regelmäßige Aufstellung des Wirtschaftsplanes, der sich nach unten in immer feinere Zweige verästelt (Plangestaltung). 3. Nach dieser Richtschnur wickelt sich die Verwertung der für das Unternehmen gewonnenen, in Sachgütern und Arbeitskräften bestehenden wirtschaftlichen Güter ab (Güterverwertung). Plangestaltung und Güterverwertung bilden die Wirtschaft, deren Träger der Wirtschafter ist. Die Wirtschaft als vom Willen des Wirtschafters beherrschter Prozeß heißt Geschäftsführung. Diese steht daher stets dem Wirtschafter zu, er „hat" die Geschäftsführung und damit die zur Güterverwertung erforderliche Verwertungsmacht. 4. Das Wirtschaftsvermögen, das zu jeder Unternehmung gehört, setzt sich aus Vermögenswerten zusammen, die in der Form von Sachgütern, und zwar zunächst in der Regel als Geldwerte, auftreten. Den Vermögensbesitz hat wiederum der Träger. 5. Endlich bedarf, da sich die Geschäftsführung, soweit sie mit anderen wirtschaftlichen Kräften in Berührung kommt (äußere Geschäftsführung), in den Bahnen des Rechtslebens bewegen, also auch Schulden eingehen muß, das Unternehmen eines Trägers für die Haftung. — Man kann die verschiedenen Inhalte der Trägerschaft mit zugedachten Rollen vergleichen. In den Rollen zu 2 bis 5 ist der Träger Diener der Unternehmung; denn mit ihnen erfüllt er die ihm in Gestalt des Wirtschaftsvorhabens obliegende Wirtschaftsaufgabe. 2 und 3 können als aktive Dienerrolle, 4 und 5 als passive bezeichnet werden. In der Rolle zu 1 ist der Träger Herr des Unternehmens, indem der Fortbestand des Wirtschaftsvorhabens von seinem Willen abhängt: Er kann den Gegenstand ändern, z. B. vom Flugzeugbau zur Möbelfabrikation übergehen; er kann den Zweck ändern, z. B. die Selbsthilfeunternehmung in eine Gewinnunternehmung mit gleichem Gegenstand verwandeln; er kann das Grundkapital erhöhen oder herabsetzen; er kann Veränderungen in der Persönlichkeit des Trägers treffen, und zwar entweder das Unternehmen veräußern, so daß eine andere Person an seine Stelle tritt, oder, wenn er eine Verbandsperson mit einer Verfassung ist, im Innern der Persönlichkeit Änderungen treffen; er kann endlich das ganze Wirtschaftsvorhaben fallen lassen, d. h. die Auflösung des Unternehmens beschließen. — In welcher Weise die Rollen bei einer Mehrheit von Trägern zu verteilen sind, entscheidet, soweit nicht gesetzliche Vorschriften Platz greifen, lediglich die Zweckmäßigkeit.

Bei der östlichen und mitteldeutschen Versicherung haben sich die Gründer einen Teil der Trägerschaft selbst vorbehalten, während sie den anderen Teil einem vereinsartigen Gebilde übertragen haben, das wir als unentwickelten Verein bezeichnen wollen. Jede Körperschafts-, also auch Vereinsbildung, geschieht zu einem bestimmten Zwecke, mag dieser ein wirtschaftlicher oder idealer sein. Damit der Verein seinen Zweck erfüllen kann, muß er mit den entsprechenden Organen und müssen diese mit den entsprechenden Befugnissen ausgerüstet sein. Ist das der Fall, so liegt ein entwickelter Verein vor. Wird nun zur Durchführung eines Wirtschaftsvorhabens ein Verein geschaffen, neben dem bei der Durchführung noch ein zweiter Träger mitwirken soll, so kann dies nur dadurch geschehen, daß dem Verein der für den zweiten Träger bestimmte Teil von Wirkungsbefugnissen vorenthalten und er je nach dem Umfang der Vorenthaltung auch in der Ausstattung mit Organen beschnitten wird. Wird die Beschneidung so weit getrieben, daß dem Verein keine einzige Wirkungsbefugnis mehr bleibt, dann sinkt er mit dem Erlöschen des letzten Vereinslebens zur bloßen Vermögens- und Haftungsgemeinschaft herab.

Keine der Versicherungen, mit Ausnahme der Mecklenburgischen, hat diesen äußersten Weg beschritten. Am nächsten kommt ihm noch die östliche Versicherung. Der Verein hat hier außer der passiven Dienerrolle (Vermögensbesitz und Haftung) keinerlei Anteil an der Trägerschaft. Ein Vereinsleben führt er überhaupt nur insofern, als er durch seinen alle drei Jahre neu zu wählenden Versicherungsbeirat die Geschäftsführung der Eisenbahndirektion gutachtlich unterstützt. Die Mitglieder des Vereins werden, da ihnen die Versicherungskasse gehört, in der Satzung als Kassenmitglieder bezeichnet. Alle Beamten und ständigen Arbeiter können Mitglieder werden. Einen Namen hat der Verein nicht, selbst das Wort Verein begegnet in der Satzung nirgends. Die ganze Geschäftsführung ruht beim Preußischen Staate, der sie durch die Eisenbahndirektion und

deren Bahnmeistereien ausübt. Während jene die zentrale Geschäftsführung hat (Festsetzung der Beiträge, Anweisung der Entschädigungen, Beschaffung der Geräte und Materialien), haben die Bahnmeister als sog. Bezirksvorsteher die örtliche Geschäftsführung, die in der Aufnahme der Tiere und der vierteljährlichen Anweisung der Stationskassen zur Einziehung der laufenden Beiträge besteht. Zur Aufnahme der Tiere können auch sog. Vertrauensmänner verwandt werden, die zwar Kassenmitglieder sein müssen, sich aber dadurch, daß der Bahnmeister sie nach seinem Ermessen bestellen und die Eisenbahndirektion sie des Amtes wieder entheben kann, als Organe der geschäftsführenden Verwaltung, nicht des Vereins erweisen. Alles übrige, was an Tätigkeit im Dienste der Versicherung geleistet wird, gehört nicht mehr zur Wirtschaft, sondern ist einfache Arbeit. Es fällt darunter außer der Tätigkeit des Versicherungsbeirats die Listenführung der Bahnmeister über den Versicherungsbestand (eine Gegenbuchung bei der Direktion ist aus Ersparnisgründen nicht eingerichtet, hat sich auch nicht als nötig erwiesen), die durch Bahnmeister oder Vertrauensmann vorzunehmende Besichtigung der Tiere zwecks Aufnahme oder Schadenermittlung, die Einziehung der Beiträge und Auszahlung der Entschädigungen durch die Stationskassen, endlich die Beförderung des Schriftwechsels durch die Züge. Wie die Geschäftsführung, so hat auch die Herrenrolle der Preußische Staat allein: Nur die Eisenbahndirektion ist zu Satzungsänderungen befugt, nur sie, mit ministerieller Genehmigung, zur Auflösung der Kasse.

Etwas mehr entwickelt ist der „Versicherungsverein" in der mitteldeutschen Versicherung. Zwar hat auch er nur ein einziges Organ, die Mitgliederversammlung; dafür hat er aber in der Trägerschaft eine einflußreichere Rolle. Auch hier hat der Verein die passive Dienerrolle. Die aktive ruht völlig beim Verband der Kleintierzuchtvereine, der die ganze Geschäftsführung (Aufnahme der Tiere, Anweisung der Entschädigungen, Verwaltung des Vermögens) durch seinen Verbandsvorstand ausübt, während sich die Tätigkeit der Vertrauensleute seiner örtlichen Kleintierzuchtvereine auf bloße Arbeitsleistung beschränkt (Vorbereitung der Aufnahme, jährliche Stallschauen, Listenführung, Einziehung der Beiträge) und die Vorstände dieser Vereine das Bindeglied zwischen örtlicher Arbeitsleistung und zentraler Geschäftsführung darstellen. Dagegen ist die Herrenrolle von Versicherungsverein und Verband gemeinsam besetzt: Zur Satzungsänderung oder Auflösung, die die Mitgliederversammlung beschließt, muß der Verband durch seinen Verbandstag die Zustimmung geben. Im übrigen sind Kleintierzuchtverband und Versicherungsverein insofern eng verbunden, als die Vereinsmitgliedschaft nur Mitgliedern eines Kleintierzuchtvereins offen steht.

Demgegenüber haben sich die Gründer der westlichen Versicherung keinen Anteil an der Trägerschaft vorbehalten, sondern sie ganz dem „Tierversicherungsverein der westlichen Eisenbahndirektionen" übertragen, der die Geschäftsführung durch seine am Sitz der einzelnen Eisenbahndirektionen wirkenden Bezirksausschüsse (Aufnahme der Tiere, Anweisung der Vertrauensmänner zur Einziehung der Beiträge), im übrigen durch seinen in Elberfeld befindlichen Hauptausschuß ausübt, der der Vorstand des Vereins ist und die Leitung der Unternehmung hat. Zur Aufsicht über die Geschäftsführung ist noch ein Verwaltungsrat eingesetzt, der ebenfalls Organ des Vereins ist und in Elberfeld seinen Sitz hat. Auch Herr der Unternehmung ist allein der Verein: Seine Hauptversammlung, in der aber nur die Bezirksausschüsse, nicht die Mitglieder stimmberechtigt sind, entscheidet über Satzungsänderungen und Auflösung. Vermögensbesitz und Haftung hat ebenfalls der Verein. Dennoch haben sich die vereinigten Kleintierzuchtverbände bei der Gründung ein wichtiges Betätigungsfeld vorbehalten. Zunächst besorgen sie die gesamte örtliche Versicherungsarbeit (Besichtigung und Abschätzung der Tiere zwecks Aufnahme oder Entschädigung, Beitragseinziehung, Listenführung, jährliche Stallschauen), und zwar durch die in erster Linie aus den Vorständen der örtlichen Kleintierzuchtvereine zu entnehmenden Vertrauensmänner. Sodann haben sie Sitz und beratende Stimme in der Hauptversammlung und können so natürlich weitestgehenden Einfluß üben. Auch bei der westlichen Versicherung greift also der Organismus des Unternehmens weit über den „Tierversicherungsverein" hinaus, die Satzung hätte demnach nicht als eine solche des Vereins bezeichnet werden dürfen. Im übrigen steht auch die westliche Versicherung nur Mitgliedern von Kleintierzuchtvereinen oder von Kleintierzuchtgruppen der Eisenbahnvereine offen.

Träger der Kleinviehversicherung sind sonach im Osten Staat und Versicherungsverein, in Erfurt Kleintierzuchtverband und Versicherungsverein, während im Westen nur der Tierversicherungsverein die Trägerschaft hat, aber mit den vereinigten Kleintierzuchtverbänden in enger Arbeitsgemeinschaft steht. Es fragt sich, ob und welches Rechtsverhältnis zwischen den Mitträgern oder Mitarbeitern besteht. Daß an sich auch nicht rechtsfähige Vereine (um solche handelt es sich mindestens bei den Versicherungsvereinen) in einem Gesellschaftsverhältnis stehen können, ist zu bejahen (Gierke, Vereine ohne Rechtsfähigkeit, 2. Aufl., S. 30). Eine Gesellschaft aber liegt nicht vor; denn das Gemeinschaftsverhältnis ist nicht durch Vertrag zwischen bestehenden Parteien begründet worden, sondern durch den einseitigen Gründungsakt des einen Teils, der dem anderen Teil, dem Versicherungsverein, bei Aufstellung des Wirtschaftsvorhabens mittels der Satzung die Rechtsform oder den rechtlichen Rahmen, hernach durch Zuführung der Mitglieder die persönliche Unterlage gab und damit die Gestellung des Mitträgers bewirkte. Diese Zuführung ist bei der östlichen und mitteldeutschen Versicherung dadurch erfolgt, daß der gründende Teil kraft seiner Geschäftsführung den Abschluß der Versicherungsverträge in die Hand nahm und dadurch den Vereinsrahmen mit Mitgliedern füllte, während bei der westlichen Versicherung, wo dies Verfahren wegen des Verzichts der Gründer auf die Geschäftsführung nicht angängig war, die Zuführung der Mitglieder mittelbar erfolgte, indem die gründenden Kleintierzuchtverbände die von ihnen mit dem Abschluß der Versicherungsverträge betrauten Bezirksausschüsse erstmalig selber bestellten. Aber der Gesellschaftsvertrag ist formfrei und kann stillschweigend geschlossen werden: Könnte nicht in der nach der Gestellung des zweiten Teils begonnenen tatsächlichen Zusammenarbeit beider Teile eine Gesellschaft erblickt werden? Die Frage ist zu verneinen; denn in allen drei Versicherungen spielt der gründende Teil dem gegründeten gegenüber nur die Rolle des Gebenden, dieser jenem gegenüber nur die Rolle des Nehmenden, das aber verträgt sich nicht mit einem Gesellschaftsverhältnis, es wäre die bekannte societas leonina. Danach muß es ein anderes Bindemittel sein, das beide Teile zusammengebracht hat und zusammenhält.

Wir kommen hiermit auf das Wesen der Wohlfahrtsunternehmung. Sie entspringt einem Wohlfahrtsinteresse des Gründers. Dieser kann die Erfüllung des Interesses auf verschiedenen Wegen erreichen. In der Regel wird er sich an der Trägerschaft beteiligen, indem er sich die ihm wichtig erscheinenden Rollen vorbehält — eine volle Übernahme der Trägerschaft wie bei der auf Gewinn angelegten Einzelunternehmung wird zu den Seltenheiten gehören — und sie kostenlos oder gegen eine Vergütung spielt, die jedenfalls kein Entgelt für die geleistete Arbeit darstellt. Welche Rollen sich die Gründer der östlichen und mitteldeutschen Versicherung vorbehalten haben, ist bereits erörtert worden. Wählt der Gründer diesen Weg nicht, dann kann er

sich (wenn wir vom Staat als Gründer absehen, der durch Erlaß gesetzlicher Vorschriften den ihm wünschenswerten Gang des Unternehmens festlegen kann) einen Einfluß auf das Gedeihen seines Unternehmens nur dadurch bewahren, daß er es auf eine Wohlfahrtseinrichtung stützt, die er in der Hand hat. Diesen Weg haben die Gründer der westlichen Versicherung eingeschlagen. Die Wohlfahrtseinrichtung kann aber auch neben dem Vorbehalt der Trägerschaft als Mittel verwandt werden; so ist es bei der östlichen und mitteldeutschen Versicherung.

Die Wohlfahrtseinrichtung ist etwas begrifflich von der Wohlfahrtsunternehmung durchaus Verschiedenes. Vor allem ist sie keine wirtschaftliche Kraft; denn sie führt kein wirtschaftliches Eigenleben. Sie ist nur eine „Einrichtung", die dadurch lebendig erscheint, daß sie in eine Unternehmung oder andere wirtschaftliche Kraft mit eingeschlossen ist und am Leben dieser Mutterkraft mit teilnimmt. Das was sie überhaupt zur wirtschaftlichen Sondererscheinung erhebt, sie zur „Einrichtung" macht, ist, daß sich ihr Leben in einer bestimmten, planmäßigen Versorgung Bedürftiger äußert, die in einem Versorgungsvorhaben ihre Richtschnur und in einer Versorgungsquelle ihr Mittel hat. Alle drei Faktoren muß man in der Mutterkraft suchen. Sie befinden sich, da die Versorgung ein ständiges Geben bedeutet, stets auf der Gebeseite: das Versorgungsvorhaben auf der Gebeseite des ursprünglichen oder des ausgestalteten Wirtschaftsvorhabens, die Versorgung auf der Gebeseite der Wirtschaft, während die Versorgungsquelle durch einen Komplex von Sach- oder Persönlichkeitsgütern (Arbeitskräften) gebildet wird, der durch die Wirtschaft der mütterlichen Unternehmung erstellt und erhalten wird, aber auch (bei Arbeitskräften) ein Organ von ihr sein kann. Die Versorgung kann demgemäß durch ein dauerndes Geben von Sachgütern bewirkt werden, wie es z. B. beim Unterstützungswesen der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen aus den Unterstützungsfonds geschieht, oder durch ein dauerndes Arbeitenlassen kostenlos gestellter Arbeitskräfte.

Bei der östlichen Versicherung ist hiervon reichlich Gebrauch gemacht worden; der größte Teil der nicht zur Geschäftsführung gehörenden Versicherungsarbeit wird hier auf Kosten der Eisenbahnverwaltung mit deren Kräften geleistet. Wohlfahrtsexpedient, Bahnmeister, Hauptkasse, Stationskassen und Zugpersonal stellen kraft amtlichen Auftrags ihre Arbeitskraft in den Dienst der Versicherung. Durch § 3 der Stettin-Berliner Satzung ist diese Anordnung dem Wirtschaftsplan der Eisenbahnverwaltung eingefügt. Also eine echte Wohlfahrtseinrichtung der Staatsbahn. Nur kommt sie den bedachten Bediensteten nicht unmittelbar zugute, sondern mittelbar dadurch, daß sie in einer Wohlfahrtsunternehmung aufgeht, die erst ihrerseits den wohlfeilen Versicherungschutz beschafft. Demgegenüber ist es im Erfurter Bezirk der Kleintierzuchtverband, der die gesamte Versicherungarbeit kostenlos mit eigenen Kräften vollführt, während im Westen die vereinigten Verbände kostenlos die Kräfte für die örtliche Arbeitsleistung und für die Beratung der Bezirksausschüsse in der Hauptversammlung stellen.

Was die drei Kleinviehversicherungen zusammenhält, ist also auf der einen Seite das auf die Beschaffung eines wohlfeilen Versicherungsschutzes gerichtete und durch die Übernahme eines Teils der Trägerschaft bezw. die Erstellung einer Wohlfahrtseinrichtung in die Tat umgesetzte Wohlfahrtsinteresse der Gründer, auf der anderen Seite das Interesse der zum Versicherungsverein zusammengeschlossenen Bediensteten an der Ausnutzung des wohlfeilen Schutzes. Nach einem Rechtsverhältnis zwischen beiden Teilen zu suchen, wäre unter diesen Umständen überflüssig, aber auch vergeblich. Lediglich die natürliche Interessenberührung ist das einigende Band. Jeder der Teile könnte danach jederzeit zurücktreten und das Gebäude zu Fall bringen. Um dies zu vermeiden, hat die östliche Versicherung den Verein der Kassenmitglieder so unentwickelt gelassen, daß er sich mangels eines dazu befähigten Organs nur durch den faktischen Austritt sämtlicher Mitglieder auflösen kann, was praktisch die Unmöglichkeit der Selbstauflösung bedeutet. Auf der anderen Seite sind die Mitglieder gegen einen vorzeitigen Rücktritt der Eisenbahnverwaltung dadurch gesichert, daß die vorgeschriebene Mitwirkung des Ministers die sorgfältigste Prüfung eines derartigen Schrittes gewährleistet. Die mitteldeutsche Versicherung hat versucht, durch Satzungsbestimmung den einseitigen Rücktritt unmöglich zu machen. Aber wenn der Verbandstag des Gründers den Rücktritt aus der Versicherung wirklich einmal beschließen sollte, so würde keine Mitgliederversammlung des Versicherungsvereines ein dagegen sprechendes Recht geltend machen können, eben weil das Rechtsband fehlt. In derselben Weise könnten bei der westlichen Versicherung die vereinigten Kleintierzuchtverbände ihre Mitarbeit jederzeit einstellen. Bei beiden Versicherungen aber wird die Gefahr eines voreiligen Rücktritts der Gründer dadurch wesentlich gemildert, daß die Versicherten durch ihre Mitgliedschaft in den örtlichen Kleintierzuchtvereinen auch im gründenden Kleintierzuchtverband organisiert sind und ihnen nachteilige Zufallsbeschlüsse infolgedessen leicht verhindern können.

Besteht sonach kein Rechtsverhältnis zwischen den Gründern und den Versicherungsvereinen, so muß doch, wenigstens bei der östlichen und mitteldeutschen Versicherung, eine Beziehung zwischen ihnen walten, die es ermöglicht, daß der mit der Aufnahme des Tieres verbundene, zwischen Eisenbahnverwaltung bezw. Kleintierzuchtverband und Tierhalter zustande kommende Versicherungvertrag das fraglos bestehende Versicherungsverhältnis zwischen Tierhalter und Versicherungsverein begründet. Die Lösung der Frage kann nur gefunden werden, wenn von der Unentwickeltheit des Versicherungsvereins der beiden Versicherungen ausgegangen wird. Der Verein hat zwar Vermögensbesitz und Haftung, aber da ihm jegliche Geschäftsführung versagt ist, kein Organ, das abschließen und leisten, klagen und verklagt werden könnte. Die Rolle dieses Organs ist es, die die Eisenbahnverwaltung bezw. der Kleintierzuchtverband bei den angeführten Rechtshandlungen spielt: Der Unentwickeltheit des Vereins muß logischerweise eine Verselbständigung des ihm vorenthaltenen Organs entsprechen, Eisenbahnverwaltung bezw. Kleintierzuchtverband treten als personenrechtliche Ergänzung des Vereins auf. Also nicht der Verein ersetzt den Versicherten den Schaden, sondern die Eisenbahnverwaltung bezw. der Kleintierzuchtverband; aber die Zahlung geschieht aus der Kasse des Vereins, und dieser wird durch die Zahlung von seiner Ersatzpflicht frei. Der Rechtsanspruch auf Entschädigung, den die Versicherten im Schadenfall haben, richtet sich also gegen den Verein, muß aber der Eisenbahnverwaltung bezw. dem Kleintierzuchtverband gegenüber geltend gemacht werden. Wenn die Erfurter Satzung das Bestehen eines solchen Rechtsanspruchs leugnet, so setzt sie sich damit in Widerspruch zu ihren sonstigen Bestimmungen, die eine Ersatzpflicht des Vereins ausdrücklich anerkennen. Im übrigen ist allen drei Versicherungen gemein, daß in der Entschädigungsfrage der Rechtsweg versagt ist. Die östliche Versicherung läßt es bei der Entscheidung der Eisenbahndirektion bewenden, während die anderen Versicherungen ein Schiedsgericht haben.

Nach dem Gesetz über die privaten Versicherungsunternehmungen vom 12. 5. 01 (R.G.Bl. S. 139) unterliegen Privatunternehmungen, welche den Betrieb von Versicherungsgeschäften zum Gegenstande haben, der Beaufsichtigung durch das Reich. Solche Unternehmungen bedürfen zum Geschäfts-

betrieb der Erlaubnis der Reichsaufsichtsbehörde. Danach ist allein die östliche Versicherung nicht konzessionspflichtig, weil hier die Trägerschaft in solchem Umfang beim Preußischen Staate ruht, daß man sie als Privatunternehmung nicht mehr ansprechen kann. Anderseits ist nicht zu befürchten, daß das Reich der mitteldeutschen Versicherung wegen ihrer Organisation die Erlaubnis zum Geschäftsbetrieb versagen würde. Nach § 6 des Gesetzes darf zwar die Erlaubnis Personenvereinigungen, welche die Versicherung ihrer Mitglieder nach dem Grundsatze der Gegenseitigkeit betreiben wollen, nur erteilt werden, wenn sie in der Form von Versicherungsvereinen auf Gegenseitigkeit errichtet werden; aber eine solche selbstwollende Personenvereinigung liegt hier nicht vor, vielmehr ist es der Kleintierzuchtverband, welcher Gründer der Unternehmung und Träger der Wirtschaft ist. Aus denselben Gründen wird auch die westliche Versicherung nichts zu fürchten brauchen. Sind die vereinigten Kleintierzuchtverbände hier auch nicht Träger der Wirtschaft, so sind sie doch die Gründer und stützen durch ihre Mitarbeit den Betrieb der Versicherung in ausschlaggebender Weise. Wir haben es eben mit Wohlfahrtsunternehmungen, nicht mit Selbsthilfeunternehmungen zu tun. Nur auf diese kann der § 6 Anwendung finden.

Über die Güte der einzelnen Versicherungen ein Urteil abzugeben, ist zurzeit noch nicht möglich. Es fehlt infolge des kurzen Bestehens noch an den nötigen Erfahrungen, insbesondere am nötigen Vergleichsmaterial. Die Stettiner Versicherung hat sich jedenfalls insofern gut bewährt, als sie mit einem Minimum von Arbeitsaufwand auskommt. In letzter Zeit ist angeregt worden, die Kleinviehversicherungen aller Direktionsbezirke zu einer Einheit zu verschmelzen. Aber die große Zahl der Versicherungsobjekte, ihre örtliche Zerstreutheit, ihr geringer Einzelwert und die Häufigkeit der Schadenfälle lassen eine Verschmelzung, die ohne eine gewisse Zentralisierung der Geschäftsführung nicht möglich ist, bedenklich erscheinen. Im allgemeinen werden die Grenzen des Direktionsbezirks die äußersten sein, innerhalb deren die Forderung einer schnellen Feststellung und Auszahlung der Entschädigungen im einzelnen und eines möglichst geringen Kräfteverbrauchs im ganzen noch befriedigt werden kann. Außerdem würde das westliche und mitteldeutsche Verfahren, das auf einer starken und uneigennützigen Verbandstätigkeit beruht, im Osten vermutlich Schiffbruch erleiden, ebenso wie das östliche Verfahren vielleicht dem Westen nicht zusagen würde. Der einzige Vorteil einer Zentralisierung wäre die Verringerung des Risikos der einzelnen Bezirksversicherungen; das aber ließe sich auch durch Schaffung einer Ausgleichkasse erreichen, an die jede Bezirksversicherung nach einem bestimmten Schlüssel einen Prozentsatz ihrer Einnahmen abzuführen hätte. Die Leitung der Ausgleichkasse müßte natürlich das Reich übernehmen. Mögen die deutschen Reichseisenbahnen, wenn sie die im Schoße der mecklenburgischen und preußisch-hessischen Staatsbahnen entstandenen Kleinviehversicherungen demnächst in ihre Obhut nehmen, dem weiteren Ausbau dieser für große Teile der Eisenbahnerschaft so segensreichen Einrichtung ein warmes Verständnis entgegenbringen!

Eisenbahnminister Oeser über die Schließung der Eisenbahnwerkstätten.

In der preußischen Landesversammlung hat sich Minister Oeser am 29. Januar auf eine förmliche Anfrage der Unabhängigen Sozialdemokraten über die Wiedereröffnung der Eisenbahnwerkstätten, bei deren Begründung von dem Abg. Paul Hoffmann heftige Angriffe gegen die Verwaltung erhoben worden waren, wie folgt geäußert*).

„Bisher sind von den 250 000 Kriegsgefangenen 10 000 zurückgeführt worden. Für den Rücktransport sind von Frankreich 40 Tage angesetzt worden. Die notwendigen Maßnahmen werden von der Generalbetriebsleitung West in Essen und Süd in Würzburg getroffen. Es werden täglich sechs Züge verkehren. Das Material dazu ist vorhanden; von der Seite droht keine Störung des Abtransportes, und ich hoffe auch, daß uns die furchtbare Schmach erspart bleibt, daß durch Schuld der Streikenden noch ein Eingriff in diese Transporte erfolgen muß. Die Schwierigkeiten liegen in der Beschaffung von Lokomotiven. Die Lokomotivfrage ist das A und O meiner Verwaltung, und nur aus ihr erklären sich die Maßnahmen, zu denen ich gezwungen worden bin. Vor dem Kriege hatten wir einen Bestand von 17 500 betriebsfähigen Lokomotiven; er ist während des Krieges auf 15 200 zurückgegangen. Nach Abgabe des Materials an den Feindbund besaßen wir 13 200 Lokomotiven. Um den Bestand in die Höhe zu bringen, haben wir große Aufträge an die Privatindustrie gegeben. Die Lieferung ist in letzter Zeit gewachsen. Im Dezember sollten 50 Lokomotiven geliefert werden, es wurden aber geliefert 138, es sind aber aus früheren Monaten große Rückstände. Die Arbeiterschaft in den Werkstätten haben wir von 70 000 auf 160 000 erhöht, das sind 128 % mehr als in der Friedenszeit. Trotzdem sind wir in den letzten Monaten wieder ständig zurückgegangen in dem Bestand an betriebsfähigen Lokomotiven. In den letzten drei Wochen sind 500 Lokomotiven mehr in die Werkstätten hereingekommen, als herausgekommen; es ist ein effektiver Rückgang um 571 eingetreten. Die Zahl der Lokomotiven, an denen nicht gearbeitet wird, wächst unausgesetzt; am 11. Januar waren es 10 710 oder 47,4 %, ein unerhört hoher Bestand. Sie werden aus diesen Zahlen die Schwere der Lage erkennen, denn es ist ausgeschlossen, daß, wenn es so weitergeht, der Eisenbahnbetrieb aufrecht erhalten werden kann. Sie werden meine Sorge erkennen, die mich bedrückt, und ebenso die verschiedenen Maßnahmen, mit denen ich versucht habe, aus diesem grenzenlosen Elend meines Betriebes herauszukommen. Ich habe das Ministerium übernommen, weil sich sonst niemand fand, den heruntergewirtschafteten Eisenbahnbetrieb zu leiten. Ich hatte mir vorgenommen, in Gemeinschaft mit der Arbeiterschaft und ihren Vertretungen dahin zu wirken, daß wir zu möglichst normalen Zuständen kämen, was uns übrigens auch durch den Friedensvertrag vorgeschrieben ist. Dies ist notwendig im Hinblick auf die Leistungen, die uns der Friedensvertrag auferlegt, und im Hinblick darauf, daß unser Volk verloren sein dürfte, wenn es bei der unausgesetzten Streiklust nicht mit Kohlen und Nahrungsmitteln versorgt wird.

Wenn wir noch ein derartiges Jahr erleben wie das letzte, können wir uns nicht wieder emporarbeiten, wir werden tiefer und tiefer heruntergedrückt. Mir ist es niemals eingefallen, mit Schließung der Werkstätten vorzugehen aus politischen Motiven oder aus Brutalität. Mich hat nichts weiter geleitet als die Notwehr des Volkes gegen die, die uns nicht wieder in die Höhe kommen lassen wollen. Wir müssen das Letzte versuchen, um den Untergang von uns fern zu halten. Mit Absicht habe ich von einer eingetretenen Besserung in den Werkstättenverhältnissen gesprochen. Die Zahlen hatten sich in der Tat gebessert. Ich meinte, vielleicht werde die Besserung vollendet, wenn wir diese anerkennen. Leider haben diese Hoffnungen nicht standgehalten, denn die Verhältnisse haben sich seit Ende November wieder erheblich verschlechtert. Die Zahlen sind eingeholt worden, weil ich Ihnen ein Bild von den Werkstättenverhältnissen geben mußte. Während in der Herstellung von Lokomotiven bis zum September eine Steigerung eingetreten war, sank die Produktion wieder bis in die neueste Zeit. Ich verteidige mich gegen den Vorwurf, jetzt erst in die Verhältnisse eingegriffen zu haben. Wir haben mit den Gewerkschaften immer wieder verhandelt. Den aus dem Kriege zurückgekommenen Arbeitern mußte Gelegenheit gegeben werden, sich wieder in die bürgerliche Tätigkeit einzuleben; sie konnten eine Schonzeit mit Recht beanspruchen. Von früh bis in die Nacht hinein ist mit Arbeiterdeputationen verhandelt worden, um Ruhe in den Betrieben herzustellen. Die Deputation aus Frankfurt ist die erste gewesen, die ich nicht empfangen habe. Die Leute gehörten nicht mehr zur Eisenbahn. Der abgeschlossene Tarifvertrag ist der erste, der zwischen einer großen Staatsbetriebsverwaltung und der Arbeiterschaft abgeschlossen worden ist. Ich konnte diesen Vertrag nicht auf die Zeit der Reichsverwaltung hinausschieben, damit es nicht hieß: Preußen hat sich einem Tarifvertrage mit der Arbeiterschaft verschlossen, das Reich hat sofort einen Tarifvertrag abgeschlossen. Die Arbeiterschaft ist nun verhetzt worden, weil

*) Der knappen Raumverhältnisse wegen müssen wir uns darauf beschränken, die Rede nach dem der Tagespresse entnommenen, gekürzten Text wiederzugeben. D. Schriftl.

die Verwaltung den Tarifvertrag absichtlich verschleppt habe. Diesen Vorwurf weise ich als unberechtigt zurück.

Von meiner Verwaltung aus ist alles unternommen worden, um die Tarifverhandlungen nicht zu verzögern. Was ein Vorgehen unabweislich machte, war der letzte Streik. Wir verhandelten mit den Gewerkschaften und kamen vorzüglich voran, da begann draußen eine Streikbewegung. Das ist ein ganz unerhörter Vorgang. Diese letzten Streiks flackerten überall auf, und keine Ermahnung hat sie beseitigt, obgleich jeder sich über die Folgen klar sein müßte. Die Verwaltung ist berechtigt, sich von keiner anderen Rücksicht leiten zu lassen als von der auf das allgemeine Wohl. Der Abg. Paul Hoffmann hat eine Reihe von Beschwerden aus Frankfurt a. M. vorgetragen. Die Hauptwerkstätte in Nied hat uns durch passive Resistenz zu unserem Vorgehen gezwungen. Nied ist eine ganz moderne Werkstatt, die gleichwohl im Verhältnis zur Arbeiterkopfzahl weniger als jede andere geleistet hat; kommen in normalen Werkstätten zehn Arbeiter auf eine Lokomotivreparatur, so waren es in Nied 18. Die Deputation aus Nied kam hierher mit dem Vorwande, die Arbeiterschaft habe zu spät von der Erhöhung der Löhne erfahren. Das ist absolut unwahr, aber jeder Anschlag, der die Bewilligung von 3,50 *M* für die Stunde enthielt oder die Mahnung an die Eisenbahnarbeiterschaft richtete, sie sollten daran denken, daß die Kriegsgefangenen heimzuschaffen seien, wurde im nächsten Augenblick abgerissen. Aus einem Protokoll verliest der Minister eine ganze Reihe von Sabotagefällen und anderer Ausschreitungen der passiven Resistenz der Arbeiter. U. a. hatte ein Arbeiter wegen einiger Stunden unberechtigten Schwänzens, vom Werkführer zur Rede gestellt, erklärt, es wäre ungehörig, daß der Werkführer des Morgens durch seine Anwesenheit die Leute zur Arbeit treibe. Der Minister fährt dann fort: Ich hätte am liebsten sofort, als am 6. Dezember die passive Resistenz einsetzte, die Werkstätte in Nied überhaupt geschlossen, und das wäre gut gewesen, aber die Schwierigkeiten wurden von der Besatzung gemacht. Arbeitswillige sind häufig mit Prügeln bedroht und geschlagen worden. Der Abg. Hoffmann hat von Brutalität gesprochen. Ist es aber keine Brutalität, wenn Arbeitswillige, die ihre Pflicht und Schuldigkeit tun wollen, mit Schlägen bedroht und geschlagen werden? Das ist nicht nur ein Verbrechen an dem einzelnen, sondern ein Verbrechen am ganzen Volke. Wer diese Verbrechen unterstützt, macht sich mitschuldig. Ständige Bedrohung von Arbeitswilligen in den Werkstätten sind an der Tagesordnung. Sogar Vorgesetzte haben sich durch den Terror vielfach einschüchtern lassen und wagen nicht mehr, solchen rabiaten Elementen entgegenzutreten. Daß man solchen Elementen gegenüber mit einem reinen Lohnsystem auskommen kann, ist ein Ding der Unmöglichkeit. Es muß ein Kurs gegeben werden, um aus dem Tiefstande herauszukommen. Der einzelne soll für ehrliche Arbeit auch ehrlichen Lohn bekommen. Aus diesem Gesichtspunkte heraus hat die Reichsregierung und die Staatsregierung einmütig beschlossen, in den Werkstätten nur noch auf Akkord arbeiten zu lassen. Für Arbeitsunlustige und Hetzer ist in den Werkstätten kein Platz. Die Ausbesserung der Lokomotiven der Privatindustrie zu überlassen, ist nicht angängig. Wir müssen unbedingt einen Säuberungsprozeß in den Betriebswerkstätten vornehmen. Eine hochwertige Arbeitsleistung kann nur von einem hochwertigen Arbeiter ausgeführt werden. Die Landesversamlung hatte mich beauftragt, ein Akkord- oder Prämiensystem in Übereinstimmung mit den Organisationen herbeizuführen. Die Verhandlungen haben sich leider durch die Schuld der Gewerkschaften zerschlagen.

Gestern ist der erste Tag der freiwilligen Arbeitsmeldung auf Grund der neuen Arbeitsbedingungen gewesen. Das Resultat ist ein sehr günstiges. Ich glaube, nichts Falsches zu sagen, wenn ich behaupte, die Arbeiter atmen auf, daß sie endlich aus dem Terror herauskommen. Im Interesse geordneter Verhältnisse in den Werkstätten ist es notwendig, eine Anzahl von Arbeitern zu entlassen. Sie (zu den Unabhängigen) tragen die Schuld an dieser Entlassung, da Sie auch in diese Werkstätten Verworrenheit hineingetragen haben. Es geht nicht an, daß wir mehr konsumieren als produzieren. Wer noch ein Herz für sein Volk im Leibe hat, muß für geordnete Arbeit eintreten ohne Rücksicht auf seine Parteizugehörigkeit. Nur durch vermehrte Arbeit ist es möglich, aus den jetzigen entsetzlichen Zuständen herauszubekommen. Nur auf diese Weise wird unseren Kindern einmal das Morgenrot einer besseren Zukunft leuchten.“ (Lebhafter Beifall.)

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Tariferhöhungen.** Über die bevorstehenden neuen Tariferhöhungen schreibt die „D. Allg. Ztg.“: „Die angekündigte und für den 1. März d. J. bevorstehende Erhöhung der Gütertarife um 100 % bedeutet praktisch eine Frachtverteuerung von 600 % (genau 590,64 %) gegenüber den Friedenskosten. Von eingeweihter Seite werden wir darauf hingewiesen, daß die Einnahmen der Eisenbahn sich nicht in dem Maßstabe der Preiserhöhung vermehren werden, da die Verteuerung erfahrungsgemäß verkehrshemmend wirkt. Ein Rückblick ist bezeichnend für die Verteuerung unseres gesamten Wirtschaftslebens. Am 1. August 1917 wurde der Güterverkehr mit einer 7prozentigen Verkehrssteuer belegt. Dazu kam am 1. April 1918 ein Kriegszuschlag von 15, am 1. April 1919 von 60 %. Endlich wurde am 1. Oktober 1919 ein Teuerungszuschlag von 50 % eingeführt. Die sich hieraus ergebenden Gesamtkosten verdoppeln sich nun noch am 1. März.

Maßgebend für die Verteuerung sind, wie schon mitgeteilt, die Erhöhung der Beamtenbezüge und Arbeiterlöhne, sowie sämtlicher Materialienpreise. Bekanntlich ist ja eine Aufbesserung der Beamtengehälter im ganzen Reiche beabsichtigt, und jede Lokomotive, jedes Quantum Kohle, das der Eisenbahnfiskus bestellt, ist teurer, als die jeweils vorhergehende Lieferung es war. Die Erhöhung konnte z. B. nicht anders als prozentual erfolgen. Denn die wünschenswerte Anpassung der Tarife der einzelnen Warengattungen an deren Preise und an die Tragfähigkeit der betreffenden Industrien hat zur Voraussetzung, daß das ganze Wirtschaftsleben, besonders die Preisgestaltung, festere, in ihrer Entwicklung übersehbarere, Formen annimmt, und daß vor allem die Geld- und Valutaverhältnisse sich festigen. Unter den augenblicklichen Umständen wäre die systematische Einarbeitung von Tariferhöhungen nicht endgültig, sondern ungerecht und daher sicherlich nur von kürzester Dauer.

Über die Erhöhung der Personentarife sind grundsätzliche Beschlüsse, wie wir hören, noch nicht gefaßt. Doch rechnet man in eingeweihten Kreisen auch hier mit einer Verdoppelung der jetzigen Gebühren. Die für die Erhöhung maßgebenden Gründe sind die gleichen wie bei den Gütertarifen. Bis zum 31. März 1918 kosteten 100 km für eine Person in IV. Klasse 2 *M*, in III. Klasse 3,10 *M*, in II. Klasse 4,70 *M*, in I. Klasse 7,80 *M*; jetzt stellt sich die Fahrt in IV. auf 4,05 *M*, in III. Klasse auf 7,40 *M*, in II. Klasse auf 12 *M* und in I. Klasse auf 27 *M*.“

— **Wiedereröffnung der Eisenbahnwerkstätten.** Ungeachtet des Versuches der revolutionären Eisenbahnerführer, die Schließung der Werkstätten zum Ausgangspunkt einer lebhaften Propaganda für einen Generalstreik und eine „Sabotage der Arbeit“ zu machen, hat die Festigkeit der Eisenbahnverwaltung den gewünschten Erfolg gehabt. Am 30. Januar beschloß eine Versammlung der Vertreter des Allgemeinen Eisenbahnerverbandes nach gründlicher Aussprache, zur Wiederaufnahme der Arbeit unter den Bedingungen der Regierung zu raten, „da bei den jetzigen Verhältnissen eine Kampfansage an die Eisenbahnverwaltung nahezu selbstmörderisch sei“. Es wurde die Erwartung ausgesprochen, daß die Eisenbahnverwaltung bei der bevorstehenden Neuregelung des Akkordverfahrens und bei der Wiedereinstellung der Arbeiter die Berufsorganisationen beteiligen werde. Auch der Deutsche Eisenbahnerverband beschloß nach einer in Frankfurt a. M. am 30. Januar abgehaltenen Versammlung die Wiederaufnahme der Arbeit in den Eisenbahnwerkstätten. In einer Sitzung des erweiterten Vorstandes des Deutschen Eisenbahnerverbandes in Berlin wurde in geheimer Abstimmung mit 41 gegen 13 Stimmen ein Beschluß gefaßt, in dem es heißt: Der erweiterte Vorstand nimmt Kenntnis von dem jetzt abgeschlossenen Teil des Tarifvertrages. Dem engeren Vorstand wird die Ermächtigung zur Unterzeichnung des abgeschlossenen Teilvertrages erteilt. Es muß nach wie vor daran festgehalten werden, daß die Akkord- oder Stück-Lohnarbeit für die Eisenbahn-Reparaturwerkstätten ungeeignet und nicht zu empfehlen ist. Ohne seinen grundsätzlichen Standpunkt aufzugeben, jedoch im Hinblick auf die außerordentlichen Schwierigkeiten, in denen unser Verkehrswesen sich befindet, und in dem Bestreben, an der Wiederaufrichtung unseres Wirtschaftslebens nach Kräften mitzuwirken, billigt der erweiterte Vorstand die Erklärungen der Tarifverhandlungskommission vom 28. Januar, wonach sie bereit ist, auch über ein Akkordsystem

mit der preußischen Eisenbahnverwaltung zu verhandeln. Dabei spricht der Vorstand zuversichtlich die Erwartung aus, daß es den vereinten Kräften nach Einkehr des vollen Pflichtbewußtseins aller Kollegen gelingen wird, die als Notmaßnahme eingeführte Akkordarbeit baldigst wieder und endgültig zu beseitigen.

Aus fast allen geschlossenen Werkstätten wird berichtet, daß die Arbeiter in überwiegender Zahl, zum Teil sogar vollzählig, sich zur Arbeit gemeldet haben. Die Neueinzustellenden müssen sich den neuen Arbeitsbedingungen unterwerfen und sich vorbehaltlos zur Akkordarbeit und zur vollen achtstündigen Arbeitszeit (ohne Einrechnung der Arbeitspausen) verpflichten. Die Eisenbahnverwaltung wird bei der Einstellung dafür sorgen, daß in erster Linie die am besten qualifizierten Arbeiter und die arbeitswilligsten Leute berücksichtigt werden. Familienstand, Dienstalter sowie etwaige Kriegsbeschädigungen werden gleichfalls in Betracht gezogen. Eine überetatsmäßige Einstellung wird nicht erfolgen. Die Stimmung unter den Arbeitern ist ruhig.

Preußische Eisenbahndirektion Osten in Berlin. Die Auflösung der Eisenbahndirektionen Danzig, Bromberg und Posen und die Bildung einer neuen Eisenbahndirektion Osten in Berlin (vergl. Nr. 1, S. 4 d. Ztg.) werden nunmehr im „Reichs- und Staatsanzeiger" vom 29. Januar amtlich bekanntgegeben. Die preußische Staatsregierung hat unterm 19. Dezember verfügt:

„Die Bildung eines Eisenbahndirektionsbezirks aus den deutschbleibenden Teilen der bisherigen Direktionsbezirke Bromberg und Posen, jedoch unter Ausschluß der deutschbleibenden Strecken der Betriebsämter Lissa 2 und Krotoschin, die dem Eisenbahndirektionsbezirk Breslau zugeteilt werden, und des deutschbleibenden Teiles der Strecke Kreuzburg-Kempen, der dem Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz zugeteilt wird, sowie die Einrichtung einer Eisenbahndirektion Osten in Berlin zur Verwaltung dieser Strecken wird genehmigt. Ferner wird die Zuteilung der Strecke Reppen-Cüstrin an die Eisenbahndirektion Osten genehmigt sowie die Aufteilung des Eisenbahndirektionsbezirks Danzig in der Weise, daß die deutschbleibenden Strecken westlich der neuen Landesgrenze, mit Ausnahme der Strecke Schneidemühl-Landesgrenze bei Konitz, der Eisenbahndirektion in Stettin, die ebengenannte Strecke der Eisenbahndirektion Osten in Berlin, ferner die Strecke Marienburg-Güldenboden sowie die Strecken des Abstimmungsgebietes um Marienburg, Marienwerder und Deutsch-Eylau der Eisenbahndirektion Königsberg zugeteilt werden."

Der preußische Eisenbahnminister hat dazu folgende Ausführungsverfügung vom 24. Januar erlassen: „Die Eisenbahndirektionen in Danzig, Bromberg und Posen haben mit dem 10. Januar 1920 aufgehört, als Behörden der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung zu bestehen. In Berlin-Charlottenburg (Zoologischer Garten) ist die Eisenbahndirektion Osten errichtet worden. Die deutschbleibenden Strecken der ehemaligen preußischen Eisenbahndirektionsbezirke Danzig, Bromberg und Posen werden nach Maßgabe des Erlasses der Preußischen Staatsregierung vom 19. Dezember 1919 in der aus dem beigefügten Streckenverzeichnis ersichtlichen Weise den Eisenbahndirektionen in Königsberg, Stettin, Breslau, Kattowitz und der Eisenbahndirektion Osten in Berlin-Charlottenburg zugeteilt."

— **Proteststreik der Eisenbahner in Dirschau.** Infolge Verletzung des Beamtenabkommens durch die Polen waren, wie die „D. Allg. Ztg." meldet, die deutschen Eisenbahnbeamten und Arbeiter in Dirschau am 30. Januar abends 7 Uhr in einen Proteststreik von 24 Stunden Dauer eingetreten. Infolgedessen konnte der D-Zug, der Danzig abends 9 Uhr 20 Minuten in der Richtung Berlin verläßt, nicht abgefertigt werden. Ebenso ist der D-Zug 4 Königsberg-Berlin, der abends 7 Uhr 35 Minuten von Königsberg abfahren sollte, dort zurückgehalten worden.

— **Reparaturbedürftige Eisenbahnwagen.** Über die Eisenbahnwagen, die anscheinend zwecklos auf freier Strecke herumstehen und häufig der Beraubung anheimfallen, ist in letzter Zeit verschiedentlich in der Presse berichtet worden. Hierzu teilt die Eisenbahnverwaltung mit: Der außerordentlich schlechte Zustand der gesamten Eisenbahnbetriebsmittel bringt es leider mit sich, daß etwa 75—80 000 reparaturbedürftige Wagen vorhanden sind, die in ihrem jetzigen Zustand für den Betrieb nicht geeignet sind. Etwa die Hälfte dieser Wagen können die sämtlichen in Deutschland befindlichen Werke, die sich mit der Wiederherstellung der Wagen befassen, sowie die Eisenbahnhauptwerkstätten aufnehmen. Der ganze Rest, der hintereinander aufgestellt etwa von Berlin bis Bielefeld reichen würde, fällt dem Betriebe zur Last und verstopft alle Bahnhöfe in unerträglicher Weise. Da es sich hierbei um die am schwersten beschädigten Wagen handelt, um abmontierte Beutewagen und andere Fahrzeuge, die teilweise nur mühsam von den Kriegsschauplätzen nach der Heimat geschleppt worden sind, so wird ihre Wiederherstellung noch eine recht lange Zeit in Anspruch nehmen. Um aber dem Betriebe Luft zu machen und ihn flüssig zu erhalten, muß das Bestreben dahin gehen, diese verstopfende Wagenmenge von den Bahnhöfen fern zu halten. Unbenutzte Gleise, Neubaustrecken, von den Eigentümern gepachtete Anschlußgleise usw. werden dazu benutzt, um sie abzustellen. Bei einer derartigen Zerstreuung der Wagen läßt sich eine gute Bewachung überhaupt nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten und mit erheblichen Geldopfern durchführen. Der aber durch etwaige Diebstähle hervorgerufene Schaden steht in keinem Verhältnis zu den Vorteilen, die daraus gewonnen werden, daß die Bahnhöfe von dem erdrückenden Ballast frei und dadurch in die Lage versetzt werden, den betrieblichen Anforderungen einigermaßen zu genügen.

— **Eisenbahnunglück bei Czersk.** Auf der Ostbahn in der Nähe von Czersk fuhr in der Nacht zum 29. Januar der D-Zug 4 auf einen Militärzug auf. Nach den bisherigen Feststellungen wurden neun Personen getötet und 17 verwundet. Der größte Teil der Verunglückten sind Soldaten. Die Verletzten wurden nach Schneidemühl übergeführt.

Die Unfallstelle liegt etwa 1½ Stunden hinter Schneidemühl bei der kleinen Bahnstation Czersk in der Nähe von Konitz. Die Gegend dort ist sehr waldig, so daß die Strecke an der Unfallstelle unübersichtlich ist. Der nach Konitz bestimmte Militärzug, der einen Transport von zurückgezogenen Reichswehrtruppen beförderte, hatte das Haltesignal bei Czersk überfahren.

Infolge des unsichtigen Wetters, das in der Nacht herrschte, hatte der Lokomotivführer des Militärzuges den herankommenden Berliner D-Zug überhaupt nicht bemerkt. Erst wenige Meter vor der Weiche erkannte das Lokomotivpersonal die Gefahr, vermochte den Zug jedoch nicht mehr zum Halten zu bringen. Der Führer des D-Zuges hat, wie er aussagte, den Militärzug überhaupt nicht bemerken können. Der Zusammenstoß erfolgte mit so großer Gewalt, daß die Lokomotive und die drei ersten Wagen des Militärzuges entgleisten. Der erste Wagen des Zuges wurde vorn eingedrückt, wobei ein Soldat, der sich im Abteil des Zugführers befand, totgequetscht wurde. Von dem Berliner D-Zug entgleisten mehrere Wagen und wurden über die Nebengleise hinausgeschleudert. Unter den Reisenden entstand eine große Panik, da die Beleuchtung sofort erlosch. Von der Station Czersk eilte das gesamte Personal sofort mit Fackeln nach der fast unmittelbar vor dem Bahnhof gelegenen Unfallstelle, um die erste Hilfe zu leisten. Die D-Zugwagen waren stark eingedrückt, so daß die Bergung der Verletzten, die laut um Hilfe riefen, längere Zeit dauerte. Bis gegen 3 Uhr morgens waren drei Leichen und fünfzehn Verletzte geborgen, die zunächst im Stationsgebäude untergebracht wurden. Die weitere Hilfeleistung gestaltete sich ebenfalls schwierig, da infolge der Schneefälle die Leitungen nach Schneidemühl beschädigt waren.

— **Bayern und die Verreichlichung der Eisenbahnen.** In der Sitzung des bayerischen Landtages vom 29. v. M. wurde laut Bericht des „Wolffschen Telegraphenbüros" ein Antrag einstimmig angenommen, der u. a. besagt: Der Landtag fordert, daß die bevorstehende Verreichlichung des Verkehrswesens auf der Grundlage einer weitgehenden Dezentralisation geschieht. Er verlangt, daß Bayern als größtem süddeutschen Verkehrsgebiet die größte Selbständigkeit erhalten bleibt. Er erhebt Anspruch darauf, daß an der Spitze der bayerischen Landesregierung für das bayerische Eisenbahn- und Postwesen je ein Landesamt als Vertretung der Reichspost und des Reichsverkehrsministeriums mit bayerischen Beamten ausgestattet wird. Der Landtag richtet an die bayerische Staatsregierung die Aufforderung, allen Versuchen, die für Bayern so wichtige Dezentralisation des Verkehrswesens zu verhindern oder einzuschränken, mit aller Entschiedenheit entgegenzutreten.

— **Zur Frage der Akkordlöhne.** Die Berliner Handelskammer hat auf Grund einer Anfrage des Reichsarbeitsministeriums ein umfassendes Gutachten über die Zweckmäßigkeit der zurzeit in Anwendung befindlichen Lohnsysteme erstattet, dem wir folgendes entnehmen: Die Erfahrungen, welche die deutsche Wirtschaft letzthin mit der allgemeinen Einführung des Zeitlohnsystems gemacht hat, beweisen, daß der Zeitlohn, insbesondere angewandt auf produktive Arbeitnehmer, als unwirtschaftlich und schädlich zu

bezeichnen ist, da er die Produktion auf einen niedrigen Durchschnitt herabdrückt. Die Grundlage für ein gesundes und soziales Lohnsystem kann nach wie vor nur der richtig gehandhabte Akkordlohn bilden. Auch Arbeitnehmer und Gewerkschaften haben sich vielfach dieser Erkenntnis nicht verschließen können. Der Widerstand gegen das Akkordsystem wird insbesondere durch die Mißstände bei seiner Handhabung hervorgerufen, das Akkordmeisterwesen (Schwitzmeister), ferner das „Akkorddrücken" und die etwaige Aufgabe des Akkords, falls sich der Betrieb bei fehlerhafter Berechnung als unrentabel erwies, sind hier zu nennen, während die von den Arbeitnehmern früher geäußerte Klage, Akkordlohn sei „Mordlohn", er untergrabe die Gesundheit der Arbeiter, durch die gesetzliche Einführung des Achtstundentages gegenstandslos geworden ist.

Die Mißstände können vermieden werden, wenn für die Handhabung des Akkordsystems die nachfolgenden Grundsätze beobachtet werden:

a) die Akkorde müssen vor Beginn der Arbeit festgesetzt und zur Kenntnis der Arbeiter gebracht werden.

b) Die Akkorde sollen in größeren Betrieben nicht mehr von den Meistern aufgestellt werden, sondern von besonderen, möglichst in Fachschulen vorgebildeten „Akkordkalkulatoren".

c) Der einmal verabredete Akkord muß unter allen Umständen durchgehalten werden, auch wenn sich die Arbeit dadurch für den Unternehmer unrentabel gestaltet.

Für Arbeitnehmer, deren Tätigkeit sich der Akkordlöhnung entzieht, muß an Stelle des Akkordes ein vereinigtes Zeitlohn- und Prämiensystem den nötigen Ansporn zur intensiven Arbeitsleistung bieten. Hier kommen kaufmännische Angestellte aller Art und Hilfskräfte, die nur mittelbar produktiv tätig sind (Reinigungsarbeiter, Heizer usw.) in Frage. Eine Gewinnbeteiligung der Arbeitnehmer am Ertrage ist in größerem Umfange bei der heutigen wirtschaftlichen Lage nicht möglich, da Gewinne entweder gar nicht verteilt werden könnten oder nur gering und deshalb einflußlos sein würden.

Österreich.

— **Verkehrsfragen.** Der Staatssekretär für Verkehrswesen hat bei Beratung des Abschnittes „Verkehrswesen" des Staatsvoranschlages im Finanz- und Budgetausschusse der Nationalversammlung sich in ausführlicher Weise über den Stand aller Verkehrsfragen ausgesprochen. Aus seinen Ausführungen wird auszugsweise Nachstehendes wiedergegeben.

Staatssekretär Paul bespricht einleitend die Schwierigkeiten, mit denen die Republik Österreich zu kämpfen habe. Den wichtigsten Betrieb im staatlichen Verkehrswesen bilden nach wie vor die Eisenbahnen. Der für Ende Oktober 1918 ausgewiesenen Betriebslänge aller inländischen Haupt- und Lokalbahnen des bestandenen Österreich von 22 370 km — hiervon 4051 km oder rund 18 % Privatbahnen — stehen in der Republik Österreich nur annähernd 6550 km solcher Strecken — hiervon 2070 km oder rund 32 % Privatbahnen — gegenüber. Das im Staatsbetriebe befindliche Eisenbahnnetz verringerte sich sohin von 18 319 auf 4480 km, das ist auf weniger als ein Viertel (24,45 %) der seinerzeitigen Gesamtausdehnung. Mit der Übernahme Westungarns in unsere Verwaltung stehe ein Zuwachs dieses Netzes um annähernd 380 km in Aussicht. Die Ausgaben der Staatsbahnen für das Verwaltungsjahr 1919/20 einschließlich des ersten Nachtrages zum Staatsvoranschlage betragen 1184,8 Millionen Kronen, die Einnahmen 988,5 Millionen Kronen, so daß ein Gebarungsabgang von 196,3 Millionen Kronen erwächst. Wird das Erfordernis für den Schuldendienst der Staatsbahnen mit 64,4 Millionen Kronen veranschlagt, so erfordere die staatliche Betriebsführung der Eisenbahnen einen Staatszuschuß von 260,7 Millionen Kronen. Dieses ungünstige Ergebnis verdiene jedoch in Anbetracht der schwierigen Verhältnisse eine mildere Beurteilung. Insbesondere habe auch die mustergültig verwaltete preußische Staatseisenbahnverwaltung im Voranschlage 1919 einen Fehlbetrag von über 786 Millionen Mark aufzuweisen, der sich unter Berücksichtigung des nach dem Finanzabkommen vom Jahre 1910 für allgemeine Staatszwecke abzuführenden Betrages auf über 1 Milliarde Mark (1076 Millionen Mark) erhöhe.

Der Staatssekretär bespricht dann die im Laufe der letzten Monate durchgeführten Tariferhöhungen. Ob der nunmehrige Tarifstand genügen werde, in der Folge eine Deckung der Betriebsausgaben durch die Einnahmen herbeizuführen, hänge von unserer Kohlenversorgung und davon ab, daß die Betriebsausgaben keine allzugroße weitere Steigerung erfahren. Er könne den Auffassungen, als ob das Personal schuld an den Beschwernissen des Bahnverkehrs sei, nicht entschieden genug entgegentreten. Er habe die innerste Überzeugung, daß unsere Eisenbahner, die in schwerer Kriegsnot und in der noch schwereren Folgezeit unter harten Entbehrungen ihren Dienst in aufopferndster Weise versahen, nichts anderes ersehnen, als durch gesteigerte rastlose Arbeit das Eisenbahnwesen auf die vorherige Höhe zu heben und damit zum neuen Gedeihen der bedrängten Heimat beizutragen. Es müsse insbesondere die im Zuge befindliche Verfassung und die allgemeine Verwaltungsreform abgewartet werden, bevor an die endgültige Neugestaltung der Staatseisenbahnverwaltung, ja der gesamten Verkehrsverwaltung geschritten werden könne. Doch sei das Verkehrsamt schon jetzt unablässig bestrebt, den erforderlichen Abbau des Verwaltungskörpers, insbesondere hinsichtlich der Staatseisenbahnverwaltung, soweit durchzuführen, als dies im gegenwärtigen Zeitpunkte tunlich erscheine.

Der Staatssekretär geht sodann auf die Besprechung der andauernden Verkehrsnot über, die insbesondere durch den verheerend wirkenden Kohlenmangel entstanden ist. Er gibt eingehendere Erläuterungen über die Investitionstätigkeit auf den Staatsbahnen, für welchen Zweck im Staatsvoranschlage 326,4 Millionen Kronen vorgesehen seien.

Der ernste Wille der Regierung, die Elektrisierung der Staatsbahnen zur Tat werden zu lassen, sei bereits im Frühjahr 1919 durch Errichtung des Elektrisierungsamtes der österreichischen Staatsbahnen zum Ausdruck gekommen. Zunächst beabsichtige die Staatsbahnverwaltung die Elektrisierung der Strecke Innsbruck-Landeck-Bludenz und der Strecke Stainach-Irdning-Attnang-Puchheim. In der Tat wurde auf beiden Linien bereits im verflossenen Herbst mit der Aufstellung der Fahrleitungsmaße begonnen. Ebenso wurde noch im Herbste des Jahres 1919 der Bau eines großen bahneigenen Kraftwerkes am Spullersee bei Danöfen angefangen und die Aufschließungsarbeiten, Wege-, Werk- und Barackenbauten so rasch in Fluß gebracht und bis zum Eintritte der letzten großen Schneefälle so eifrig fortgesetzt, daß alle Voraussetzungen erfüllt seien, die letzten Endes die Fertigstellung der ganzen großen Anlage Ende 1921 erhoffen lassen. An elektrischen Fahrbetriebsmitteln seien zunächst drei Akkumulatorentriebwagenzüge bestellt worden, womit gewissermaßen Vorläufer der elektrischen Zugförderung in Erscheinung treten. Das Bauprogramm sieht im weiteren zunächst die Elektrisierung der Strecke Salzburg-Schwarzach-St. Veith-Spittal a. Drau-Villach vor, wobei für die Nordrampe dieser Strecke der Bau eines Kraftwerkes im Stubachtale im Vordergrunde stehe, während es für den Betrieb der Südrampe noch der wasserrechtlichen Bewilligung für einen Entwurf bedürfe, der den Ausbau des Mallnitzer Elektrizitätswerkes betrifft. Von den weitesten Kreisen werde auch der Frage der Ausgestaltung des Bahnnetzes durch Herstellung neuer Linien eine besondere Aufmerksamkeit zugewendet. Es sei daher wohl begreiflich, daß in zahlreichen Anträgen der Bau neuer Bahnen gefordert werde. Das Staatsamt für Verkehrswesen konnte bisher eine eigentliche Bautätigkeit nicht in Angriff nehmen, da die Verhältnisse hierfür sehr ungünstig waren und heute noch sehr ungünstig sind. Bei der Sicherstellung neuer Lokalbahnen müsse daran festgehalten werden, daß wie früher, auch von den beteiligten Ländern entsprechende Beiträge geleistet werden.

Der Staatssekretär erörtert sodann die Aufgaben des Luftfahrtwesens und der Schiffahrt. Der Betrieb eines staatlichen zivilen Luftverkehres oder ein staatlicher Lufthafenbetrieb sei vorläufig nicht geplant. In den Ententestaaten hat ein regelmäßiger Lufverkehr bereits eingesetzt, und auch in Deutschland seien bereits mehrere Luftverkehrslinien entstanden. Abgeschnitten vom Weltmeere, dürfen daher auch wir nicht zögern, unsere verkehrspolitisch günstige geographische Lage im Schnittpunkte der wichtigsten Verkehrsstraßen Mitteleuropas auszunützen. Österreich habe bereits eine Anzahl geeigneter Flugplätze. Werden diese erhalten und entsprechend ausgestaltet und werden an den Hauptverkehrslinien noch weitere erforderliche Flughäfen angelegt, dann werde gewiß nicht nur der heimische Luftverkehr bald einsetzen, sondern auch der große zwischenstaatliche Verkehr über unser Gebiet geleitet werden. Eingehende Abmachungen seien namentlich mit unseren aus der vormaligen Monarchie hervorgegangenen Nachbarstaaten notwendig, die wir, soweit es an uns liegt, auf Grund vernünftiger geschäftlicher Erwägungen führen wollen, in der Absicht, das Verbindende zu pflegen, das Trennende zu überbrücken.

Wir müssen ferner an die Regelung der Schiffahrts- und namentlich der Donaufragen herantreten, wir müssen unsere Beziehungen zu den Nachbarstaaten auf dem Gebiete des Post- und Telegraphenwesens neu einrichten; wir müssen dann, abgesehen von der höchst wichtigen und äußerst schwierigen Frage der Übertragung der Eisenbahnlinien an die aus dem ehemaligen Österreich hervorgegangenen Staaten und der Auf-

teilung des Fahrparkes, die Eisenbahnanschlußverhältnisse mit diesen Staaten fast durchaus neu regeln.

Wir müssen ferner das uns eingeräumte Recht des freien Zuganges zur Adria kommerziell und betriebstechnisch für unsere Volkswirtschaft nutzbar zu machen suchen, und wir müssen namentlich auch der im Vertrage von St. Germain besonders erwähnten Südbahnfrage, für die die Mitwirkung der beteiligten Staaten ausdrücklich vorgesehen ist, unsere eifrigste, schon infolge des kilometrischen Anteiles Österreichs am Südbahnnetze, maßgebende Mitarbeit zuwenden.

— **Wiederaufnahme des Personenverkehrs.** Am 26. Januar wurde der Verkehr der Personenzüge im allgemeinen in dem Umfange, wie er vor der Verkehrssperre bestanden hat, wieder aufgenommen, mit der Einschränkung, daß vorläufig die Fernpersonenzüge nur dreimal in der Woche laufen. Die Wiederaufnahme des Schnellzugverkehrs wird voraussichtlich in einigen Tagen erfolgen. Die näheren Verlautbarungen werden durch die Bahnverwaltungen erfolgen.

— **Güterstauungen auf den Bahnhöfen.** Es ist eine auffällige Erscheinung, daß in der gegenwärtigen Zeit des allgemeinen Warenmangels die Bahngüterschuppen mit Waren der verschiedensten Art überfüllt sind, ja daß viele beladene Wagen sogar wochenlang auf den Bahnhöfen stehen, ohne von den Parteien entladen zu werden. Zum Teil handelt es sich hierbei um Waren, die aus dem Auslande stammen und von den Parteien nicht vor Erledigung des Zollverfahrens bezogen werden können. Zum Teil sind es Güter, die von Wien weitergesendet werden sollen, wegen der bestehenden Verkehrssperren in den benachbarten Staaten aber nicht abrollen können. Zum nicht geringen Teil aber werden die auf den Bahnhöfen in den Güterschuppen oder in den Wagen befindlichen Güter von den Empfängern nicht bezogen, weil sie hoffen, bei einer längeren Zurückhaltung der Ware günstigere Preise zu erzielen. Die zum Bezuge berechtigenden Frachtbriefe oder Benachrichtigungsscheine gehen von Hand zu Hand, bis sich endlich ein Käufer findet, der die Ware wirklich bezieht und dem Verbrauche zuführt. Wie die „Staatskorrespondenz" erfährt, haben nun das Kriegswucheramt und die Bahnbehörden diesem Treiben ihr besonderes Augenmerk zugewendet. Das Kriegswucheramt wird nicht zögern, derartige auf den Bahnhöfen ohne ersichtlichen Grund unbezogen lagernde Waren zu beschlagnahmen. Die Bahnen, denen das Eisenbahn-Betriebsreglement das Recht gibt, unbezogene Waren, wenn sie verderblich sind, sofort, sonst unter gewissen Voraussetzungen zu veräußern, werden von diesem Recht in ausgiebigerer Weise als bisher Gebrauch machen und dadurch auch noch den Vorteil erreichen, daß die angestauten Wagen raschestens frei werden und für andere Sendungen verwendet werden können. Allerdings werden sich in Zukunft auch die redlichen Kaufleute mit der Entladung und Abfuhr ihrer auf den Bahnhöfen befindlichen Waren sehr beeilen müssen, wenn sie nicht Gefahr laufen wollen, daß ihnen ihre Waren amtlich beschlagnahmt oder bahnamtlich verkauft werden.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

Neuregelung der Rechtsverhältnisse der Schleppbahnen. Die Bestimmungen der Schleppbahn(Kleinbahn-)verträge, auf Grund deren die an die tschecho-slowakischen Staatsbahnen anschließenden Schleppbahnen betrieben wurden, mußten den neuen wirtschaftlichen Verhältnissen entsprechend geändert werden, zumal die tschecho-slowakische Verwaltung sich nicht als Rechtsnachfolgerin der k. k. Staatsbahnverwaltung, die die Verträge abgeschlossen hatte, betrachtet. Die Schleppbahngebühr ist mit Rückwirkung vom 1. Januar 1920 um 100 % erhöht worden; die Mindestgebühr für einen Wagen beträgt 3 Kr. Die Schleppbahngebühr für Stückgüter ist abgestuft; die Mindestgebühr für eine Sendung beträgt 60, 120, 180, 240 und 300 Heller. Die Anerkennungsgebühren für Überlassung von Bahngelände sind erhöht worden; die geringste Gebühr beträgt 20 Kr. Auch die Gebühren für Bahnaufsicht, Beleuchtung, Überlassung von Oberbaumaterial sind neu festgesetzt worden. Die Verschiebegebühr beträgt jetzt 13 Kr. für jede angefangene Viertelstunde. Die Gebühren für Beistellung von Wagen auf Stationsgleisen sind verdoppelt worden; die Mindestgebühr beträgt 4 Kr. für den Wagen.

Ungarn.

— **Ministerialrat Julius von Szekula.** Der ungarische Ministerrat hat den Direktor a. D. der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Königlichen Rat Julius Szekula, Edlen von Bacs-Kula, zum Ministerialrat im Ackerbauministerium ernannt. Ministerialrat von Szekula wurde nach seinem Ausscheiden aus dem aktiven Eisenbahndienst in diesem Ministerium mit den Agenden eines Tarifkonsulenten betraut und gleichzeitig auf Vorschlag des Senats der technischen Hochschule vom Unterrichtsminister zum Dozenten des neuerrichteten Lehrstuhles für Tarifkunde ernannt, über welche Disziplin er das erste ausführliche wissenschaftliche Werk in ungarischer Sprache verfaßt hat. In beiden Stellungen ist Ministerialrat v. Szekula trotz seiner 70 Jahre noch heute tätig. Unsere Zeitung zählt ihn zu ihren ältesten Mitarbeitern; in den achtziger und neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts sind zahlreiche Fachartikel aus seiner Feder, u. a. die damals vielbemerkten ersten freimütigen Verurteilungen des Baroßschen Zonentarifes, erschienen. Seine zahlreichen Freunde und Kollegen in Deutschland und Österreich dürften sich seiner aus der Zeit erinnern, als er in Vertretung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn viele Jahre hindurch an den internationalen Eisenbahnkongressen, den Konferenzen der großen Eisenbahnverbände und an den Sitzungen der Vereinsausschüsse für den Güter- und Personenverkehr tätigen Anteil nahm.

Übrige europäische Länder.

— **Internationales Übereinkommen. „Liste der Eisenbahnen".** Die vom Zentralamt in Bern herausgegebene Liste der Eisenbahnstrecken, auf die das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr Anwendung findet, hat während des Krieges nicht neu erscheinen können. Die durch die Friedensverträge verursachten bedeutenden Verschiebungen in den Grenzen bisheriger Staaten und die Gründung neuer Staaten werden sehr große Änderungen der Liste notwendig machen. Das Zentralamt beabsichtigt aber, an diese Arbeit nunmehr heranzutreten, und hat die Verbandstaaten ersucht, ihm die erforderlichen Unterlagen dafür zu liefern.

— **Betriebsergebnisse der Schweizerischen Bundesbahnen 1919.** Die von den Schweizerischen Bundesbahnen allmonatlich herausgegebenen „Betriebsergebnisse" lassen jetzt einen Überblick über das verflossene Betriebsjahr und einen Vergleich mit dem Jahre 1918 zu. Die Betriebslänge (2882 km) ist die gleiche geblieben. Nach Überwindung der beiden noch recht ungünstigen ersten Monate des Jahres zeigt 1919 ein Bild zunehmender Hebung des Verkehrs und Gesundung der Eisenbahnfinanzen. Die monatlichen Beförderungszahlen im Personenverkehr sind durchweg etwas höher als im Vorjahre, im Güterverkehr sind sie etwa die gleichen geblieben; die Einnahmen aus dem Personenverkehr sind dagegen infolge der Tariferhöhungen im Jahresergebnis von rund 74 auf rund 99½ Millionen Franken gestiegen. Die Monate Juni bis Oktober zeigen wieder eine durch den Touristen- und Fremdenverkehr verursachte erhebliche Verkehrssteigerung. Auch die Einnahmen aus dem Güterverkehr sind stark gewachsen, nämlich von rund 151 auf rund 228 Millionen Franken. In den letzten Monaten haben sich diese Einnahmen beinahe verdoppelt. Die Gesamteinnahmen weisen rund 100½ Millionen Franken mehr auf als im Jahre 1918. Die kilometrischen Gesamteinnahmen sind von 84 019 auf 117 903 Franken, um rund 40 % gestiegen. Allerdings haben auch die Betriebsausgaben, wenn auch nicht in gleichem Maße, zugenommen, nämlich im Jahresergebnis um 77,3 Millionen Franken. Die kilometrischen Einnahmen sind von 74 338 auf 100 456 Franken = 28 % gestiegen. Eine auffallende Ausgabesteigerung im Oktober wird dadurch erklärt, daß in diesem Monat nachträgliche Teuerungszulagen für 1918 ausbezahlt worden sind. Der Betriebsüberschuß betrug 50,3 Millionen gegen 27,1 Millionen Franken, das sind 23,3 Millionen oder 86 % mehr. Diese günstigen Ergebnisse werden den Schweizerischen Bundesbahnen gewiß gestatten, bei der Gewinn- und Verlustrechnung für 1919 viel besser abzuschließen als in den letzten Jahren.

— **Ende des Eisenbahnerstreikes in Italien.** Wie erwartet, ist der Eisenbahnerstreik auf Grund eines mit der Staatsbahnverwaltung abgeschlossenen Abkommens und der Einführung des Achtstundenarbeitstages auf den Staatsbahnen beigelegt worden. Um Mitternacht vom 29. auf den 30. Januar wurde der Betrieb auf dem ganzen Netze der Staatsbahnen wieder regelmäßig aufgenommen. Obwohl das Personal den Dienst unter den früheren Lohnbedingungen wieder antreten muß, feiern namentlich die Sozialisten den Streik als einen Sieg, da durch das Abkommen das Streikrecht endgültig anerkannt worden sei.

Rechtspflege.

— **Eisenbahnfrachtrecht. — Zum Begriff der „Kostbarkeiten“ im Sinne des § 54 EVO.** Sehr bemerkenswerte Ausführungen zum frachtrechtlichen Begriff der „Kostbarkeiten“, die nach § 54 der Eisenbahnverkehrsordnung nur bedingt zur Beförderung zugelassen sind, macht das Reichsgericht in einer neueren Entscheidung. Es spricht darin aus, daß die allgemeine Verkehrsanschauung in der Regel keinen Einfluß auf die Feststellung haben kann, ob ein Frachtgut als Kostbarkeit anzusehen ist oder nicht. Im Streitfall handelte es sich um einen photographischen Abzug eines Lichtspielfilms, der im Januar 1918 von Hamburg nach Berlin als Expreßgut übersandt worden, aber in Berlin nicht angekommen ist. Im Gegensatz zum Landgericht und Oberlandesgericht Hamburg, die den Preußischen Eisenbahnfiskus zum Schadenersatz verurteilten, hat das Reichsgericht die Schadensklage der Absenderin des Films abgewiesen, indem es zur Begründung ausführt:

„Nach der ständigen Rechtsprechung des Reichsgerichts sind im Sinne des § 54 der Eisenbahnverkehrsordnung als „Kostbarkeiten“ anzusehen alle Gegenstände, deren Wert im Verhältnis zu ihrem Umfang und Gewicht ungewöhnlich hoch ist. Dabei ist im Auge zu behalten, daß die Bestimmungen in § 54 EVO. Schutzvorschriften zugunsten des Eisenbahnfiskus darstellen, der hierdurch in den Stand gesetzt werden soll, bei der Beförderung solcher Güter entsprechend größere Vorsichtsmaßregeln anzuwenden. Mit diesem Charakter der Bestimmungen in § 54 EVO. ist die Anschauung des Oberlandesgerichts Hamburg, daß nicht allein das Mißverhältnis zwischen Wert und Umfang bezw. Gewicht, sondern auch die allgemeine Verkehrsanschauung maßgebend sei, nicht vereinbar. Es kann nicht gebilligt werden, daß mit dem Begriff „Kostbarkeit“ entweder Seltenheit oder Luxuseigenschaft der Sache verknüpft sein müsse und daß daher gewöhnliche Handelsware nicht unter den Begriff falle, auch wenn ihr Wert im Verhältnis zum Umfang und Gewicht außergewöhnlich groß sei. Eine solche Begriffsbestimmung würde dem Zweck und der Absicht des § 54 EVO. widerstreiten. Verkehrsanschauungen können nur im einzelnen Falle Ausnahmen insoweit schaffen, als eine stete Gepflogenheit in der Versendungsart gewisser Güter zum Ausdruck bringen kann, daß nach der Anschauung des Absenders und der Eisenbahn eine Kostbarkeit nicht vorliegt. Ein solcher Fall ist hier aber nicht gegeben. Der Eisenbahnfiskus hat vielmehr gerade bei Filmsendungen immer wieder zum Ausdruck gebracht, daß er auf eine solche besondere Ausnahmebehandlung der Films nicht einzugehen gewillt ist. — Die Abwägung des Verhältnisses zwischen Wert und Gewicht bezw. Umfang des Frachtgutes ist im wesentlichen Sache des tatsächlichen Ermessens. Im vorliegenden Falle war das Gewicht des Films 11,87 kg; sein Wert betrug nach der Angabe der Klägerin 4122 ℳ, nämlich 3 ℳ für das Meter des 1374 m langen Films; auf 1 kg Gewicht kamen somit mehr als 340 ℳ Wert. Es besteht also zwischen Gewicht und Wert ein ungewöhnliches Mißverhältnis. Der Umfang des Frachtstückes kann nach den Erfahrungen des Lebens nur unbedeutend gewesen sein; dabei ist zu sagen, daß die Länge des Films in ausgebreiteter Form nicht maßgeblich ist, sondern nur die Form, in der das Paket zur Aufgabe kam. — Wenn die Klägerin noch geltend macht, daß es sich bei dem fraglichen Filmabzug schon um deswillen um keine besonders wertvolle Sache handle, weil sie überhaupt gar keinen allgemeinen Verkehrswert habe, sondern nur für denjenigen, der ihn rechtmäßig benutzen könne, so muß das als unzutreffend bezeichnet werden. Ob und inwieweit ein Gegenstand einen allgemeinen Verkehrswert hat in dem Sinne, daß er sich für jedermann gleichmäßig als nutzbar erweist, kommt hier nicht in Betracht. Darauf weist schon die Aufführung der „Dokumente“ unter den „Kostbarkeiten“ in § 54 EVO. hin. Maßgeblich ist vielmehr derjenige Wert, den der Ersatzberechtigte vom Ersatzpflichtigen verlangt und verlangen kann. Ob die Sache für Unberechtigte, z. B. einen Dieb, einen geringeren Wert hat, ist ohne Belang. — Ist somit dem Filmabzug die Eigenschaft einer Kostbarkeit zuzusprechen, so ist die Schadensersatzklage unbegründet (§ 96 EVO., § 467 HGB.), da unstreitig die Klägerin bei der Aufgabe des Gutes entgegen der Vorschrift des § 54 EVO. den Film nicht als Kostbarkeit bezeichnet und den zu ersetzenden Wert nicht angegeben hat.“

(Aktenzeichen: I. 39/19. — 20. 9. 19.) K. M.-L.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Schließung des Haltepunktes Haltingen Süd.

Badische Staatseisenbahnen. Der an der Strecke Leopoldshöhe-St. Ludwig gelegene Haltepunkt für den Personen- usw. Verkehr Haltingen Süd bleibt bei Wiederaufnahme des Verkehrs nach St. Ludwig geschlossen.

Bezeichnung von Stationen.

Badische Staatseisenbahnen. Die an der Strecke Offenburg-Singen gelegene Station Biberach-Zell erhält vom 1. März d. Js. ab die Bezeichnung Biberach (Baden).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Die an der Strecke Offenburg-Singen gelegene Station Biberach-Zell erhält vom 1. März d. Js. ab die Bezeichnung „Biberach (Baden)“.

Karlsruhe, den 29. Januar 1920. (108)
Generaldirektion
der Badischen Staatseisenbahnen.

2. Verkehrsstörung.

Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen.

Gemäß der Bestimmung im § 11 Abs. 4 des VWÜ. wird — zugleich im Namen der Holländischen Eisenbahn — bekanntgegeben, daß die Strecken 's Hertogenbusch-Nymegen und Venlo-Nymegen seit dem 17. Januar 1920 infolge Überschwemmung des Bahnkörpers unfahrbar sind. Diese Sperre wird voraussichtlich einen Monat dauern.

Utrecht, den 30. Januar 1920.
Die Direktion.

3. Güterverkehr.

a, Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil II. Heft c I b.
b, Staats- und Privatbahntiertarif, Teil II.

Am 10. Februar 1920 treten zum Teil erhöhte Frachtsätze im Verkehr mit den Güternebenstellen Keitum (Sylt) und Westerland (Sylt) in Kraft.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 1. Februar 1920. (118)
Eisenbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Güterverkehr zwischen Elsaß-Lothringen und Luxemburg einerseits und Dänemark, Schweden und Norwegen andererseits durch Deutschland.

Für die Beförderung von Gütern mit direkten Frachtbriefen zwischen den genannten Ländern durch Deutschland werden vorläufige Vorschriften eingeführt.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Altona, den 29. Januar 1920. (117)
Eisenbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Saarkohlentarife nach Frankreich vom 1. 7. 1913, nach der Prinz Heinrichbahn vom 1. 6. 1918, nach der Schweiz vom 1. 8. 1918.

Die vorbezeichneten infolge der politischen Verhältnisse schon seit längerer Zeit unbrauchbaren Kohlentarife werden hiermit förmlich aufgehoben.

Saarbrücken, 30. Januar 1920. (116)
Eisenbahndirektion.

Vom 1. Februar 1920 an beträgt die Aufbewahrungsgebühr für jedes größere Stück in Leipzig Hbf. Sächs. Stb. 0,60 ℳ für die beiden ersten Tage, für jeden folgenden Tag weitere 60 ₰.

Dresden, am 29. Januar 1920. (100)
Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 9. Februar 1920 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht. Näheres enthält die am 2. Februar 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 29. Januar 1920. (105)
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr Tfv. 5, Heft C II, Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander, Tfv. 200, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 1. April 1920 wird aus dem Warenverzeichnis der Ausnahmetarife 7 für Eisenerz usw. der Abschnitt C. Blechgeschirre, Blechwaren, alte usw. an zollinländische Entzinnungs- oder Entzinkungsanstalten gestrichen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 28. Januar 1920. (104)
Eisenbahndirektion.

Badisch-Württembergischer Güterverkehr.

Auf den 1. Februar 1920 werden für Eilgutsendungen von Langenargen Bahnhof nach Durlach, Heidelberg, Karlsruhe und Mannheim mit versenderseitiger Wegevorschrift über Kluftern-Offenburg im Frachtbriefe besondere Tarifentfernungen eingeführt. Näheres in unserm Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 28. Januar 1920.
Generaldirektion (103)
der Bad. Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden alle Tarifentfernungen für die Stationen in den auf Grund des Friedensvertrages an Belgien abgetretenen Kreisen Eupen und Malmedy aufgehoben. Näheres enthält unser Verkehrsanzeiger und der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preuß.-hess. Staatseisenbahnen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 29. Januar 1920. (101)
Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr, Tarifheft 3.

Am 1. Februar 1920 treten neue Frachtsätze für den Verkehr zwischen Coblenz Hbf., Coblenz Moselbf., Coblenz Rheinbf. und Leipzig Bayer. Bf., sowie Leipzig Bayer. Bf. (Vieh- und Schlachthof) in Kraft. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 29. Januar 1920. (102)
Gen.-Dir d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Badischer Tiertarif. Wechseltiertarife.

Auf 1. Februar 1920 erscheint zum Bad. Binnentiertarif der Nachtrag VII. Er enthält für den Verkehr der auf schweizerischem Gebiet gelegenen bad. Stationen mit anderen Stationen Bestimmungen über die Berechnung von Währungszuschlägen, sowie für den Verkehr erstgenannter Stationen unter sich und mit Konstanz, Singen und Waldshut für den Übergangsverkehr nach der Schweiz Frachtsätze in der Frankenwährung, wodurch Tariferhöhungen eintreten. Ferner wird durch den Nachtrag auf den bad.-schweiz. Übergangsstationen, einschl. der auf schweiz. Gebiet gelegenen bad. Stationen, eine Grenzabfertigungsgebühr eingeführt. Die Bestimmungen über die Währungszuschläge gelten auch für die Wechseltarife. Näheres hierüber in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 30. Januar 1920. (114)
Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif vom 1. April 1919.

Auf Seite 4 des Tarifs Absatz 2 Zeile 5 ist zu streichen von „Im Übergangsverkehr . . . .“ bis Zeile 15 . . . . „Doppelwagenladung höchstens 4 ℳ“ und dafür zu setzen:

Neben der Fracht und von dieser getrennt werden bei Wagenladungen für die in Eichstätt Bahnhof erforderliche Umladung aus den Vollspurwagen in die Schmalspurwagen und umgekehrt oder für die Gestellung von Rollschemeln folgende besondere Nebengebühren erhoben:

für je angefangene 100 kg des wirklichen Gewichts 6 ₰,
mindestens für den Wagen 3 ℳ.

Bei den nach § 32 ATV. abgefertigten Packmitteln wird eine Rollschemelgebühr nicht erhoben.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

München, 29. Januar 1920. (112)
Tarifamt d. bayer. St.-E.-V. r. d. Rh.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. April 1920 treten zwischen badischen und württembergischen Stationen einerseits und den Stationen Görlitz, Hennersdorf b. Görlitz, Hermsdorf b. Görlitz, Moys b. Görlitz, Nikolausdorf, Nikrisch, Penzig (Oberlausitz), Posottendorf-Leschwitz, Schlauroth und Seidenberg anderseits neue erhöhte Entfernungen in Kraft. Die Erhöhungen betragen 1—19 km. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußisch-Hessischen Staatsbahnen.

Breslau, den 29. Januar 1920. (106)
Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 5. Februar 1920 wird die bayerische Station Eibach — St. 250 kg — in den Tarif aufgenommen. Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger. (99)

Hannover 8 V 10/8 vom 27. Januar 1920.
Eisenbahndirektion.

Badischer Gütertarif.

Mit sofortiger Wirkung wird auf den badischen Übergangstationen für den Verkehr mit der Schweiz und auf den auf schweiz. Gebiet gelegenen bad. Stationen eine Grenzabfertigungsgebühr eingeführt, die für eine Stückgutsendung 0,50 Fr., für eine Wagenladung 10 Fr. beträgt. Näheres in unserem nächsten Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 30. Januar 1920. (109)
Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif vom 1. November 1913.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Ottebol der schwedischen Staatsbahn in den Tarif einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungsstellen.

Altona, den 28. Januar 1920. (110)
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1920 ab werden die Überfuhrgebühren zwischen den Bahnhöfen Königsberg (Pr.) Ost und der Ladestelle Kaimauer, sowie Königsberg (Pr.) Lizent und den Ladestellen Packhof und Lastadie auf 15 ₰ für 100 kg, mindestens 6,50 ℳ für den Wagen, und zwischen Königsberg (Pr.) Lizent und den Gleisen 16 und 17 des Lizentbahnhofs auf 9 ₰ für 100 kg, mindestens 4,30 ℳ für den Wagen erhöht.

Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und bei den beteiligten Stationen. (111)

Königsberg (Pr.), den 27. Januar 1920.
Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oschersleben-Schöninger Eisenbahn.

Mit Wirkung vom 9. Februar d. Js. werden die Frachtzuschläge wie folgt erhöht:

Für Eil- und Frachtstückgut für 100 kg 107 ₰.
Für Wagenladungen
a) Steinkohlen, Koks, Braunkohlen und Preßkohle aller Art für 100 kg 10 ₰;
b) alle übrigen Güter für 100 kg 10,7 ₰.

Braunschweig, 30. Januar 1920. (113)
Der Vorstand.

4. Personen und Gepäckverkehr.

Gemeinsamer Binnentarif für die Bregtalbahn, Kaiserstuhlbahn und Zell-Todtnauer Eisenbahn.

Nachtrag VIII, gültig vom 1. Februar d. J., ist erschienen. Er enthält: Aufhebung der besonderen Bestimmungen und Beförderungspreise für Sonderzüge und Arbeiter-Wochenkarten, Einführung allgemeiner Wochenkarten 3. Klasse und Änderung der Bestimmungen für Inhaber von Zeit- und Schülerkarten. Die Abweichung von § 6 EVO. ist genehmigt.

Darmstadt, am 29. Januar 1920. (107)
Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 10. **Berlin, den 7. Februar 1920.** **LX. Jahrgang.**

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das Bureau des Vereins Deutscher **Eisenbahnverwaltungen,** beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 8 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 40 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 45 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 50 Pf. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 1.35 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 10. | Berlin, den 7. Februar 1920. | LX. Jahrgang.

Inhalt:

Anregungen zur Verbesserung der Ausbildung der Unterbeamten des Betriebsdienstes.

Von Regierungsbaumeister Hans Busse.

Infolge allgemeiner Einführung des achtstündigen Arbeitstages im November 1918 war die Eisenbahnverwaltung plötzlich zu einer starken Vermehrung ihres Beamten- und Arbeiterpersonals gezwungen. Die Beschaffung neuer Arbeitskräfte für den Rottendienst bot wegen der raschen Demobilisierung und der Stillegung oder Verkleinerung der Kriegsbetriebe keine erheblichen Schwierigkeiten. Dagegen war die verkürzte Arbeitszeit für die Beamten und Hilfsbeamten des Betriebsdienstes infolge des mangelnden Nachwuchses, der Kriegsverluste und der schnellen Entlassung der während des Krieges ausgebildeten Frauen nur durch Heranziehung einer größeren Anzahl der seit wenigen Monaten bei den Bahnmeistereien eingestellten Arbeiter mit beschränkter Ausbildungsdauer durchzuführen. Dementsprechend zeigte sich auch bald bei weiterer Ausbildung und Prüfung, daß nur ein Teil dieser neuen Kräfte den Anforderungen voll genügte.

Hierbei handelt es sich nicht um die körperliche Eignung, die ja vom Bahnarzt vorher festgestellt wird, sondern um das Vorhandensein von Mängeln hinsichtlich der „scheinbaren“ geistigen Fähigkeiten, wie Prof. Schlesinger *) das Gedächtnis, die Auffassungsgabe und andere natürliche Eigenschaften des Menschen treffend benennt. Diese Tatsache ist um so wichtiger, als bei sehr vielen in den Eisenbahndienst tretenden Arbeitern eine mehr oder minder lange Beschäftigung in anderen Berufen voranzugehen pflegt, bis Ungeeignetheit, Überfüllung des betreffenden Berufszweiges oder der Wunsch nach Erlangung einer gesicherten Existenz sie dazu führt, sich der Laufbahn eines unteren Eisenbahnbeamten zu widmen. Es werden also nicht immer die Besten sein, die sich in späteren Lebensjahren zum Umsatteln entschließen. Aus vorstehenden Gründen erscheint daher eine gründliche Auslese bereits bei der Einstellung der Arbeiter geboten, zumal ungeeignete Elemente später nur schwer wieder abgestoßen werden können.

*) Zeitschrift „Praktische Psychologie“ 1919

Wer wie der Verfasser als Hilfsarbeiter bei einem großen Betriebsamt Gelegenheit hatte, im vergangenen Jahre mehrere Hundert im Betriebsdienst ausgebildeter Leute zu prüfen, wird unbedingt zu der Überzeugung kommen, daß eine Auslese der für den Betriebsdienst einzustellenden Arbeiter nicht nur nach körperlicher Tauglichkeit, sondern auch nach ihren geistigen und sonstigen Fähigkeiten notwendig ist. Hierzu wäre eine Eignungsprüfung vor oder kurz nach dem Eintritt und gegebenenfalls noch eine Vorprüfung nach einer gewissen Ausbildungszeit — vor allem im Weichenstellerdienst — erforderlich. In diesen Prüfungen darf allerdings nicht allein eingelerntes, mechanisches Wissen, sondern vor allem die Veranlagung entscheiden.

Durch eine derartige, rechtzeitige Auswahl wird nicht nur die Verwaltung vor Schaden infolge von ungeeigneten Bediensteten verursachter Unfälle oder während einer erfolglosen Ausbildungszeit unnütz bezahlter Löhne bewahrt, sondern auch dem Neueintretenden manche Enttäuschung hinsichtlich seines späteren Fortkommens von vornherein erspart. Es werden ihm die Grenzen seiner Fähigkeiten auf Grund wissenschaftlicher Methoden gezeigt und hierdurch alle Klagen über Zurücksetzung oder persönliches Übelwollen im Keim erstickt.

Die neue Eignungsprüfung hätte sich auf folgende Punkte zu erstrecken:

1. Schreibgewandtheit.
2. Rechnen in einfachster Form.
3. Gehör.
4. Sehschärfe und Farbentüchtigkeit.
5. Ermüdungsfähigkeit.
6. Entfernungsbeurteilung.
7. Gedächtnis.
8. Allgemeine Auffassungsgabe.
9. Erregbarkeit und Schreckhaftigkeit.

Die Verwertung der Ergebnisse dieser Prüfung wird an späterer Stelle besprochen werden. Hier seien zunächst einige Erläuterungen zu vorstehender Aufstellung gegeben.

Die Prüfung zu 1. bis 4. findet zwar bereits jetzt statt, genügt aber keineswegs zur Beurteilung der Eignung des Mannes. So kommen z. B. im Stellwerksdienst häufig längere Zeit dauernde körperliche und geistige Anspannungen vor, denen viele nicht recht gewachsen sind. Sie ermüden daher schon nach ganz kurzer Zeit, obwohl sie sonst ganz kräftig aussehen. Da man also nach dem äußeren Eindruck des Menschen nicht auf seine Ausdauer schließen kann, muß man zu seiner Beurteilung den Ermüdungsgrad infolge einer innerhalb vorgeschriebener Mindestzeit anhaltenden Anstrengung durch besondere Methoden messen. Denn leicht ermüdende Menschen werden allmählich unaufmerksam und unsicher in ihren Dienstverrichtungen. Sie bilden daher eine Gefahr für den Betrieb und müssen von wichtigen, anstrengenden Posten ferngehalten werden.

Die Fähigkeit richtiger Entfernungsbeurteilung ist ebenfalls von Wichtigkeit, z. B. für den Rangierer beim Bremsschuhlegen, für den Bremser, für den Weichensteller am Ablaufberg, für den Schrankenwärter sowie für jeden, der im Dienste die Gleise überschreiten muß. Es handelt sich hierbei weniger um Angabe von Meterzahlen, als um gefühlsmäßige Beurteilung der Enfernungen.

Noch schwerwiegender ist die Beschaffenheit des Gedächtnisses. Im Eisenbahnbetrieb kommen täglich soviele Anordnungen über Sonderzüge, Streckenarbeiten, Änderungen der Fahrordnung usw. in Frage, daß nur Leute mit gutem Gedächtnis zum Betriebsdienst — vor allem aber zum Weichenstellerdienst — zugelassen werden dürfen. Wie viele Unfälle sind durch Übersehen solcher Anordnungen entstanden! Nach den Anstrengungen und Entbehrungen der Kriegsjahre, die sich bei vielen Menschen gerade durch Herabminderung des Gedächtnisses bemerkbar gemacht haben, kann diesem Punkte nicht genug Beachtung geschenkt werden. Die Merktafeln usw. helfen zwar schwachen Gedächtnissen etwas nach; aber wer bürgt dafür, daß sie im entscheidenden Augenblick eingesehen werden?

Die Prüfung der Auffassungsgabe ist für das Maß der Intelligenz von großem Wert. Durch Ausscheidung der in diesem Punkt nicht genügenden Arbeiter vermeidet man, daß zu viele für den Betriebsdienst wenig brauchbare Elemente dauernd bei den Rotten zurückbleiben und geeigneteren Neulingen den Eintritt in den Eisenbahndienst erschweren. Denn die Rotte soll im allgemeinen nach wie vor den Nachwuchs der unteren Betriebsbeamten stellen. Durch Messung der Auffassungsgabe läßt sich ferner im Zusammenhang mit den Ergebnissen der übrigen Punkte schon beim Eintritt des Arbeiters ein ziemlich sicheres Bild über die Möglichkeit seines späteren Aufstieges zu wichtigeren Posten machen.

Zum Schluß ist noch zu prüfen, inwieweit mehrere gleichzeitig eintretende, dienstliche Anforderungen geeignet sind, den Prüfling in der ruhigen, überlegten Ausführung seines Dienstes zu stören. Eine derartige Feststellung der Erregbarkeit käme wohl nur für die in besonders schwierigem Stellwerksdienst auszubildenden oder als Fahrdienstleiter zu beschäftigenden Bediensteten in Betracht. Diese Prüfung würde daher wohl auch zweckmäßig erst vor weiterer Ausbildung nach längerer Dienstzeit im untergeordneten Stellwerksdienst vorzunehmen sein und wird nur der Vollständigkeit halber bereits hier erwähnt. Jedenfalls müssen nervöse Leute von schwierigen Posten ferngehalten werden, da sie leicht durch Aufgeregtheit oder Übereilung Unfälle herbeiführen können. Eine Nachprüfung der in wichtigen Fahrdienstleiterstellen befindlichen Beamten innerhalb gewisser Zeitabschnitte erscheint daher hinsichtlich der Erregbarkeit ebenso nötig wie die Überwachung der Sehtüchtigkeit.

Die Ausführung der Eignungsprüfung hätte nach den von Prof. Schlesinger und Dr. Moede für die Eignungsprüfung der industriellen Lehrlinge angewandten Methoden unter Anpassung an die Eigenart des Eisenbahnbetriebes zu erfolgen. Die Prüfungen müssen entweder beim Betriebsamt oder bei Direktionen mit geringerer räumlicher Ausdehnung wie Essen, Berlin u. a. am Sitze der Direktion selbst stattfinden. Durch vorbereitende Versuche an einer größeren Anzahl von Leuten wären nun entsprechende Maßstäbe für die Mindestanforderungen und die Brauchbarkeit der anzuwendenden Methoden festzustellen. Die Ergebnisse der Prüfungen werden nach der allgemeinen Einführung des neuen Verfahrens für jeden Mann in besonderen Eignungskurven dargestellt und seinen Personalakten beigefügt. Zur Vermeidung etwaiger Härten könnte nach mehreren Jahren eine zweite Prüfung vorgesehen werden.

Die Neueintretenden werden auf Grund des ärztlichen Gutachtens und je nach dem Ausfall der Eignungsprüfung etwa folgendermaßen eingeteilt. Geeignet für:

a) Weichenstellerdienst auf größeren Bahnhöfen, soweit wichtigere Posten in Frage kommen,
b) Weichenstellerdienst auf weniger wichtigen Posten größerer Bahnhöfe, sowie auf mittleren und kleineren Bahnhöfen,
c) Block-, Schranken- und Streckenwärter- oder Stationsschaffnerdienst,
d) Rangier- und Fahrdienst,
e) Rottendienst,
f) Boten- und sonstigen untergeordneteren Dienst,
g) keinen Dienstzweig.

Die Leute zu g) gelangen nicht zur dauernden Einstellung. Obige Einteilung stellt natürlich nur einen allgemeinen Vorschlag dar, wie überhaupt diese Anregungen in erster Linie dazu dienen sollen, diese wichtigen Fragen zunächst einmal weiteren Kreisen näher zu bringen.

Bei einer solchen Klasseneinteilung kann die Direktion durch zeitweise Sperrung einzelner Klassen je nach Bedarf den Zustrom regulieren. Sind die Klassen a und b überfüllt, so wird man geeignete Bewerber hierfür zunächst den unteren Klassen zuweisen. Auf diese Weise erhält man auch in weniger wichtigen Stellen gute und für späteres Aufrücken in Frage kommende Kräfte und kann weniger geeignete fernhalten. Außerdem lassen sich mit Hilfe der Klassen bei Überweisungen von Leuten aus einem Bahnmeister- oder Betriebsamtsbezirk in den anderen bestimmte Anweisungen durch die vorgesetzte Dienststelle über den Mindestgrad der Brauchbarkeit abzugebender Leute aufstellen. Nur so läßt es sich verhindern, daß das Abgeben zu einem Abschieben unbrauchbarer Elemente benutzt wird.

Je nach dem Ausfall der Gesamtprüfung wird der Arbeiter für eine oder mehrere Ausbildungsklassen als brauchbar bezeichnet und in dem Dienstzweig, wo zuerst Bedarf ist, ausgebildet. Späterer Übergang in einen anderen Dienstzweig bleibt vorbehalten. Ebenso können dem Prüfling bei guten Leistungen durch eine spätere Wiederholungsprüfung höhere Klassen erschlossen werden.

Ehe wir nun der Frage nach der Ausgestaltung der künftigen Ausbildung nähertreten, müssen wir uns mit der bisher üblichen Ausbildungsweise beschäftigen. Und zwar kommt vor allem die Ausbildung im Weichenstellerdienst in Frage, welcher neben vielen praktischen Dingen — auch auf kleinen Bahnhöfen — die Kenntnis zahlreicher betrieblicher oder sonstiger Vorschriften und Einrichtungen, des Telegraphierens usw. erfordert. Während der Ausbildungszeit ist der Lernende nun viel zu sehr sich selbst und dem Entgegenkommen seiner bereits ausgebildeten Kollegen überlassen. Hat er Interesse, so fragt er wohl nach diesen oder jenen Sachen. In vielen Fällen hat Verfasser aber feststellen können, daß Leute nach dreivierteljähriger Beschäftigung und dreimonatiger Ausbildung auf die einfachsten Fragen, z. B. über das

Aussehen und die Beleuchtung der Signale usw., die unglaublichsten Antworten gaben. Viele wissen trotz aller Merkblätter auf den Stellwerken über die Deckung liegengebliebener Züge oder unfahrbarer Strecken nur unvollkommen Bescheid. Der Einwand der Befangenheit während der Prüfung kann nur in wenigen Fällen als Entschuldigung dienen. Meist fehlt es an der richtigen Anleitung zur Betrachtung der den Eisenbahner täglich umgebenden Dinge. Dies beweist besonders der Umstand, daß die Prüflinge, die doch sämtlich längere Zeit vorher in der Rotte tätig sind, bei Fragen über den Oberbau und die Teile der Weichen häufig versagen. An Stelle sachgemäßer Anleitung drückt man dem Neuling auf der Station einen dicken Band mit Vorschriften in die Hand und überläßt ihn nun sich selbst. Er blättert ratlos und ohne zu wissen, wo er anfangen soll, in den Vorschriften herum und verzagt leicht vor der Fülle der vielen neuen Eindrücke, der unbekannten Fachausdrücke, zumal die wichtigsten Vorschriften (F. V., B. O., S. B. usw.) vieles enthalten, was für ihn gar nicht in Frage kommt. Die Dienststellenvorsteher und ihre Vertreter sind auf großen Bahnhöfen durch Anforderung des Betriebes und Büros, auf mittleren und kleineren Bahnhöfen durch Mitbedienung der Güterabfertigung oder Stationskasse vollauf in Anspruch genommen. Der bisher übliche einstündige Unterricht, an dem die Bediensteten alle vierzehn Tage teilnehmen müssen, reicht aber kaum aus, um die wesentlichsten Fragen durchzusprechen, zumal der Unterricht in verkehrsreichen Zeiten oder während der Hauptbeurlaubungen ausfallen muß. So kommt es, daß die Prüfung manchmal mehr zu einem Unterricht wird, für den die Prüflinge meist recht dankbar sind.

Die zur Vorbereitung benutzten „Katechismen“ sind mit geringen Ausnahmen von zweifelhaftem Wert, da sie mehr der Dressur auf die Prüfung als zur Erlangung dauernder, praktisch wirklich verwertbarer Kenntnisse dienen. Der in diesen Büchern meist in Form von Frage und Antwort dargebotene Stoff geht ferner in vielen Punkten über das Notwendige weit hinaus. Häufig scheut der Prüfling auch die Kosten für die Anschaffung der neuesten Ausgabe des Katechismus und lernt dann aus der veralteten Ausgabe Falsches oder Überholtes.

Aus dem bisher Gesagten geht wohl zur Genüge hervor, daß eine Änderung der Ausbildungsmethoden die Hauptbedingung für die bessere Durchbildung und Hebung des unteren Betriebspersonals ist. Es werden deshalb folgende Vorschläge gemacht:

Die bei ihrer Einstellung für den Betriebsdienst den Klassen a bis d Zugeteilten haben vor der Heranziehung zur Ausbildung im eigentlichen Betriebsdienst wöchentlich zweimal an einem vom Bahnmeister oder seinem Vertreter geleiteten Unterricht über Oberbau, Signale, Weichen usw. teilzunehmen. Dieser Unterricht soll in erster Linie Anschauungsunterricht sein. Auf größeren Bahnhöfen können auch mehrere Bahnmeistereien hierfür abwechselnd zur Entlastung der Bahnmeister zusammengezogen werden. Der Unterricht soll vor oder nach der Arbeitszeit freiwillig und ohne Entschädigung besucht werden; denn von dem Unterricht hat nicht nur die Verwaltung, sondern auch der Arbeiter durch seinen Aufstieg Vorteile. Wer hiermit nicht einverstanden ist, verzichtet auf die Beamtenlaufbahn. Hierdurch soll erreicht werden, daß nur dienstfreudige Arbeiter, die ihre freie Zeit wie früher zur Weiterbildung benutzen, vorwärts gebracht werden. Die Entschädigung gewährt die Verwaltung später durch Verleihung der Beamtenrechte. Wer also kein Interesse hat, an dem hat die Verwaltung nichts verloren.

Der Erfolg des Unterrichts könnte durch die allgemeine Einstellung von erfahrenen Beamten, die im Hauptamte als Lehrer tätig sind — wie seit kurzem im Direktionsbezirk Berlin auf größeren Bahnhöfen eingeführt —, günstig beeinflußt werden. Es ist auch zu erwägen, ob nicht für größere Bezirke ein „Wanderlehrer“ bestellt werden kann, der nach einem bestimmten Plan die Bahnhöfe und sonstigen Dienststellen des Bezirks zur Unterrichtserteilung bereist. Allerdings ist sorgfältigste Auswahl solcher Lehrer nötig. Der Unterricht ist weiter durch Modelle, die von fortgeschrittenen Lehrlingen der Werkstätten angefertigt werden können, sowie durch Schaubilder zu fördern. Nicht zu vergessen ist außerdem die Bereitstellung eines hellen, sauberen Unterrichtsraumes, der dem Geräusch des Bahnbetriebes möglichst wenig ausgesetzt ist. Gerade hieran mangelt es vorläufig noch recht oft.

Zur besseren Anleitung vor und während der Ausbildung wird die Herausgabe von Leitfäden oder ähnlichen Büchern — getrennt nach Dienstzweigen — im Verlage der Eisenbahnverwaltung empfohlen. Entsprechend zusammengesetzte Ausschüsse hätten für die richtige Auswahl des Stoffes und zweckmäßige Darstellung zu sorgen. Diese Bücher sollen alle in Betracht kommenden Vorschriften für einen bestimmten Dienstzweig im Auszug unter Weglassung alles Unwesentlichen sowie einige kurz und klar erläuterte Abbildungen wichtiger Betriebseinrichtungen enthalten. Für den Unterricht des bereits ausgebildeten Personals bilden solche Leitfäden zugleich eine gute Grundlage. Die bisher vorhandenen Leitfäden der Eisenbahnschule eignen sich für die genannten Zwecke wenig, da sie für die Ausbildung der Unterbeamten teilweise viel zu weit gehen und für alle Dienstzweige ohne Unterschied bestimmt sind.

Die Verbesserung der eigentlichen Ausbildung ist nun etwa, wie folgt, gedacht. Bei Beginn der Ausbildung im Betriebsdienst ist den Neulingen zunächst ein allgemeiner Begriff dessen, was sie lernen sollen, zu geben, damit sie nicht alle Dienstverrichtungen nur nachmachen, sondern auch — natürlich in großen Umrissen — verstehen, warum man etwas nur so und nicht anders machen darf, und welchen Zweck die Betriebseinrichtungen zu erfüllen haben. Verstandenes ist besser zu behalten und geht leichter in Fleisch und Blut über. So wird auch die Lernbegierde viel mehr angeregt. Z. B. sollen die Weichensteller nach Möglichkeit während der ersten vierzehn Tage ihrer Ausbildungszeit am Ort der Stellwerksbahnmeisterei oder beim Betriebsamt eine gründliche Vorbereitung unter sachkundiger Anleitung (Bahnmeister, geeignete Stationsbeamte) erhalten. Derartige Kurse sind in jedem Bezirk nach Bedarf in Abständen von ein bis drei Monaten abzuhalten. Zur Hebung der Güte des bereits ausgebildeten Personals wäre vielleicht eine allmählich gruppenweise durchzuführende, allgemeine Teilnahme desselben an solchen Kursen sehr empfehlenswert.

Die Kurse sollen etwa folgende Gegenstände behandeln:

1. Praktische Vorführung von Stellwerksteilen sowie des Fernsprechers und Fernschreibers nebst Übungen, in denen jeder Teilnehmer Fragen stellen kann; ferner Belehrung über Unterhaltung derartiger Anlagen.
2. Kurze Erläuterung der wichtigsten Betriebsvorschriften.
3. Beschreibung und Vorführung der wichtigsten Oberbauarten und Weichen sowie vorläufige Beseitigung von Schäden und Unterhaltung dieser Anlagen.
4. Sonstiger Unterricht (Unfallverhütung, erste Hilfe bei Unfällen usw.).

Diese einzelnen Unterkurse dauern zwei bis vier Tage, so daß die Gesamtdauer von vierzehn Tagen möglichst eingehalten wird. Alle nicht auf den Betrieb bezüglichen Vorschriften müssen dem örtlichen Unterricht der Station oder Bahnmeisterei überlassen bleiben. Zur Vermeidung der Übermüdung sind ausreichende Pausen einzulegen. Auch genügt während der Kurse eine täglich sechsstündige Arbeitszeit bei vollem Lohn. Denn es kommt hier mehr darauf an, daß der Auszubildende frisch bleibt und etwas lernt, als daß er, wie jetzt, täglich acht Stunden sich selbst überlassen oft ohne nen-

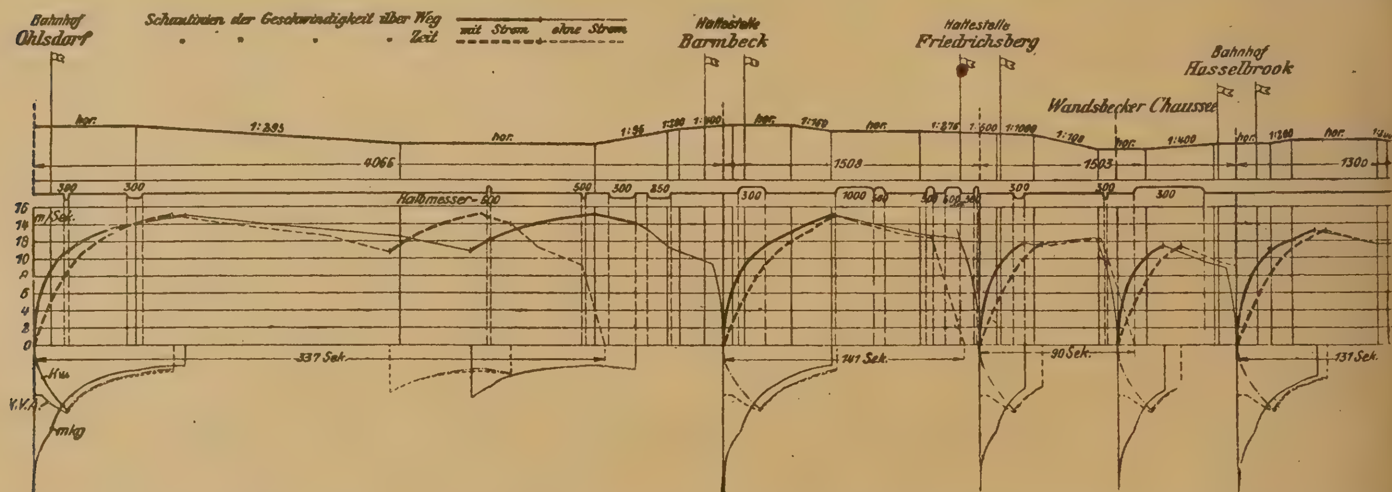
nenswerten Erfolg hinbringt. Durch die eingehendere Unterweisung lassen sich die bisherigen Ausbildungszeiten verkürzen und so für die Verwaltung bei gesteigerter Güte des Personals noch voraussichtlich Ersparnisse erzielen. Aber selbst einige anfängliche Mehrkosten dürfen einer Vertiefung der Ausbildung nicht hinderlich sein, wenn sich nicht in einigen Jahren die Leistungen des Personals infolge des nicht genügend ausgebildeten Nachwuchses vermindern sollen. Die durch schlechte Unterhaltung des Materials, unsachliche Betriebsmaßnahmen, Unfälle usw. entstehenden Schäden werden dann vielleicht erheblich kostspieliger sein.

Nach Beendigung dieses Ausbildungsabschnittes findet eine Prüfung durch den Amtsvorstand oder seinen Vertreter statt, worauf über die Fortsetzung oder Einstellung der Ausbildung entschieden wird. Die Weiterausbildung erfolgt bei der künftigen Dienststelle des Mannes. Infolge seiner Vorbildung wird er dann in kürzerer Zeit seine Ausbildung vollenden. Die bisherige formlose Prüfung durch das Betriebsamt kann nunmehr gänzlich fortfallen und durch eine praktische Abschlußprüfung am Stationsort ersetzt werden. Mehrarbeit für das Betriebsamt entsteht hierdurch nicht, da jetzt auch zwei Prüfungen (formlose und örtliche Prüfung für Bedienung bestimmter Stellwerke) durch den Amtsvorstand oder seine Vertreter erforderlich sind. Erst bei der später — wie bisher — abzulegenden förmlichen Prüfung erfolgt eine Vorladung zum Betriebsamt. In ähnlicher Weise lassen sich die Ausbildungsgänge für das Rangier- und Fahrpersonal mit entsprechend kürzeren Zeiten umgestalten.

Vorstehende Anregungen werden natürlich in manchen Punkten zu ändern oder zu ergänzen sein. Aber so wie bisher kann es nicht bleiben, wenn wir wieder zu einem gut geschulten Personal kommen wollen. Die Eignungsprüfung und die Zwischenprüfung werden bewirken, daß jeder auf den ihm gebührenden Platz gestellt wird. Hierdurch wird die alte Dienstfreudigkeit wieder in vollem Maße erstehen und die Eisenbahn zu den früheren, vorbildlichen Leistungen zurückkehren. Zunächst muß angestrebt werden, geeignete Methoden für die beste praktische Durchführung dieser Prüfungen und der neuen Ausbildungsweise zu finden und zu erproben. Ihre möglichst rasche Einführung wird alsdann eine dankbare Aufgabe sein.

Berechnung von Zugbewegungen [1]).

In einer vor kurzem erschienenen Abhandlung verbreitet sich Baurat Ph. Pforr über die zeichnerische Ermittlung der Bewegungs- und Arbeitsverhältnisse von Bahnzügen, ein Thema, das für den Verkehrsfachmann, insbesondere auch für den auf dem Gebiete des Bahnwesens tätigen Elektrotechniker, hervorragendste Bedeutung gewonnen hat. Die zwar kurz gefaßte, aber um so inhaltreichere Schrift ist das Ergebnis jahrzehntelanger Erfahrung auf diesem Sondergebiete; hat doch der Verfasser bereits im Jahre 1900 ein scharf durchdachtes zeichnerisches Verfahren zur Ermittlung der Bewegungsverhältnisse von Eisenbahnzügen im Zentralblatt der Bauverwaltung



(Nr. 8, Seite 46) bekannt gegeben. Ein Vergleich der letztgenannten Arbeit mit der neuen Schrift lehrt, daß das an sich schon damals trefflich durchgearbeitete zeichnerische Ermittlungsverfahren in der Zwischenzeit in eine an Einfachheit und Handlichkeit kaum noch zu überbietende Form gebracht worden ist. Es darf angenommen werden, daß die Vereinfachungen, die die Entwurfsarbeiten nicht unerheblich abkürzen, das Ergebnis der überaus zahlreichen Untersuchungen über elektrische Bahnen sind, die von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft, deren Direktorium der Verfasser angehört, nach diesem Berechnungsverfahren durchgeführt worden sind.

Eine willkommene Gelegenheit, das Berechnungsverfahren in einwandfreier Weise auf seine Zuverlässigkeit zu prüfen, bot sich in größerem Maßstabe u. W. zum ersten Male bei Einführung der elektrischen Zugförderung auf der 9,24 km langen Berliner Vorortbahn vom Potsdamer Bahnhof nach Groß-Lichterfelde-Ost, die seit Juli 1903 mittels Gleichstrom von 550 Volt Spannung betrieben wird. Besonders hervorgehoben zu werden verdient, daß die im Betriebe erzielten Fahrzeiten und der Stromverbrauch mit den im voraus aus den Fahrschaulinien veranschlagten Werten geradezu verblüffend übereinstimmten. Nicht zuletzt diese günstigen Erfahrungen mögen dann die preußische Staatsbahnverwaltung veranlaßt haben, den Elektrizitätsfirmen die Bedingung aufzuerlegen, bei Einreichung von Voranschlägen für zu elektrisierende Bahnen sich des zeichnerischen Verfahrens zu bedienen und die auf diese Weise ermittelten Fahrschaulinien sowie die daraus abgeleiteten Stromverbrauchskurven den Angeboten beizulegen.

Eine weitere Bestätigung des Vorstehenden finden wir in einem vom Regierungsbaumeister Freund in Altona in Gemeinschaft mit dem leider zu früh verstorbenen Oberingenieur Cronbach verfaßten Bericht über den seit Ende 1907 eingeführten elektrischen Betrieb auf der 26,7 km langen Stadt- und Vorortbahn Blankenese-Ohlsdorf; der Bericht ist im Heft 45 des Jahrgangs 1909 der Elektrotechnischen Zeitschrift veröffentlicht. Für diese Bahn waren, da sie die erste Stadtschnellbahn ist, die mit einphasigem Wechselstrom (6300 Volt Spannung bei 25 Perioden) betrieben wurde, sorgfältigste Vor-

---

[1]) Als Broschüre mit 29 Abbildungen zu beziehen durch den Verlag R. Oldenbourg, München und Berlin, 1919. Preis 1,80 ℳ + 10 % Verlags- und 10 % Sortiments-Teuerungszuschlag.

erhebungen über die Fahrzeiten, Fahrgeschwindigkeiten und den Stromverbrauch notwendig, die nach dem von Pforr empfohlenen Verfahren durchgeführt worden sind. Die Form der Fahrschaulinien zeigt die nebenstehende Abbildung, welche dem Jahrgang 1909 der Elektrotechnischen Zeitschrift (Seite 1068) entnommen ist. Die unterhalb der Geschwindigkeits-Nullinie aufgetragenen Flächen geben die elektrische und mechanische Arbeit wieder.

Nach Fertigstellung der Bahn wurde zur Nachprüfung der Rechnungsgrundlagen und der Rechnung selbst eine Reihe von Meßfahrten vorgenommen, um insbesondere den Stromverbrauch und die Fahrzeit auf den einzelnen Streckenabschnitten festzustellen. Der Stromverbrauch für eine Hin- und Rückfahrt zusammen betrug bei der ersten Meßfahrt 33,8, bei der zweiten 33,5, bei der dritten 33,2 Wattstunden auf das Tonnenkilometer. Bei der Abnahmemessung ergaben sich 33,6 Wattstunden, so daß im Mittel 33,5 Wattstunden für das Tonnenkilometer aufgewendet wurden, ein Wert, der aufs genaueste mit dem durch die zeichnerischen Vorermittlungen bestimmten Wert übereinstimmte. Ein erneuter Beweis dafür, daß man sich einer Bildrechnung der vorliegenden Art ohne Bedenken anvertrauen kann. Die Ergebnisse sind so zuverlässig, daß auf Grund der Untersuchungen von den ausführenden Firmen volle Gewähr für die Leistungsfähigkeit der Anlagen und Lieferungen geboten werden kann.

Daß die zeichnerische Berechnungsart auch von den maßgebenden Ingenieuren der preußischen Staatsbahnverwaltung und besonders auch von den großen Elektrizitätsfirmen geübt und gefördert wird, ist bereits auf S. 1222 des Jahrgangs 1914 dieser Zeitung hervorgehoben worden; hier findet sich auch ein kurzer Hinweis auf eine vom Dipl.-Ing. U. Knorr in München erfundene Vorrichtung, mittels der der Verlauf der Geschwindigkeits- und Weglinien eines in Bewegung befindlichen Zuges auf dem Zeichentisch selbsttätig aufgetragen wird. Die Fachpresse, insbesondere „Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen“ und die „Elektrotechnische Zeitschrift“, hat wiederholt auf den Wert der Bildrechnung hingewiesen. Auch die Lehrbücher erkennen ihre Bedeutung an.

Die Druckschrift führt mit einigen Angaben über die bewegenden und bewegungshemmenden Kräfte — Schwerkraft, Bahnwiderstand, Zugkraft der Triebmaschinen, Bremskraft — in das Gebiet der Untersuchungen ein. Dann werden wir mit dem Aufbau der wichtigsten Grundlagen für die Ermittlungen der Fahrschaubilder vertraut gemacht, mit deren Hilfe der Stromverbrauch ermittelt wird. Die folgenden Kapitel über die Unterteilung der Fahrzeit und die Zugfolge beziehen sich nur auf Stadtschnellbahnen. Die Anwendung des selbsttätigen Signalsystems ist hier als selbstverständlich vorausgesetzt. Über die nach Neuyorker Vorbildern für gewisse Fälle angeregten „Drosselstrecken“ zur selbsttätigen Überwachung der Zuggeschwindigkeit werden noch Erfahrungen gesammelt, während die Bedeutung der Nachrücksignale zur Beschleunigung der Zugfolge unbestritten ist. Auch der Verfasser empfiehlt für den Bedarfsfall den Einbau dieser Signale, die wie in London, so auch auf der Berliner Hochbahn bereits eingeführt sind. Pforrs Ausführungen über Zugverspätungen verdienen gründliche Beachtung, wie überhaupt die gesamte Abhandlung zu dem Besten gehört, was auf diesem Gebiete bisher geschrieben worden ist.

Sind nach der in der Schrift gegebenen Anleitung unter Benutzung der Kennlinien einer bestimmten Triebmaschine für einen gegebenen Fall die Fahrschaulinien entworfen, und sind daraus auch der Stromverbrauch und die mechanische Arbeit zeichnerisch entwickelt, so können aus den Bilddarstellungen ohne weiteres die Fahrzeit, die mittlere Fahrgeschwindigkeit, die elektrische Arbeit in Wattstunden, die mechanische Arbeit in Meterkilogramm, der elektrische Wirkungsgrad und schließlich nach Auftragung der J^2 auch der quadratische Mittelwert der Stromstärke festgestellt werden. Wenn Pforr sich nun entschließen könnte, gelegentlich einer Neuauflage der vorliegenden Druckschrift oder in einem Nachtrage die weiteren Nutzanwendungen aus der zeichnerischen Rechnungsweise, d. h. die Ermittlung der Stromverteilung, des Spannungsabfalles, der Arbeitsverluste usw. zu behandeln, so würde er sich noch ein besonderes Verdienst erwerben, denn es ist wohl immer noch zu wenig bekannt, wie weitgehend sich das zeichnerische Verfahren zur Ermittlung der Stromspitzen, der Belastung der Kraftwerke und Unterstationen auswerten läßt. Alles in allem aber hat Pforr schon mit der vorliegenden Arbeit dem Konstrukteur ein Rüstzeug von großer Bedeutung in die Hand gegeben. Dr. Km.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Praktische und theoretische Ausbildung der Anwärter für die Lokomotivführerlaufbahn.** Der preußische Eisenbahnminister hat am 23. Dezember 1919 folgenden Erlaß (VI. 65. 35. 947.) an die Eisenbahndirektionen gerichtet: „In der Prüfungsordnung für die mittleren und unteren Staatseisenbahnbeamten (Personalvorschriften 1914 S. 120) ist vorgeschrieben, daß die für die spätere Beförderung zum Lokomotivführer in Aussicht genommenen Dienstanfänger das Schlosser-, Schmiede- oder Kupferschmiedehandwerk erlernt haben und ein Jahr als Handwerker in einer Eisenbahn-Lokomotivwerkstätte beschäftigt gewesen sein müssen.

Diese Vorschrift reicht nicht mehr aus, allgemein eine gründliche Ausbildung der Anwärter zu sichern. Auf Grund der bisherigen Erfahrungen und unter Berücksichtigung der Wünsche des Lokomotivführerverbandes sind daher wesentliche Änderungen in Aussicht genommen sowohl hinsichtlich der praktischen als auch der theoretischen Ausbildung.

a) Die praktische Ausbildung. Das Ziel muß sein, dem künftigen Lokomotivführer eine gründliche Kenntnis der Bauart der Lokomotive, der im Betriebe vorkommenden Beschädigungen und der Mittel und Wege zu ihrer Ausbesserung oder Beseitigung zu verschaffen. Hierzu ist es erforderlich, daß jeder Dienstanfänger von der für die Handwerkstätigkeit in einer Eisenbahn-Lokomotivwerkstätte vorgesehenen Zeit mindestens sechs Monate in der Abteilung für das Auseinandernehmen und den Zusammenbau der Lokomotiven beschäftigt wird. Während der übrigen Zeit ist der Dienstanfänger, wo es die örtlichen Verhältnisse zulassen, in geeigneten Gruppen der Lokomotivabteilung derart zu beschäftigen, daß er möglichst alle Arbeiten an der Lokomotive kennen lernt.

Es wird später auch ein Unterschied zu machen sein zwischen Handwerkern, die in einer Eisenbahnwerkstätte gelernt, und solchen, die eine Privatlehre durchgemacht haben. Die früheren Eisenbahnlehrlinge werden durch eine wesentlich zu verbessernde und noch gründlicher als bisher zu gestaltende praktische Ausbildung sowie durch die im Entstehen begriffenen Eisenbahnlehrlingsschulen mit dem Bau der Lokomotiven und mit den verschiedenen Arbeitsverfahren bereits in weit höherem Maße vertraut sein als bisher und auch über erheblich bessere theoretische Vorkenntnisse auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens verfügen. Unter solchen Voraussetzungen wird sich die Mindestbegrenzung der praktischen Tätigkeit für ehemalige Eisenbahnlehrlinge auf ein Jahr als ausreichend erweisen.

Bei Handwerkern jedoch, die etwa bei einem Schlosser- oder Schmiedemeister gelernt haben und erst später in eine Eisenbahnwerkstätte eintreten, reicht im allgemeinen ein Jahr zur Erwerbung der erforderlichen Kenntnisse auf einem ihnen ganz fremden Gebiete nicht aus. Es werden daher versuchsweise für derartige Dienstanfänger mindestens zwei Jahre praktischer Tätigkeit in einer Eisenbahn-Lokomotivwerkstätte in Aussicht genommen.

b) Die theoretische Ausbildung. Bis zum Kriegsausbruch und, wo durchführbar, auch noch nachher wurde und wird bei den Hauptwerkstätten oder örtlichen Fachschulen sog. Heizerunterricht erteilt. Der Erfolg hat nicht immer den Erwartungen entsprochen, zum Teil auch deshalb nicht, weil kein fest umrissener einheitlicher Lehrplan zugrunde lag und es oft auch an geeigneten Lehrkräften und Unterrichtshilfmitteln fehlte.

Es ist beabsichtigt, nach und nach, möglichst schon mit Ostern 1920 beginnend, in allen Orten mit Haupt- oder größeren Nebenwerkstäten für Lokomotiven eine besondere Fachschule für Lokomotivführeranwärter einzurichten. Ob in den einzelnen Orten die Schule unmittelbar an die Hauptwerkstätte oder an eine örtliche Fachschule anzugliedern ist, bedarf der besonderen Prüfung von Fall zu Fall. Der Unterricht soll Hand in Hand mit der praktischen Ausbildung in der Werkstätte gehen. Er ist außerhalb der Arbeitszeit zu erteilen, und es wird ein Schulgeld in noch festzusetzender Höhe, nach den bisherigen Besprechungen mit dem Lokomotivführerverbande etwa 30—50 ℳ für das halbe Jahr, erhoben werden.

Der Lehrplan teilt sich in eine Unterstufe und eine Oberstufe. In ersterer sollen überwiegend die in der Volks-, Lehrlings- oder Fortbildungsschule erworbenen Kenntnisse aufgefrischt und ergänzt werden, während für die Oberstufe die schwierigeren Lehrstoffe, zu denen auch die notwendigsten physikalischen, chemischen und anderen Gesetze und Vor-

gänge, Betriebslehre u. dgl. gehören, in Aussicht genommen sind.

Unter den gegenwärtigen, außergewöhnlich ungünstigen Verhältnissen kann sich der Unterricht auf jeder der beiden Stufen zunächst nur auf je ein Halbjahr erstrecken. Es muß versucht werden und ist erreichbar, an der Hand eines solchen aufgestellten Lehrplanes und mit tüchtigen Lehrkräften eine ausreichende Menge gründlicher Kenntnisse zu vermitteln. Dies wird später noch dadurch erleichtert werden, daß die theoretische Vorbildung der Handwerker, die ihre Lehrzeit in einer Eisenbahnwerkstätte zurückgelegt haben, in den im Entstehen begriffenen Eisenbahnlehrlingsschulen im allgemeinen erheblich besser als bisher sein wird. Bei den Handwerkern mit weniger guten Vorkenntnissen kann der Mangel unter Umständen durch eine Wiederholung der Unterstufe ausgeglichen werden.

Vor Aufnahme in die Unterstufe ist eine formlose Prüfung mit den Bewerbern vorzunehmen, in der sie nachzuweisen haben, daß sie eine ausreichende Fertigkeit im Schreiben, Lesen und einfachen Rechnen besitzen. Die Versetzung nach der Oberstufe erfolgt nur auf Grund genügender allgemeiner Leistungen und einer schriftlichen und mündlichen Prüfung. Eine entsprechende Prüfung findet auch nach Beendigung des Lehrstoffs der Oberstufe statt. An den Prüfungen nehmen Vertreter der Lokomotivführer teil. Bei nicht bestandener Prüfung muß die betreffende Stufe wiederholt werden. Erst nach bestandener Schlußprüfung darf der Dienstanfänger, sofern er im übrigen auch das 21. Lebensjahr vollendet hat, zum Fahrdienst zugelassen werden.

Bereits im Fahrdienst stehende Lokomotivführeranwärter, die früher etwa nur einen unvollkommenen Unterricht genossen haben, können auf Wunsch zu einigen oder sämtlichen Stunden nach Maßgabe des vorhandenen Platzes als Gasthörer zugelassen werden. Wo es die Verhältnisse zulassen und Lehrkräfte und Räume zur Verfügung stehen, können auch einzelne Kurse für die bereits in der Praxis befindlichen Lokomotivfahrbeamten besonders eingerichtet werden.

Es ist beabsichtigt, bereits zu Ostern 1920 in Berlin, Cassel, Cöln und einigen anderen Orten bei den dortigen Hauptwerkstätten oder auch in Verbindung mit Maschinenbau- und ähnlichen Schulen die Unterstufe der neuen Fachschule für Lokomotivführeranwärter zu eröffnen. Nähere Bestimmungen hierüber ergehen noch, besonders auch über den in Verbindung mit Vertretern der Lokomotivführer noch auszuarbeitenden Lehrplan.

c) Annahme der Dienstanfänger. Für die Zukunft wird erstrebt, die Annahme von Dienstanfängern für die Laufbahn eines Lokomotivführers wie folgt zu gestalten:

Handwerker, die die Lokomotivführerlaufbahn einzuschlagen beabsichtigen, haben dies in einem durch das vorgesetzte Werkstättenamt an die Eisenbahndirektion zu richtenden Gesuch schriftlich zum Ausdruck zu bringen und zunächst um Zulassung zu der praktischen Werkstättenausbildung zu bitten. Sie haben sich gleichzeitig in dem Gesuch zu verpflichten, nach Beendigung dieser Ausbildung einer durch das Betriebsbedürfnis bedingten Überweisung in den Fahrdienst Folge zu leisten.

Das Werkstättenamt prüft zunächst, ob der Gesuchsteller den allgemeinen Bedingungen genügt, und veranlaßt, wenn dies der Fall ist, die Vornahme einer Vorprüfung durch einen Lehrer der Lokomotivführerfachschule als Vorbedingung für die Aufnahme in die Unterstufe.

Sobald der Bewerber die erforderlichen Vorkenntnisse nachgewiesen hat, soll die ärztliche Untersuchung stattfinden. Hierdurch soll verhindert werden, daß unnötig Handwerker in die praktische Ausbildung und die Fachschule eintreten, die schon von vornherein den für die Zulassung zum Fahrdienst erlassenen Vorschriften nicht entsprechen.

Das Werkstättenamt reicht, wenn alle Vorbedingungen erfüllt sind, das Gesuch an die Eisenbahndirektion weiter. Diese verfügt dann nach Maßgabe des vorhandenen Bedürfnisses die Zulassung des Bewerbers zu der Laufbahn eines Lokomotivführers und damit auch die Zulassung zu dem Unterricht der Fachschule. In die Fachschule kann der Bewerber jedoch nur je mit Beginn eines neuen Halbjahres eintreten. Der Bescheid ist dem Gesuchsteller schriftlich zu geben und mit den Vorgängen später seinen Personalakten beizufügen.

Die gegenwärtigen überaus schwierigen Betriebs- und Werkstättenverhältnisse, der Mangel an maschinentechnischen Eisenbahnbeamten, die für Unterrichtserteilung verfügbar und geeignet sind, und die Unmöglichkeit, sofort genügend Schulräume neu zu bauen oder einzurichten, lassen die unverzügliche volle Durchführung der obigen Maßnahmen noch nicht zu. Es würde dadurch zunächst auch die Gewinnung von Dienstanfängern noch weiter erschwert werden, was bei dem großen Bedarf zurzeit noch durchaus vermieden werden muß.

Ich gebe den Eisenbahndirektionen indes bereits Kenntnis von den in Aussicht genommenen Maßnahmen mit dem Auftrage, schon jetzt danach zu verfahren, soweit dies nach den örtlichen Verhältnissen angängig ist. Bis zum 15. Mai n. J. sehe ich einem Bericht über das etwa Veranlaßte entgegen."

— **Der Eisenbahnerstreik in Dirschau** (vgl. Nr. 9, S. 104 d. Ztg.) hat einen Ausgang genommen, der nicht unbeachtet bleiben darf. Am 30. Januar hatten polnische Marinesoldaten das Denkmal Kaiser Wilhelms I. abgerissen und den Kopf auf einer Stange im Triumph durch die Stadt getragen. Zur selben Zeit wurde an die deutschen Eisenbahner die Forderung gestellt, über die preußischen Kokarden auf ihren Dienstmützen die polnischen Adler zu heften. Die Eisenbahner beantworteten diese Herausforderung mit der Weigerung, unter solchen Umständen Dienst zu tun, stellten ein Ultimatum auf und traten zunächst in einen vierundzwanzigstündigen Proteststreik. 24 Stunden waren Königsberg und Ostpreußen von jedem Verkehr abgeschnitten. Ehe die 24 Stunden verstrichen waren, wurde das Ultimatum der Eisenbahner restlos angenommen. Der polnische Adler bleibt den Dienstmützen fern, die Eisenbahner bleiben, wie ein Führer dem Berichterstatter energisch erklärte, preußische Beamte und werden nicht polnisch. Das Denkmal des alten Kaisers aber wird auf einem deutschen Grundstück wieder aufgerichtet, und die Kosten in Höhe von 30 000 ℳ tragen die Polen.

— **Sächsische Eisenbahndiebstahls-Statistik.** Ein interessantes Bild über die Zunahme der Eisenbahndiebstähle auf der sächsischen Staatseisenbahn geben folgende amtliche Zahlen: Im Jahre 1913 wurden, wie die „Dt. Allg. Ztg." mitteilt, an Entschädigungen für Diebstähle 295 000 ℳ gezahlt; im Jahre 1914 sank die Summe auf 191 000 ℳ, um dann 1915 auf 255 000 ℳ, 1916 auf 450 000 ℳ, 1917 auf 3 086 000 ℳ, 1918 auf 5 259 000 ℳ emporzuschnellen. Das Ergebnis von 1919 liegt noch nicht vor, dürfte jedoch die Zahlen der Vorjahre nicht unerheblich übersteigen.

— **Maschinenabteilung der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen.** Bei der Generaldirektion ist als vierte Abteilung neben der Bau-, der Betriebs- und der Verwaltungsabteilung eine Maschinenabteilung errichtet worden. Der neuen Abteilung, die ihre Tätigkeit sofort aufnimmt, sind alle maschinentechnischen Angelegenheiten, mit Ausnahme des maschinentechnischen Betriebsdienstes, und der gesamte Werkstättendienst zugewiesen worden.

Zum Vorstand der Maschinenabteilung wurde der Oberbaurat Kittel bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen mit der Dienststellung eines Direktors befördert. Mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstandes der Bauabteilung wurde der Baurat Nägele bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen unter Verleihung der Amtsbezeichnung Oberbaurat beauftragt.

Österreich.

— **Französische Eisenbahnwagen für Österreich.** Die österreichische Eisenbahnverwaltung hat vor einiger Zeit ein Abkommen wegen Erwerbung von 1200 französischen Güterwagen abgeschlossen. Ihre Ausfuhr nach Österreich erlitt aber immer wieder Verzögerungen, da sich politische und technische Schwierigkeiten der Abbeförderung entgegenstellten (vgl. Nr. 2, S. 20 d. Ztg.). Nunmehr verlautet, daß in den letzten Tagen diese Schwierigkeiten im wesentlichen beseitigt worden sind und 300 französische Güterwagen sich im Anrollen nach Österreich befinden. Es ist beabsichtigt, in den kommenden Monaten immer je 200 Wagen weiter zur Ablieferung zu bringen. Allerdings steht noch nicht fest, ob die ursprünglich beabsichtigten 1200 Wagen oder ob nur 900 französische Wagen nach Österreich geliefert werden sollen. Der Kaufpreis beträgt für den Wagen 7500 Franken. Er ist bei der Ablieferung der einzelnen Wagen zu einem Drittel in bar in Franken, zu zwei Dritteln in sechsprozentigen Schatzscheinen, die auf Kronen lauten und mit einer einjährigen Laufzeit ausgestattet sind, zu entrichten. Diese Schatzscheine können verlängert werden. Die Umrechnung in Kronen erfolgt zu dem jeweiligen Kurse der Franken am Tage der Übergabe der Wagen.

— **Gepäckbeförderung beim Wien-Triest-Expreßzug.** Die Betriebsdirektion der Südbahn in Wien teilt mit: Mit Rücksicht auf die beim Übergange Spielfeld bestehenden Zollabfertigungsschwierigkeiten werden mit dem Expreßzug Wien-Triest zollpflichtige Gegenstände zur Beförderung mit diesem Zug unter keinen Umständen zugelassen, desgleichen ist die Beförderung von nicht zum persönlichen Reisebedarf gehörigen Gegenständen (Expreßgut) mit diesem

Zug ausgeschlossen. Auch das von den Reisenden im Personenwagen mitgeführte Handgepäck darf keine zollpflichtigen Gegenstände enthalten.

— **Ausbau einer Bahnverbindung Eisgrub-Voitelsbrunn als Ersatz für die Strecke Feldsberg-Voitelsbrunn.** Der Landeshauptmann von Niederösterreich hat über diesen Gegenstand folgende Erklärung abgegeben: Der Staatsvertrag von St. Germain spricht die Stadt Feldsberg dem tschechoslowakischen Staate zu. Eine von der niederösterreichischen Landesregierung im Juli des vergangenen Jahres an unsere Friedensabordnung gerichtete Verwahrung konnte die Losreißung Feldsbergs nicht verhindern. Dessenungeachtet geben die Bewohner dieser urdeutschen Stadt die Hoffnung nicht auf, daß es einem entsprechenden Einvernehmen zwischen der österreichischen und der tschechoslowakischen Regierung gelingen könnte, ihre Stadt dem Lande Niederösterreich zu erhalten. Gewillt, nichts unversucht zu lassen, was geeignet sein könnte, die Stadt in diesem Bestreben zu unterstützen, hat der niederösterreichische Landesrat in seiner Sitzung vom 20. Januar beschlossen: „Der niederösterreichische Landesrat erklärt sich für den Fall der Belassung der Stadt Feldsberg mit ihrem Gebiete beim Lande Niederösterreich grundsätzlich bereit, im Einvernehmen mit der Staatsregierung die Kosten des Ausbaues einer Bahnverbindung Eisgrub-Voitelsbrunn auf mährischem Boden zu tragen und bis zur Fertigstellung gegen eine freie Verfügung des tschechoslowakischen Staates über die auf niederösterreichischem Boden führende Bahnstrecke Feldsberg-Voitelsbrunn keine Einwendung zu erheben."

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Eisenbahnerausstand in Reichenberg (Böhmen).** In dieser Stadt ist die gesamte Arbeiterschaft der Eisenbahnwerkstätte, des Magazins und der Bahnverwaltung in den Ausstand getreten. Die Beamten und Unterbeamten haben sich mit den Arbeitern solidarisch erklärt. Das Fahrpersonal hat sich dem Ausstand nicht angeschlossen. Grund zu dem Ausstand ist die Nichtbewilligung der Forderungen der Arbeiter auf bessere Zuweisung von Kohlen und Lebensmitteln. Von dem Ausstand wird die Linie Zittau-Reichenberg nicht berührt, da diese unter sächsischer Leitung steht.

Luxemburg.

— **Die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn.** Bei den Besprechungen, die zwischen König Albert und dem Präsidenten Poincaré in Ypern stattfanden, handelte es sich, wie wir der „D. Allg. Ztg." entnehmen, vor allem um die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn, die vor 1871 durch die französische Ostbahngesellschaft verwaltet worden war. Belgiens Wünsche gingen dahin, daß Frankreich auf dieses Recht verzichte, während umgekehrt die französische Regierung wegen des großen Wertes, den die Bahn für die Eröffnung des Saarbeckens und den Verkehr nach dem linken Rheinufer besitzt, auf ihrem Recht beharren will. In der Besprechung wurden nun Richtlinien festgelegt, denen zufolge Belgien an der Verwaltung teilnimmt.

Übrige europäische Länder.

— **Der schwedische Eisenbahnvoranschlag für 1921 und die Elektrisierung der westlichen Stammbahn.** Aus den Voranschlagsforderungen der schwedischen Staatsbahnen für das Jahr 1921 heben wir als die wichtigsten folgende hervor: für Elektrisierung der Stammbahnstrecke Stockholm-Göteborg in Erwartung einer kommenden Vorlage vorläufig 8 000 000 Kronen, für Fortsetzung des Baues von Staatsbahnstrecken: ...veg-Brunflo 3 000 000 Kr., Inlandsbahn Volgsjön-Gellivare 400 000 Kr., Forsmo-Hoting 2 600 000 Kr., Hällnäs-Stensele ...000 000 Kr., Umeå-Holmsund 1 100 000 Kr., für Anschaffung von rollendem Material 7 000 000 Kr., Einführung der durchgehenden Luftdruckbremse 2 300 000 Kr., Weichen- und Signalsicherungen 2 000 000 Kr. Um über die Art des bei den schwedischen Staatsbahnen anzuwendenden elektrischen Betriebsstroms zu beraten, wurde ein Sachverständigenausschuß berufen, dem von Ausländern Geheimrat Professor W. Reichel in Berlin und Ingenieur L. Thormann in Bern angehörten. Auch amerikanische Firmen wurden zu Rate gezogen. Der Ausschuß hat sich für die zunächst für elektrischen Betrieb umzubauende Strecke Stockholm-Göteborg für Beibehaltung des bei den schwedischen Staatsbahnen eingeführten Einphasensystems ausgesprochen, und zwar müsse sich dieses System auf einer Periodenzahl 16⅔ und einer Spannung von etwa 15 000 Volt aufbauen. Dr. S.

— **Internationale Schlafwagen-Gesellschaft.** Das neue Fahrplanverzeichnis der Gesellschaft enthält 7 Luxuszüge, 178 Schlafwagenkurse, 209 Speisewagenkurse und 21 Salonwagenkurse. Die Luxuszüge sind der Bombay-Expreß, der einmal wöchentlich zwischen Boulogne und Marseille verkehrt, der Orient-Expreß, dreimal wöchentlich zwischen Paris-Wien-Warschau und Prag, der Paris-(Ostende-) Warschau-Expreß über Prag und der Paris-(Ostende-) Wien-Expreß, je dreimal wöchentlich, der Simplon-Orient-Expreß (Paris-[Ostende-]Mailand-Belgrad oder Bukarest), der täglich verkehrt, der Paris-Rom-Expreß, dreimal wöchentlich, wovon einmal mit Verlängerung bis Tarent, und der Transsibirien-Expreß, der einmal wöchentlich zwischen Omsk und Wladiwostok fährt. Die Schlafwagen- und Speisewagenkurse der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft verkehren wieder in fast allen Ententegebieten, in den neutralen Staaten und den besetzten Gebieten Deutschlands.

— **Die Bergzuschläge der Gotthardbahn.** Nach dem Gotthardvertrage von 1869 war die Gotthardbahn bekanntlich berechtigt, Bergzuschläge zu erheben, wenn die Dividende des Aktienkapitals 8 % nicht überschritt. Nach der Verstaatlichung der Gotthardbahn waren auf Grund des Vertrages von 1909 Zuschlagstaxen von 35 % vom Jahre 1910 ab und von 55 % vom 1. Mai 1920 ab zulässig. Jetzt macht sich eine sehr starke Bewegung zur völligen Abschaffung der Bergzuschläge bemerkbar. Es wird angenommen, daß der Kampf mit der Abschaffung der Bergzuschläge endigen wird, weil die Zuschläge nicht bloß die zunächst beteiligten Kantone, sondern auch die Bundesbahnen selbst schwer belasten. Der hohe Stand der schweizerischen Valuta gegenüber demjenigen der Nachbarstaaten Deutschland und Italien erhöht für die nichtschweizerischen Verkehrstreibenden die Frachtgebühren derartig, daß diese direkt verkehrshindernd wirken. Die Brennerlinie, für die die Tarife in Währungen mit schlechterem Valutazustande zu zahlen sind, macht dem Gotthard außerordentlich starken Wettbewerb. Große Warenzüge, die früher den Gotthard benutzten, gehen jetzt schon über den Brenner nach Italien, ja, es sollen sogar die aus Deutschland nach dem Tessin bestimmten Waren den großen Umweg über den Brenner und Italien machen. Zur Beseitigung dieser Gefahr wird die Bundesverwaltung durch die Presse zur Aufhebung der Bergzuschläge gedrängt.

— **Wasserweg Adriatisches Meer—Schwarzes Meer.** Die großen Schwierigkeiten, unter denen Italien mit der Belieferung seiner aufstrebenden Industrie und seiner Eisenbahnen mit Brennstoffen leidet, haben, wie englische Fachblätter melden, zu dem Plan geführt, einen direkten Wasserweg zwischen Italien und den Ölbezirken von Rumänien und den Randgebieten des Schwarzen und des Kaspischen Meeres zu schaffen. Bis Belgrad bildet die Donau die gegebene Schiffahrtslinie; von da ab soll nach dem einen Plan die Save bis zum Zufluß der Kulpa schiffbar gemacht werden, von dort aus kommt der Ausbau der oberen Save von Sissek nach Laibach oder der Ausbau der Kulpa in Betracht; das letzte Stück müßte ein Kanal nach einem Hafen des Adriatischen Meeres bilden. Nach einem zweiten Plan würde nicht die Save, sondern die Drau Verwendung finden, die in ihrem Oberlauf von Marburg bis Klagenfurt und Villach schiffbar gemacht werden müßte. Ein zu erbauender Kanal würde dann die Verbindung mit dem Oberlauf des Tagliamento herstellen.

— **Direkter Verkehr zwischen Italien und dem S. K. S.-Staat.** Am 16. Dezember 1919 ist zwischen Italien und dem Königreich Serbien-Kroatien-Slawonien ein Übereinkommen für den direkten Verkehr von Reisenden und Gütern abgeschlossen worden. Der Personen- und Gepäckverkehr findet in gebrochener Abfertigung statt, die Übergangsstation ist Logatec (Loitsch), wo die Umbehandlung erfolgen muß. Eil- und Frachtgüter werden mit internationalen Frachtbriefen nach den Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr durchgehend befördert. Die Fracht- und sonstigen Gebühren sind bis Logatec zu frankieren, von da ab in Überweisung zu stellen. Barvorschüsse, Nachnahmen, nachträgliche Verfügungen des Absenders (mit einigen Ausnahmen) und Angabe des Interesses an der Lieferung sind unzulässig. Sendungen nach oder von Logatec können mit inländischen Frachtbriefen aufgegeben werden. Private Spezialwagen, die in der Frist von drei Monaten leer zurückkehren, werden unentgeltlich über den Weg befördert, den sie beladen zurückgelegt haben. Dasselbe gilt für private Spezialwagen, die zur Beladung zurückkehren; sie sind mit internationalem Frachtbrief aufzugeben.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahneröffnung in Palästina.** Laut Regierungsverordnung wurde die schon im letzten Friedensjahre vollendete Bahnstrecke Afule-Dschenin der Linie Afule-Samaria-Nablus dem öffentlichen Verkehr übergeben. Vorläufig verkehrt je ein Zug täglich nach und von Haifa und Samach am Tiberiassee. Durch die Inbetriebsetzung dieser Bahn ist ein Schritt vorwärts zur Erschließung der Jesreelebene getan.

— **Eisenbahnunglück bei Burlington (Nordamerika).** Eine Meldung aus Burlington vom 2. d. M. zufolge entgleiste der Schnellzug Montreal-Burlington und stürzte den Bahndamm hinunter. Zwei Schlafwagen versanken mit den Fahrgästen in den Wellen des Champlainesees.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Wechselverkehr Sachsen-Bayern rrh. Netz, Tarifheft 7 B.

Am 10. Februar 1920 wird die Station Eibach der Bayer. Staatseisenb. mit der Dienstbeschränkung St 250 kg in den direkten Verkehr einbezogen. Die Tarifentfernungen sind zu bilden durch Anstoß von 5 km an die Entfernungen für Nürnberg Hbf.

Dresden, am 3. Februar 1920. (123)
Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Binnentarif der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn und Wechseltarif mit der Bad Eilsener Kleinbahn.

Mit Gültigkeit vom 16. d. Mts. werden unsere Frachtzuschläge erhöht. Es werden demnächst erhoben für 100 kg
1. Eil- und Frachtstückgut 86 ₰.
2. Wagenladungen
   a) für Steinkohlen, Koks, Braun- und Preßkohlen aller Art 8 ₰,
   b) für alle übrigen Güter 8,6 ₰.

Rinteln-Stadthagener Eisenbahn-Gesellschaft.
Der Vorstand. (124)

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr, Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 5. Februar 1920 wird die Station Braunschweig Nordost der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn in den Tarif einbezogen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 31. Januar 1920. (120)
Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Gütertarif Bayern-Basel, Konstanz, Schaffhausen und Singen vom 1. April 1919.

Die Frachtsätze des Tarifes treten mit Ablauf des 29. Februar 1920 außer Kraft und werden ab 1. März 1920 durch erhöhte Sätze ersetzt werden.

München, den 29. Januar 1920. (122)
Tarifamt der Bayer. Staatseisenbahnen rechts des Rheins.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr Heft C II.

Mit Gültigkeit vom 1. 2. 1920 werden die Stationen Niederohmen und Weickartshain als Versandstationen in die Gruppe 2 der Versandstationen des Ausnahmetarifs 7 b aufgenommen. Näheres im preußisch-hessischen Tarifanzeiger und bei den beteiligten Dienststellen. (121)

Frankfurt (Main), 27. Januar 1920.
Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. d. M. werden die Stationen Saarbrücken Hgbf. und Saarbrücken Verschbf. in die Tarifhefte 5, 6 und 8 einbezogen. Gleichzeitig werden die Entfernungen der Station Saarbrücken Hbf. um 1 km ermäßigt und die Abfertigungsbefugnisse dieser Station auf Eilstückgut beschränkt.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungen und in der nächsten Nummer des Tarif- und Verkehrsanzeigers.

Frankfurt (M.), 3. Februar 1920. (127)
Eisenbahndirektion.

Güterverkehr bad.-schweiz. Übergangsstationen-Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 1. II. 1920 sind im schweiz. Transportreglement die Bestimmungen über die Schalterstunden und Liefer- und Abnahmefristen und dementsprechend im schweiz. Nebengebührentarif die Fristen über Lager- und Wagenstandgeld geändert worden. Näheres enthält unser Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 4. Februar 1920. (125)
Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Württ. Binnen-Gütertarif — Tfv. 39 a. Gemeinschaftliches Heft C 1 b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1920 werden die Zuschläge zu den Frachtsätzen der Stationen der Hohenzollerischen Landesbahn bei Eil- und Frachtstückgut auf 50 ₰, in den Wagenladungsklassen für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art auf 16 ₰, für andere Güter auf 18 ₰ für 100 kg erhöht.

Stuttgart, den 27. Januar 1920. (128)
Generaldirektion der württ. Staatseisenbahnen.

Gemeinsamer Binnentarif der Bregtalbahn, Kaiserstuhlbahn und Zell-Todtnauer Eisenbahn.

Mit sofortiger Gültigkeit erhöht sich die Gebühr für die Umladung von Wagenladungsgütern in Zell (Wiesental) aus den vollspurigen in die schmalspurigen Wagen oder umgekehrt für bestimmte lose verladene Güter auf 17 ₰, für Güter der Spinnerei Atzenbach auf 10 ₰ und für alle anderen Güter auf 14 ₰ für 100 kg. Nähere Auskunft erteilt die Bahnverwaltung Todtnau und unser Verkehrsbureau in Darmstadt.

Die Abweichung von § 6 E. V. O. ist genehmigt.

Darmstadt, am 31. Januar 1920. (129)
Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft
Die Direktion.

2. Personen- und Güterverkehr.

Binnentarif der Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft vom 1. Mai 1913. Wechseltarif Nebenbahnen der Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft und der Nebenbahn Rhein-Lahr-Seelbach vom 1. Oktober 1914.

Am 1. Februar 1920 treten im Personen- und Güterverkehr Tariferhöhungen in Kraft. Die Abweichung von § 6 (5) der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung ist von der Aufsichtsbehörde genehmigt.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Kehl, den 29. Januar 1920. (130)
Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft
Abteilung Baden.

3. Personen und Gepäckverkehr.

Norddeutscher Privatbahn-Personenverkehr.

Zum 1. März d. J. wird zum Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr vom 1. April 1918 der Nachtrag II herausgegeben. Der Nachtrag kann von den Verbandsverwaltungen gegen Kostenerstattung bezogen werden.

Lübeck, den 1. Februar 1920. (126)
Die Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tarif Nr. 2544 für den deutsch-österreichisch-italienisch-französischen Personenverkehr über Kufstein/Arlberg, Brenner und über Pontebba.

Der Tarif vom 1. 7. 13 wird mit sofortiger Gültigkeit aufgehoben.

Halle (Saale), den 29. Januar 1920. (119)
Eisenbahndirektion, auch namens der beteiligten Deutschen Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

KNORR-BREMSE Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 9/17.

Mailand 1906: Großer Preis. ═══ Brüssel 1910: Ehrendiplom. ═══ Turin 1911: 2 Große Preise.

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Selbsttätige Einkammer-Schnellbremsen f. Personen- u. Schnellzüge. Selbsttätige Kunze-Knorr-Bremsen f. Güter-, Personen- u. Schnellzüge. Einkammerbremsen f. elektr. Lokomotiven u. Triebwagen. Zweikammerbremsen f. Benzol- u. elektr. Triebwagen. Dampfluftpumpen, ein- u. zweistufige. Notbremseinrichtungen. Preßluftsandstreuer für Vollbahnen. Federnde Kolbenringe. Luftsauge- u. Druckausgleichventile, Kolbenschieber u. -Buchsen f. Heißdampflokomotiven. Aufziehvorrichtung für Kolbenschieberringe. Speisewasserpumpen und Vorwärmer. Vorwärmerarmaturen u. Zubehörteile. Schlammabscheider. Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Strafsen- und Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H., vereinigte Christensen- und Bökerbremsen)

Luftdruckbremsen für Straßen- u. Kleinbahnen: Direkte Bremsen. Zweikammerbremsen Selbsttätige Einkammerbremsen. Elektrisch und durch Druckluft gesteuerte Bremsen Achs- u. Achsbuchskompressoren. Motorkompressoren ein- u. zweistufig mit Ventil- u. Schiebersteuerung. Selbsttätige Schalter u. Zugsteuerung für Motorkompressoren. Druckluftsandstreuer f. Straßen- u. Kleinbahnen. Druckluftfangrahmen. Druckluftalarmglocken u. -Pfeifen. Bremsen-Einstellvorrichtungen. Türschließvorrichtungen. ● Zahnradhandbremsen mit beschleunigter Aufwickelung der Kette. Fahrbare u. ortsfeste Druckluftanlagen für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektrischer Maschinen und anderer Gegenstände. [7001]

H. R. Heinicke

Schornstein- und Feuerungsbau

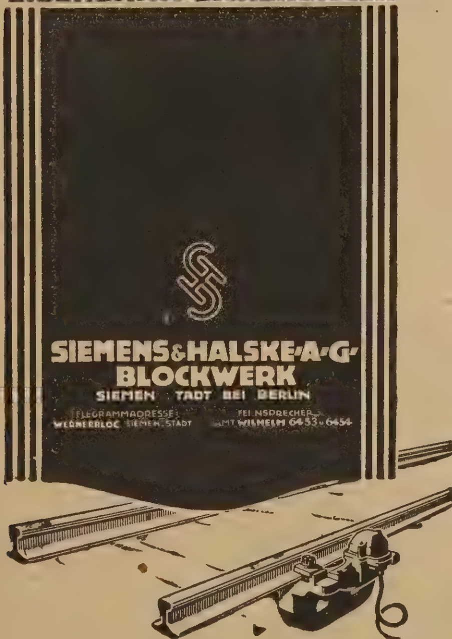
Chemnitz, Berlin NW 23, Breslau, Mannheim, München, Düsseldorf, Wien u. Budapest [7142]



Tropföler

liefern in großen Posten rasch und gut [7159]

Armaturenwerke Blanke & Rast, Dippoldiswalde i. Sa.



Der Siegeslauf des Metallschlauchs

mit Gürtelpanzer D.R.P.



Anwendbar für Pressluft, Dampf gesättigt u. überhitzt, Wasser • Gas, Oele, Laugen, Benzin usw.

GEBRÜDER JACOB
ZWICKAU i. Sa. 23
Zwickauer Metallschlauchfabrik.

Propaganda Stuttgart

Verlag von Julius Springer in Berlin W 9

Vor kurzem erschien:

Taschenbuch für Bauingenieure

Unter Mitwirkung von bewährten Fachleuten

Herausgegeben von

Dr.-Ing. E. h. **Max Foerster**

Geh. Hofrat, ord. Professor für Bauingenieurwesen an der Technischen Hochschule Dresden

Dritte, verbesserte u. erweiterte Auflage

2263 Seiten. Mit 3070 Textfiguren

Preis
in einen Leinenband gebunden M. 56.—
in zwei Leinenbänden gebunden M. 60.—
(Hierzu Teuerungszuschlag)

Zu beziehen durch jede Buchhandlung

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin. Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 11. Berlin, den 11. Februar 1920. LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.
Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, **amtliche Bekanntmachungen** an das Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.
Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 8 M. für das Vierteljahr bezogen werden.
Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 40 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 45 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 50 Pf. abgegeben.
Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 1.35 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.
Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24.**
Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Inhalt:

Neue Wege zur Verbesserung des deutschen Verkehrswesens.

Vortrag von **Otto Buschbaum** in Gleiwitz vor dem bayer. Bezirksverein deutsch. Ingenieure, München.

Der Verkehr unserer Eisenbahnen und Binnenschiffe, Kraft- und Luftfahrzeuge wird künftig Reichssache sein. Der Wille zur nationalen Einheit, der aus diesem Beschluß der deutschen Nationalversammlung spricht, ist ein Lichtblick in trüber Zeit. Es ist aber keine leichte Aufgabe, unsere 8 Staats- und 21 Privatbahnen, den Wasserstraßen- und Kraftverkehr unter einheitliche Leitung und Betriebsführung derart zusammenzufassen, daß wirklich ein Nutzen für die Allgemeinheit daraus erwächst. Angesichts der sich namentlich in den letzten Jahren turmhoch häufenden Verkehrschwierigkeiten ist die bange Frage verständlich, ob wir denn auf dem richtigen Wege sind, und wie es erst werden soll, wenn der Verkehr wieder wächst. Und der Verkehr **muß** wieder wachsen, sollen die Völker nicht zugrunde gehen, denn auf die Dauer lassen sich ihre Bedürfnisse nicht zurückhalten. Wir selbst werden mehr als früher mit unseren eigenen Erzeugnissen auskommen müssen, und in regerem Austausch zwischen Ost und West, Nord und Süd wird die durchschnittliche Beförderungsweite der Güter steigen, wie es in den Kriegsjahren schon geschehen ist. Leider wurde aber diese an sich erfreuliche Erscheinung infolge der mangelnden Elastizität unserer Verkehrsanlagen zu einer der wesentlichsten Ursachen der heutigen Verkehrsschwierigkeiten. Auch unsere Ein- und Ausfuhr wird wieder zunehmen, denn wenn die Völker sich auch hassen mögen, so ist doch glücklicherweise von einem Klügeren dafür gesorgt, daß sie sich gegenseitig brauchen.

Mit dem einstigen Vertrauen in die Obrigkeit ist auch die Zuversicht in die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen erschüttert. Daher kommt es, daß Laien und auch mancher Sachverständige nach den Wasserstraßen als den Helfern aus Verkehrsnot rufen. Diese Hoffnung ist verständlich. Hat doch dank der tätigen, von keiner anderen Regierung der Welt übertroffenen Fürsorge des preußischen Staates für seine Wasserstraßen der Güterverkehr auf ihnen sogar noch schneller als der auf den Eisenbahnen zugenommen, so daß er auf ein Viertel der Eisenbahnleistungen anwuchs. Man darf aber nicht vergessen, daß unser Wasserstraßennetz weder einheitlich noch fertig ausgebaut ist, und daß es alljährlich wochen- und monateweise durch Frost, Hochwasser, Wassermangel u. dgl. m. in seiner Leistungsfähigkeit stark behindert ist. Man sollte sich auch nüchtern eingestehen, daß eine gut ausgebaute Eisenbahnlinie, von wenigen Sonderfällen abgesehen, an Leistungsfähigkeit und Wohlfeilheit der Beförderung selbst große Kanäle übertrifft. Unsere nächste Sorge muß also heute sein, die vorhandenen Eisenbahnen möglichst leistungsfähig herzurichten, so daß sie allein zur Erfüllung der Zukunftsaufgaben ausreichen.

Genügt die Erneuerung des früheren Standes unserer Bahnen?

Über diese Frage müssen wir uns zunächst klar werden. Wir wissen aus Angaben des preußischen Eisenbahnministers, daß Milliardenaufträge erteilt sind, um unsere Eisenbahnen wiederherzustellen. Über Näheres ist unsere Öffentlichkeit nicht unterrichtet; es ist aber bekannt, daß lediglich das Bisherige, soweit es heruntergewirtschaftet oder verloren ist, mit hohen Kosten durch Gleichwertiges ersetzt wird. Nur

eine eingehende Untersuchung der Ergebnisse der bisherigen Arbeitsweise unserer Staatsbahnen kann darüber aufklären, ob dieses Verfahren ausreicht. Das Schwergewicht wird dabei auf die Betriebsführung zu legen sein; sie ist die Seele des Unternehmens, sie gibt Aufschluß über seine innere Gesundheit. Durch Verquickung mit der davon ganz unabhängigen Finanzfrage wird das Bild nur getrübt. Unsere deutschen Staatsbahnen sind, äußerlich betrachtet, ein Verband nebeneinanderstehender, gleichberechtigter Unternehmungen. In Wirklichkeit aber waren die preußischen Staatbahnen in jeder Beziehung maßgebend, nicht nur, weil drei Viertel der Verkehrseinnahmen und -leistungen der deutschen Bahnen auf sie entfallen, sondern in noch höherem Maße, weil Preußen die fast alleinige Quelle der inländischen Rohstoffe, der Sitz des Großgewerbes in Industrie und Landwirtschaft und der Syndikate und Großbanken ist. Es ist daher berechtigt und notwendig, daß im folgenden die Gebarung der preußischen Staatsbahn ausführlicher als die der anderen deutschen Bahnen behandelt wird.

In die Jahre seit der Verstaatlichung der preußischen Bahnen, etwa von 1880 bis zum Kriege, die hier betrachtet werden sollen, fällt der gewaltige Aufschwung unserer Privatwirtschaft. Dem Unternehmungsgeist unserer wirtschaftlichen Führer im Verein mit technischem Fortschritt gelang es, ohne den Menschen schärfer anzustrengen, aus Kohle und Hochöfen, aus dem Ackerboden und den Arbeitern immer mehr herauszuholen. Für die Herstellung von 1000 t Roheisen sind heute nur noch 2,5 Mann nötig gegen 11 im Jahre 1875; trotz der Steigerung der Einkommen wird eine Pferdekraft Lokomotive oder 1 t Güterwagentragkraft heute erheblich billiger hergestellt als vor Jahrzehnten. Auch in der Landwirtschaft und in der See- und Binnenschiffahrt, soweit diese mit dem Großgewerbe zusammenarbeitet und daher über die Ware, die Transport- und Umschlageinrichtungen sowie über den Absatz verfügt, finden wir das rege Vorwärtsschreiten. Nicht die Zahl der Bergwerke und Hochöfen, aber ihre Größe und Erzeugung und damit die Mächtigkeit ihrer Güterströme wuchs auf das Drei- bis Fünffache. In Riesenbetrieben und Verkaufsvereinigungen ballte sich das Verfügungsrecht über diese Gütermassen in immer weniger Händen zusammen, mit dem Erfolg, daß heute mehr als die Hälfte aller Güter, die in den offenen Güterwagen der preußischen Staatsbahn befördert werden, Staats- oder Syndikatskohle ist. Man muß sich nur einmal hineindenken, was für eine große Vereinfachung des Güterverkehrs bei innigem Zusammenarbeiten von Verkehr und Wirtschaft hierdurch ermöglicht wurde, daß beispielsweise das Rangiergeschäft, wenn auch nicht auf den dritten bis fünften Teil, so doch ganz erheblich hätte vermindert werden können.

Diese Aufgabe ist unseren Staatsbahnen nicht gelungen; ja, es ist kaum ein ernsthafter Versuch zu ihrer durchgreifenden Lösung gemacht worden. Daß sie den aus der glänzenden Wirtschaftsentwicklung erwachsenden hohen Anforderungen fast klaglos gerecht wurden, im Personenverkehr durch pünktlichen und schnellen Betrieb Mustergültiges leisteten, daß sie insbesondere in einer Zeit der allgemeinen Lohnsteigerung die Beförderungsgebühren für Personen- und Güter langsam ermäßigen und trotzdem hohe Überschüsse und gute Rente abwerfen konnten, ist gewiß ein Beweis fleißiger und vorsorglicher Arbeit der Verwaltung. Diese in die Augen fallenden Vorzüge sind aber auch die Ursache, weshalb man in Öffentlichkeit und Parlament auf jede sachverständige Kontrolle und Kritik, ja auf jede Mitarbeit verzichtete. Heute, wo wir nicht mehr aus dem Vollen schöpfen, wo sparsamster Betrieb und niedrige Tarife die Forderung des Tages sind, müssen wir genauer prüfen und uns sagen, daß bei einem solchen Monopolbetrieb, der schon durch seine Größe außerhalb jedes Vergleichs steht, eine hohe Rente nicht notwendigerweise auch ein Zeichen innerer Güte zu sein braucht. Wie leicht könnten doch z. B. die Staatsbergwerke in Rheinland-Westfalen große Überschüsse und hohe Rente abwerfen, wenn sie ebenfalls das uneingeschränkte Monopol hätten und ihre Verkaufspreise um ein weniges höher ansetzen könnten. Dann würden sie allgemein für vorzüglich arbeitende Betriebe gehalten. Erst durch den Vergleich mit den daneben stehenden, viel günstiger abschneidenden Privatzechen erkennt man, daß viel bessere Leistungen möglich sind. Bei unseren unter sich gleichartigen Staatsbahnen fehlt eine solche Vergleichsmöglichkeit. Da bedurfte es erst sorgfältiger, umfangreicher Untersuchungen, die hier nur in ihren Ergebnissen gebracht werden können, um klarzulegen, wie sehr unsere Staatsbahnen hinter den Erfolgen der Privatwirtschaft zurückgeblieben sind. Gerade in den Industriebezirken Preußens, wo die Zusammenballung der Güter und des Verkehrs infolge hoher Ferntarife am stärksten und die Möglichkeit großer Vereinfachungen des Verkehrs am größten ist, hat die Verkehrsverwaltung am meisten versagt. Es mißlang den preußischen Staatsbahnen die Steigerung der Ausnutzung der Güterwagen und Lokomotiven; die Nutzlast der Güterzüge wuchs langsamer, als die Tragkraft der Wagen, und die Hilfsdienste nahmen sogar bedeutend schneller zu als der Güterverkehr. Insbesondere mußten die Rangierleistungen, statt daß sie kräftig abnahmen, sogar weit schneller als der Zugverkehr vermehrt werden. Selbst wenn man, wie es in der Statistik seit 1880 unverändert geschieht, die Stunde Rangieren 5 km Zugdienst gleichsetzt, ist eine erhebliche Verschlechterung vorhanden, wie Abb. 1 unwiderleglich zeigt. Sorgfältige Untersuchungen führen aber auf mehreren Wegen

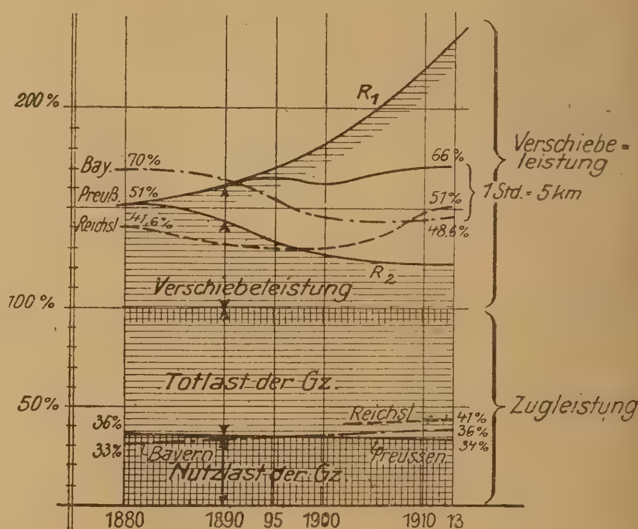


Abb. 1.
Nutzleistung, Gesamtleistung und Verschiebeleistungen im Güterverkehr.

zu der Erkenntnis, daß jetzt die Rangierstunde im Vergleich zu früher viel höher bewertet werden muß.

Der Vergleich mit den nächst größeren Bahnen, den bayerischen und den Reichsbahnen von Elsaß-Lothringen, zeigt, daß in früheren Jahrzehnten in Bayern erheblich mehr rangiert wurde als in Preußen, wie es in diesem Lande des Mittel- und Kleingewerbes nicht anders zu erwarten war. Die Verhältnisse haben sich aber im Gegensatz zu Preußen dort langsam gebessert und Preußen überholt. Im Reichsland, das ebenso wie Preußen viel Großbetrieb und Massenversand aufweist, waren und blieben die Verhältnisse besser, obwohl auch dort in der letzten Zeit eine starke Verschlechterung eintrat. Nicht nach der Kurve R_1, sondern nach R_2 in Abb. 1 hätten sich die preußischen Rangierleistungen entwickeln müssen.

Ähnlich ungünstige Verschiebungen finden wir als Ausfluß der zunehmenden „Dickflüssigkeit“ des Betriebes auch bei den anderen Hilfsdiensten, den Leerfahrten der Lokomotiven und ihren Bereitschaftsleistungen, die mit den Rangierleistungen zusammen etwa das Doppelte der Zugleistungen erfordern.

Aber auch im Zugdienst ist ein erheblicher Fortschritt in diesen 35 Jahren nicht zu verspüren. Die Achsenzahl der Güterzüge blieb die gleiche; sie nahm in Preußen 1895 sogar um 20 % ab und wurde erst 1907/08 durch Einführung der Betriebsleitungen und die Verwendung schwererer Lokomotiven, also durch Verstärkung des technischen Einflusses, wieder auf die frühere Höhe gehoben. Es ist meines Erachtens kein Zufall, daß diese auch in anderen Beziehungen seit 1895 zu beobachtende Verschlechterung mit der Einführung der noch heute geltenden Organisation der preußischen Staatsbahnverwaltung zusammenfällt. Daß auch im Zugbetrieb das Verhältnis Nutz- zu Gesamtlast etwas ungünstiger wurde, ist auf die anhaltende Verschlechterung in der Ausnutzung der Tragkraft der beladenen preußischen Güterwagen zurückzuführen. Als Ursache wird häufig die Zunahme der Wagengröße hingestellt. Die Frage sei hier kurz gestreift, da später die Vergrößerung unserer Güterwagen vorgeschlagen wird. Aus der Abb. 2 geht hervor, daß in Bayern und Elsaß-Lothringen nicht eine Verschlechterung, sondern eine Besserung festzustellen ist, daß also andere, in der preußischen Verkehrsverwaltung liegende Gründe die Ursache sein müssen. Bei der sprunghaften, noch nicht zum Abschluß gekommenen Vergrößerung der etwa doppelt so großen nordamerikanischen Güterwagen wäre dieser Grund eher stichhaltig, besonders wenn man berücksichtigt, daß dort in freier Vereinbarung sich 2000 Eisenbahngesellschaften in eine noch nicht das Doppelte der unsrigen betragende Gütermenge teilen müssen. Die Abb. 2 zeigt aber auch die interessante Tatsache, daß dort beim Einsetzen einer scharfen

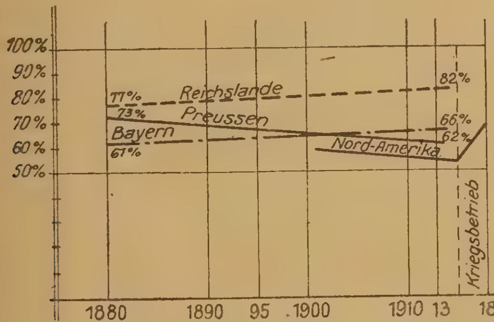


Abb. 2.
Die Ausnutzung der Tragkraft der Eisenbahngüterwagen, 1880—1913/18.

einheitlichen Leitung, wie wir sie seit Jahrzehnten gewohnt sind, die Ausnutzung der Tragkraft der großen Wagen erheblich besser wurde, besser als die unserer kleinen Wagen.

Der alleinige Gradmesser des inneren Wertes der Betriebsverwaltung ist aber das Verhältnis von Nutzleistung zu erforderlicher Gesamtleistung, der „betriebliche Wirkungsgrad“. Durch Buchungsverfahren und geschickte Finanzpolitik kann sein Gang vielleicht verdunkelt, niemals aber sein maßgebender Einfluß auf die Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit des Unternehmens beseitigt werden. Das Ergebnis der Betrachtung ist in Abb. 3 für die verschiedenen deutschen Bahnen und das Jahr 1913 dargestellt. Der Vergleich mit der gleichfalls eingetragenen Leistung, die im preußischen Güterverkehr bei gleicher Nutzleistung im Jahre 1880 notwendig gewesen wäre, zeigt die bedeutende innere Verschlechterung in dieser Zeit allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwunges. Man sieht, daß auch die kleineren deutschen Bahnen im Jahre 1913 nicht so günstig arbeiteten wie Preußen 1880, kurz nach der Verstaatlichung. Sie haben aber immerhin innerhalb des durch Preußen bestimmten Rahmens, aus dem herauszutreten ihnen nicht möglich war, günstiger gearbeitet als Preußen. Das klarzustellen ist nützlich; zeigt es doch, daß gerade in

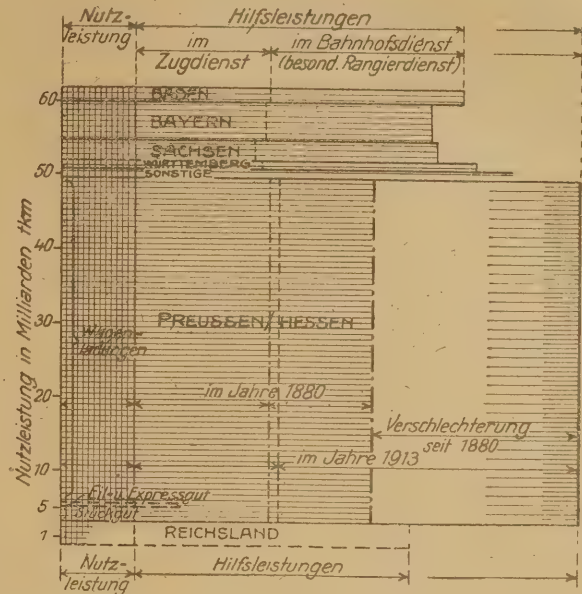


Abb. 3.
Die Gesamtleistungen, Nutzleistungen und Hilfsleistungen im Güterverkehr der einzelnen deutschen Eisenbahnen im Jahre 1913.

Preußen eine Besserung mit allen tauglichen Mitteln erstrebt werden muß.

Darüber müssen wir uns klar sein, daß in unserer heutigen Lage die Fortsetzung der bisherigen und heute noch viel schlechteren Betriebsgebarung die *dauernde Lähmung unseres Verkehrswesens* mit ihren unausdenkbaren Folgen bedeutet. Das haben wir, fürchte ich, noch nicht zur Genüge erkannt, wenn jede kleine Besserung des Verkehrs, sei es auch nur infolge Sabotage oder Streiks der Bergarbeiter, uns aufatmen läßt. Denn was bedeutet die in Abb. 3 als „Verschlechterung seit 1880“ bezeichnete Fläche? Doch nichts weniger, als daß die notwendigen Gesamtleistungen *über den Verkehrszuwachs hinaus* in diesem Maße angewachsen sind, und daß Personal, Bahnanlagen und Fahrzeuge, und letzten Endes auch Kapitalien dementsprechend bereitgestellt werden mußten. Nun ist versucht worden, *durch technische Mittel* diese Verschlechterung wieder wettzumachen, und zwar dort am energischsten, wo es am nötigsten war, und am meisten durch große zur Verfügung stehende Geldmittel erleichtert wurde, nämlich bei den preußischen Staatsbahnen. Von ihren Ingenieuren ging die Erhöhung der Tragkraft der Güterwagen, der Zugkraft der Lokomotiven und neuerdings die Einführung der selbsttätigen Luftbremse in den Güterbetrieb aus. Aber ihre Bemühungen reichten nicht aus, die Verschlechterung der Verkehrsgestaltung auszugleichen. Das geht, ohne auf Einzelheiten hier näher einzugehen, u. a. daraus hervor, daß unter dem Zwange der Not die Bahnhofgleislängen, also die Bahnhofbauten in Preußen, weit schneller vermehrt werden mußten als die Gesamtgleislängen, was um so schwerer ins Gewicht fällt, als die starke Zunahme der preußischen Gleise zum weitaus größten Teil auf den Bau neuer Nebenbahnen entfällt, die nur wenig Bahnhofgleise aufweisen. Es ist ein ganz unhaltbarer, aus der geschilderten ungünstigen Entwicklung entspringender Zustand, daß in Preußen der An-

teil der Bau- und Dienstgutbeförderung für den eigenen Bedarf seit 1880 von 5,6 auf 11,5 % der geleisteten Nutzkilometer anwuchs. In Bayern ist in Übereinstimmung mit dem zuvor Gesagten die Entwicklung viel gesunder; obwohl die bayerischen Lokomotiven und Bahnhöfe beträchtlich kleiner sind, genügen sie doch zur Erzielung gleicher Nutzleistung. Der Verkehr ist in diesen kleinen Verwaltungen besser zu übersehen; die an sich vielseitigere und schwierige Aufgabe wird dort besser, d. h. mit geringeren Mitteln gelöst. Es sind das die gleichen Erfahrungen, die seinerzeit Hessen machte, als es seine stark heruntergewirtschafteten Bahnen in die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft einbrachte. Man freute sich in Hessen der augenfälligen Besserung des äußeren Zustandes der Fahrzeuge und der Einnahmen, merkte aber je länger je mehr, daß auf den hessischen Anteil der Ausgaben derart hohe, bisher ganz ungewohnte Beträge für Bauten und Fahrzeuge entfielen, daß die an sich schon durch Parlamentsmißwirtschaft üblen Staatsfinanzen trotz der hohen Verkehrseinnahmen nicht zur Gesundung kommen konnten. Es ist bezeichnend für unsere oberflächliche Zeit, daß auch in solchen Verkehrsfragen lediglich nach dem äußeren Schein geurteilt wurde.

Im Personenverkehr liegt die Sache ähnlich. Auch da ist man aus Entgegenkommen der Öffentlichkeit und dem Parlament gegenüber zu einem Beförderungsluxus gekommen, zu einer Verschlechterung des Verhältnisses von Nutz- zu Gesamtlast, welche die an sich schon nicht vorhandene Rentabilität noch verschlechterte. Erst in den letzten Jahren hat man wie in der Binnen- und Seeschiffahrt die Transporteinheiten, die Zugstärke vergrößert, die Geschwindigkeit der Personenbeförderung ermäßigt und damit die Rentabilität gebessert. Im Drange der Not hat man seit einigen Jahren auf Wunsch der Heeresleitung auch, wie bekannt, damit begonnen, in den Güterverkehr der Eisenbahnen und Wasserstraßen regelnd einzugreifen, sich um Versender und Abnehmer und um den Verwendungszweck der zu versendenden Güter zu kümmern. Der Erfolg ist vorläufig noch hinter dem guten Willen stark zurückgeblieben, weil sich der glatten Abwicklung einer derartigen Regelung gewaltige, in unserem heutigen Betriebsapparat liegende Hemmungen entgegenstellten, wie noch gezeigt werden wird.

Verbesserung der vorhandenen Einrichtungen.

Es sind nun Verbesserungen der heutigen Einrichtungen unserer Bahnen im Gange; andere wurden vorgeschlagen. Es fragt sich, in welchem Umfang sie wirken werden. Das Eindringen in die Betriebsführung und Selbstkosten unseres Bahnbetriebes läßt deutlich erkennen, daß die allgemeine Einführung der 15- und 20-t-Wagen bei den heutigen (1913) Betriebsverhältnissen höchstens 5 % Ersparnisse bringen kann. Der heutige Güterwagen ist, so sorgfältig er im einzelnen konstruiert ist, nicht für schnelle Be- und Entladung, die doch bei allen Massengütern, also bei über neun Zehnteln des Güterverkehrs, das Ziel sein muß, geeignet. Das zeigt sich deutlich bei den Schwierigkeiten, große Kohlenzüge direkt vom Versender zum Empfänger durchlaufen zu lassen. Sind doch die ersten großen Verkehrsstörungen 1917 in Berlin gerade darauf zurückzuführen, daß diese Züge nicht schnell genug entladen werden konnten und die Bahnhöfe zustopften.

Aber auch die Vorschläge, die lediglich eine schnellere Entladung der Güterwagen bezwecken, können ebenso wie die selbsttätige Güterzugbremse keine wesentlichen Betriebserleichterungen bringen, weil sie alle nur auf die reine Entlade- und Laufzeit der Güterwagen einwirken, die aber nur 5—7 % ihrer Umlaufzeit beträgt. Es ist daher ein Trugschluß, daß auf diesem Wege die Wagenzahl erheblich verringert werden könnte, was doch die Vorbedingung jeder durchgreifenden Betriebsverbesserung ist.

Die Hoffnungen, daß die durch die Verreichlichung ermöglichte bessere Vereinheitlichung unserer Bahnen in Bau und Betrieb ohne weiteres zu großen Ersparnissen führen würde, sind stark übertrieben, wenngleich natürlich in unserer heutigen Lage bei einem so großen Betrieb jeder Fortschritt zu begrüßen ist. Dabei wird übersehen, daß die Vereinheitlichung bei uns schon weit fortgeschritten war. Andererseits besteht aber auch die Gefahr, daß die Vergrößerung des Unternehmens seine Handhabung noch mehr erschwert, und daß Verbesserungen noch schwerer durchzusetzen sind als bisher. Insbesondere aber ist zu befürchten, daß die Verreichlichung unserer Bahnen zu einer Verschlechterung der kleineren deutschen Staatsbahnen führen wird, wenn die Ursachen der bisherigen Mißerfolge, die zentralistische Organisation der preußischen Staatsbahn, einfach auf das Reich übernommen und noch erweitert wird.

Ebenso werden auch die großen Hoffnungen auf die Wasserstraßen trotz aller Schlagworte nicht in Erfüllung gehen. Wenn man jetzt in Bayern und auch anderswo parallel zu vorhandenen Bahnen neue Kanäle bauen will, dann sollte bei der erforderlichen sorgfältigen Prüfung das Hauptgewicht darauf gelegt werden, daß die preußischen Bahnen ihre Strecken doppelt, diejenigen des nordamerikanischen Ostbezirkes sogar viermal so stark mit Güterverkehr belegen konnten als die bayerischen; auf dieser Grundlage müßten die Selbstkosten für Eisenbahn und Binnenschiffahrt, und nicht wie bisher stets die Tarife verglichen werden. Dann wird es erst ganz klar werden, daß auf lange Zeit hinaus die Sorge für die Verkehrsbefriedigung nur auf unseren vorhandenen Eisenbahnen lastet. Der im Vergleich zum Verkehr viel zu umfangreiche und schwerfällige Apparat unserer Bahnen wird jetzt mit überaus hohen Kosten wieder in seinen früheren Zustand versetzt. Dadurch wird aber, wie wir gesehen haben, ebenso wenig wie früher eine wirklich durchgreifende Verbesserung des Betriebes ermöglicht.

Neue Wege nötig.

Die Verkehrsnot ist jetzt international. Das ist vielleicht für unsere gegenwärtige Regierung eine gewisse Entlastung, kann aber nicht über die bittere Erkenntnis hinwegtäuschen, daß künftig unsere Wirtschaft gegenüber derjenigen der siegreichen Länder mit hohen Vorbelastungen wird arbeiten müssen. Ähnlich wird auch die kostenlose Abgabe eines großen Teils der Fahrzeuge unserer Eisenbahnen und unserer Binnenschiffahrt und der Zwang ihres Ersatzes wirken: bedeutende Erhöhung von Anlagekapital und Selbstkosten und folglich weitere Tariferhöhungen über die in unseren Nachbarländern hinaus müssen die unausbleibliche Folge sein. Das ist mehr, als unsere kranke Wirtschaft ertragen kann. Denn die Transportkosten sind ein viel zu wesentlicher Teil unserer Wirtschaftskosten, als daß wir sie ungestraft ständig weiter erhöhen könnten. Unsere Kohle wurde schon in Friedenszeiten durch die Fracht nach Berlin oder München um die Höhe ihrer Gewinnungskosten verteuert, die uns so unentbehrlichen ausländischen Erze meist noch um viel mehr. Da ist es nicht erstaunlich, daß der Anteil der Fracht- und Ladekosten sich bei unseren Hüttenwerken auf etwa die Hälfte der Produktionskosten beläuft. Was hat doch unter diesen Umständen Amerika für einen Vorsprung dadurch vor uns voraus, daß die Gütertarife seiner Privatbahnen trotz der viel beträchtlicheren Lohnhöhe im Durchschnitt nur etwa die Hälfte der unserigen betragen! Man wende nicht ein, daß es ja bisher gut gegangen wäre. England hat im Krieg viel hinzugelernt, wenn es auch, um mit Lloyd George zu reden, noch nicht den hohen Standard der amerikanischen Wirtschaft erreicht hat, die künftig als ernster, neuer Konkurrent in Europa sich sehr breit machen wird. Man sage auch nicht: Was gehen uns hier in Süddeutschland Norddeutschlands Berg-

bau und Schwerindustrie an oder die gewaltigen Bauausgaben der preußischen Staatsbahn? Das war bisher schon falsch, denn diese Werke wälzen ihre hohen Transportausgaben doch wieder ab auf die letzten Verbraucher der Fertigwaren im ganzen Reiche, so daß alle deutschen Länder in Mitleidenschaft gezogen werden, am meisten vielleicht diejenigen, die von den Industriebezirken am entferntesten liegen. Im kommenden Zeitalter der Reichsbahnen und des Aufbaues sollten wir alle helfen, daß unser Reichsverkehrswesen nicht von vornherein mit neuen unproduktiven Ausgaben dauernd schwer belastet wird, sondern daß möglichst bald ernsthaft und unvoreingenommen geprüft wird, ob nicht auf ganz neuen Wegen eine erhebliche Verbesserung des Wirkungsgrades unseres Verkehrswesens möglich ist.

Das Reichsverkehrsministerium hat sich gebildet. Seine Arbeiten entziehen sich der genauen Kenntnis der Öffentlichkeit. Soweit ersichtlich, sind Techniker von Ruf kaum darin vertreten. Um so mehr sind aber seine Verwaltungs- und Finanzbeamten unter Mitwirkung derjenigen der einzelnen Landesregierungen bemüht, durch Organisations- und Finanzmaßnahmen den Reichsbahnen eine gute Grundlage zu schaffen. Das ist gewiß wichtig. Es muß aber doch im Interesse unserer Wirtschaft mit aller Deutlichkeit gesagt werden, daß wirkliche Hilfe nur durch Verbesserung des Verhältnisses von Nutz- zu Hilfsleistungen kommen kann, also durch technische Mittel. Und es muß auch ausgesprochen werden, daß diesen Herren bei allem guten Willen doch meist von Haus aus die Möglichkeit fehlt, die in die Zukunft weisenden Fragen, um welche es sich dabei handelt, in ihrem vollen Umfang zu beurteilen. Es ist eine Lebensfrage für ganz Deutschland, daß möglichst bald Beschaffungen wie die in Gang befindlichen unterbleiben, wenn eine Prüfung ergeben sollte, daß erfolgversprechendere Wege möglich sind. Das ist für die fern von den Rohstoffquellen und Häfen gelegenen, finanzschwächeren Länder mindestens ebenso wichtig wie für die Industriebezirke.

(Schluß folgt.)

Dreistelliges Vorsignal.

Unter dieser Überschrift wiederholt der Bahnmeister 1. Klasse Ballhausen in Nummer 2 dieses Jahrganges den schon mehrfach gemachten Vorschlag, von einem dreistelligen Vorsignal abzusehen und dem Signal 9 (Warnstellung des Vorsignals) die Bedeutung zu geben: „Am Hauptsignal ist die Stellung „Halt" oder „abzweigende Fahrt" zu erwarten". Er begründet diesen Vorschlag damit, daß ein am Signal 9 vorbeifahrender Lokomotivführer die Geschwindigkeit ermäßigen müsse und zu einer weiteren Ermäßigung der Geschwindigkeit oder gänzlichem Anhalten des Zuges noch genügend Zeit finde, wenn er bereits am Vorsignal vorbeigefahren sei und das Hauptsignal erkennen könne.

Dieser Vorschlag gibt keine für alle Fälle zweckmäßige Lösung der Frage. Bei guter Sichtbarkeit des Hauptsignals könnte der Lokomotivführer wohl wie angegeben handeln. Bei schlechter Sichtbarkeit infolge Nebels oder Dunstes oder infolge von Bahnkrümmungen oder Verdeckung durch andere Gegenstände ist der Zug aber oft bei Erkennung des Hauptsignales schon so nahe an dieses herangerückt, daß er fast zum Stehen gekommen ist. Bei handgebremsten Zügen muß dann erst das Signal „Bremsen lösen" gegeben und abgewartet werden, ob es befolgt wird. Da das Signal von den Bremsern im hinteren Teil eines Güterzuges schlecht vernommen wird und beim Anziehen des Zuges vor Lösung der Schlußbremse leicht eine Zugtrennung eintritt, ist in einigen Bezirken sogar angeordnet, daß in solchen Fällen grundsätzlich der Zug erst zum Stehen zu bringen ist, ehe die Lokomotive wieder anziehen darf. Selbst wenn solche Vorsicht nicht geübt wird, ist ein Zeitverlust von mehreren Minuten unvermeidlich. Dieser Zeitverlust würde sich an jedem Hauptsignal wiederholen und daher den Güterzügen große Verspätungen bringen. Man könnte nun einwenden — was allerdings großen Widerspruch erfahren möchte —, daß schlecht sichtbare Hauptsignale nur selten vorkommen und dieser Fall nicht berücksichtigt zu werden brauche, da nur eine Zugverzögerung, nicht eine Zuggefährdung — wenigstens nicht bei vorsichtiger Fahrt — zu befürchten sei. Es ist aber zu beachten, daß sämtliche Güterzüge große Verspätungen erhalten und daher den ganzen Fahrplan über den Haufen werfen würden. Auf den verkehrsreichen Strecken würde dann auch ein Durchbringen aller Güterzüge selbst mit Verspätung ausgeschlossen sein. In geringerem Umfange tritt auch bei klarem Wetter durch die empfohlene Neuerung eine Zugverzögerung ein, denn heute kann ein Güterzug, wenn er freie Fahrt am Vorsignal vorfindet, ohne Geschwindigkeitsermäßigung weiter fahren, da er mit seiner Höchstgeschwindigkeit von 45 km in der Stunde auch durch die Weichenstraße fahren darf. In Zukunft müßte dagegen jeder abzweigende Zug am Vorsignal bremsen, weil nicht klar ist, ob das Hauptsignal auf Halt oder Fahrt steht, es sei denn, daß es schon sichtbar ist. Demnach würde auch bei klarem Wetter die Fahrt der Güterzüge in der Regel gehemmt, und dieser Zeitverlust müßte im Fahrplan berücksichtigt werden. Selbst wenn man ihn nur mit 2 Minuten ansetzen wollte — eine geringe Zeit, da das Lösen von Handbremsen nicht rasch vor sich geht —, so würde, wenn die Güterzüge sich in 15 Minuten folgen würden, ein Zeitverlust von $^2/_{15} = 13\,\%$ eintreten. Da die wichtigsten Strecken an der Grenze der Leistungsfähigkeit angelangt sind, kann ein solcher Zeitverlust nicht in Kauf genommen werden. Nur für den Fall, daß einem Schnellzuge fälschlich ein Signal für abzweigende Fahrt freigegeben wird, würde der Vorschlag zweckmäßig sein, weil die Bremsung des Schnellzuges durch das Signal 9 veranlaßt würde. Dieser Vorteil wiegt aber die angegebenen Nachteile nicht auf. Wenn man daher davon absehen will, dem Lokomotivführer am Vorsignale anzuzeigen, ob die Fahrt für ein grades oder ein gekrümmtes Gleis frei ist, würde zweckmäßig die jetzige Vorschrift beizubehalten sein. Es ist aber wohl verständlich, wenn die Lokomotivführer wünschen, schon am Vorsignal zu sehen, welche Fahrt für sie frei ist, da dies ihnen einen sicheren Anhalt gibt, wie der Zug abzubremsen ist.

Oberbaurat Schwarz (Berlin).

* * *

Auch Herr Oberbaurat Kiel (Hannover) spricht sich gegen die Ballhausenschen Vorschläge aus und begründet seine Ansicht, wie folgt: „Der Verfasser scheint auf die Befragung der Lokomotivführer von Güterzügen weniger Wert gelegt zu haben. M. E. würden diese den Vorschlag wenig beifällig aufgenommen haben. Denn das Personal eines Güterzuges muß am Vorsignal ganz anders handeln, je nachdem der Zug vor dem Hauptsignal zum Halten gebracht wurde oder in den Bahnhof einfahren soll. Will man beiden Zugarten, dem Schnellzug und dem Güterzug, gerecht werden, so bleibt nur das dreistellige Vorsignal übrig.

Zugegeben wird, daß vermieden werden muß, die langen Drahtleitungen zum Vorsignal noch mehr als jetzt zu belasten, wenn nicht gleichzeitig durch Verbesserung der Leitungsführung für Herabminderung der Widerstände gesorgt wird. Ob das dritte Signalbild nicht ohne Mehrbelastung der Leitung hergestellt werden kann, mag dahingestellt bleiben. Zur Verbesserung der Leitungsführung möchte ich folgende Änderung der Führungsrollen vorschlagen.

Bei der jetzt üblichen Bauart drehen sich die Leitungsrollen auf fester Achse. Das hat gegenüber der festen Verbindung der Achse mit der Rolle den Vorteil, daß auf gemeinschaftlicher Achse mehrere Rollen nebeneinander untergebracht werden können und damit an Platz gespart wird. Der Nachteil ist aber, daß die auf Biegung beanspruchten Achsen ziemlich große Durchmesser erhalten müssen und daß die Rollen, da die Nabenbreite beschränkt ist, leicht ecken und sich dann aneinander reiben. Wenn dagegen die Achse mit der Rolle fest verbunden wird, also an den beiden Enden in Zapfen ausläuft, so können diese Zapfen erheblich dünner gehalten werden als die jetzt üblichen Achsen. Der Reibungswiderstand wird also geringer. Da solche Rollen mehr Platz beanspruchen als die jetzige Bauart, dürfte ihre Einführung zunächst auf den Abschnitt zwischen Haupt- und Vorsignal, wo nur zwei Drähte durchzuführen sind, beschränkt werden können. Ob gleichzeitig durch Vergrößerung des Rollendurchmessers und durch Verminderung des Abstandes der Unterstützungen eine nennenswerte Ermäßigung des Widerstandes zu erreichen ist, dürfte unabhängig hiervon zu prüfen sein. Der ungünstige Einfluß des Rauhreifs könnte vielleicht durch Erbreiterung der Rille vermindert werden".

Hiermit soll die Erörterung über die Zweckmäßigkeit und die Ausgestaltung des dreistelligen Vorsignals abgeschlossen werden.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Der Übergang der Staatseisenbahn auf das Reich.** Der Reichsverkehrsminister Dr. Bell erörterte vor Vertretern der Presse den augenblicklichen Stand der Übernahme der Eisenbahnen auf das Reich. Er führte u. a. aus: „Die Presse hat den begreiflichen Wunsch, über den augenblicklichen Stand unserer Arbeiten Näheres zu erfahren. Aus den Wünschen der Länder heraus, die sich in dieser Richtung mit den Interessen der Reichsregierung decken, wird seit Anfang Dezember v. J. zwischen dem Reich und den Landesverwaltungen darüber verhandelt, ob nicht die Überführung der Staatsbahnen auf das Reich bereits zum 1. April 1920, also um ein Jahr eher möglich sei, als es die Reichsverfassung vorsieht. Die Gesundung der Verkehrsverhältnisse ist so dringlich, und von ihr hängt unsere ganze Zukunft so sehr ab, daß man mit dem Grundsatz der „Vereinbarung“ nicht mehr auskommen kann. Daneben spricht die Durchführung des großen Steuerprogramms zum 1. April 1920 für die Vorverlegung des Vereinheitlichungstermins auf diesen Tag. Denn den Ländern fehlen von diesem Zeitpunkt an die Mittel, um die Zuschüsse für ihre Eisenbahnetats zu decken. Schließlich drängt die zum 1. April 1920 im Reich einsetzende Besoldungsreform gleichfalls zu einer Früherlegung des Termins, da das große Heer der Eisenbahnbeamten der Länder eine Anpassung seiner Besoldungs- und Rangverhältnisse an die neuen Grundsätze des Reichs zu diesem Termin verlangt. Wenn trotz dieser Notwendigkeiten für eine schleunige Vereinheitlichung die Möglichkeit der Einhaltung des auf den 1. April d. J. gesteckten Termins noch nicht feststeht, so ist diese in den politischen, finanziellen und organisatorischen Schwierigkeiten begründet, die einer derartigen Fusion gerade im gegenwärtigen Zeitpunkt entgegenstehen. Die Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens ist 40 Jahre lang an politischen Rücksichten gescheitert. Vor allem in Süddeutschland legt man auf die Beibehaltung einer möglichst großen Selbständigkeit im Verkehrswesen Wert. Den bisherigen Landesstellen soll soviel an Befugnissen gegeben werden, als mit der Übernahme der Verantwortung durch die Zentralinstanz vereinbar ist. Mehrfach ist in der Presse betont worden, daß eine Überleitung zum 1. April d. J. technisch nicht möglich sei. Wenn man darunter eine aus einem Guß gearbeitete Neuorganisation versteht, so ist die Richtigkeit dieser Behauptung ohne weiteres jedem Fachmann klar. Das steht aber anderseits ebenso fest, und darauf möchte ich entscheidendes Gewicht legen, daß, je schneller man die einheitliche Verwaltung schafft, desto scheller mit dem systematischen Wiederaufbau des Verkehrswesens begonnen werden kann. Wie dringlich dieser Wiederaufbau ist, brauche ich nicht zu sagen. Bei dem guten Willen, der, wie ich annehmen darf, alle Verwaltungen beseelt, hoffe ich trotz des kurzen Zeitraumes die Verhandlungen noch zum Ziele führen zu können.“

— **Deutsch-französisches Abkommen über die Grenzbahnhöfe.** Am 18. Dezember 1919 wurde in Baden-Baden von der deutschen Delegation für elsaß-lothringische Friedensfragen mit der französischen Regierung ein Abkommen über die Grenzbahnhöfe im Verkehr mit dem elsaß-lothringischen Eisenbahnnetz getroffen. An der Rheingrenze wurde, wie die „D. Allg. Ztg.“ mitteilt, gemäß Artikel 67 des Friedensvertrages nur ein auf dem rechten Rheinufer gelegener Grenzbahnhof für jede Linie vereinbart und zwar die Bahnhöfe: Wintersdorf, Kehl, Breisach, Neuenburg und ein in der Nähe von Weil-Leopoldshöhe am rechten Rheinufer neu anzulegender Bahnhof, der nicht dem Ortsverkehr dienen soll. Im Verkehr mit Preußen und Bayern wird jeder der vertragschließenden Teile seinen besonderen Grenzbahnhof auf seinem Gebiete einrichten und zwar:

1. für die Linie Germersheim-Lauterburg a) als deutsche Grenzbahnhöfe: den Bahnhof Berg für den Personenverkehr, den Bahnhof Wörth a. Rh. für den Güterverkehr, b) als französischen Grenzbahnhof: den Bahnhof Lauterburg;
2. für die Linie Landau-Weißenburg a) als deutschen Grenzbahnhof: den Bahnhof Winden, mit Zollposten für den Personenverkehr in Kapsweyer und Scheidt, b) als französischen Grenzbahnhof: den Bahnhof Weißenburg;
3. für die Linie Trier-Diedenhofen a) als deutsche Grenzbahnhöfe: den Bahnhof Perl für den Personenverkehr und den Güterverkehr, wenn Perl Bestimmungsstation ist; den Bahnhof Nennig für den übrigen Güterverkehr, b) als französischen Grenzbahnhof: den Bahnhof Sierck.

Auf die Strecken, die in das Saargebiet münden, wurde da Übereinkommen nicht ausgedehnt.

Um die Wiederaufnahme des Eisenbahnverkehrs alsbald z ermöglichen, wird jede Verwaltung sofort die notwendige Anlagen zur Abwicklung des Zoll- und Eisenbahndienstes i Angriff nehmen. Auf den gemeinsamen rechtsrheinische Grenzbahnhöfen werden Dienststellen eingerichtet, die für di französische Eisenbahnverwaltung die Abfertigung von Pe sonen, Gepäck und Gütern im Verkehr von und nach Frank reich besorgen. Ob dieser Dienst durch besonderes franzö sisches Eisenbahnpersonal oder durch deutsches Personal z Lasten der französischen Verwaltung erfolgt, bleibt noch i einzelnen zu vereinbaren. Sämtliche Aufwendungen, die di deutsche Regierung infolge der Ausübung des französische Zoll- und Eisenbahndienstes auf deutschem Gebiet zu mache hat, werden ihr durch die französische Regierung erstatte für die Benutzung von Diensträumen, Bahnanlagen usw. wi von der französischen Regierung eine Entschädigung gezah werden.

— **Errichtung einer Hauptabwicklungsstelle der preußisc hessischen Staatseisenbahnverwaltung für die an Polen abg tretenen Gebiete in Berlin und von Abwicklungsstellen i Danzig, Bromberg und Posen.** Zur Überleitung der Verwa tung und des Betriebes der preußisch-hessischen Staatseise bahnverwaltung in den an Polen abgetretenen Teilen d ehemaligen preußischen Eisenbahndirektionsbezirke Danzi Bromberg und Posen und zur Abwicklung der Geschäfte d Staatseisenbahnverwaltung in diesen Gebieten sind durch E laß des preußischen Eisenbahnministers vom 25. Januar d. preußische Abwicklungsstellen in Danzig für die an Pol abgetretenen und die an den Freistaat Danzig fallend Teile des Direktionsbezirks Danzig, in Bromberg für d an Polen abgetretenen Teile des Direktionsbezirks Bro berg, in Posen für die an Polen abgetretenen Teile d Direktionsbezirks Posen errichtet worden. Ihre Leitung ist Danzig dem Oberregierungsrat Schmauch, in Bromberg de Oberbaurat Ortmann und in Posen dem Oberregierungsr Kairies übertragen worden. Die Geschäfte dieser Abwicklung stellen werden nach dem vom Minister genehmigten, jed Abwicklungsstelle besonders zugehenden Geschäftsplan u nach etwa erlassenen besonderen Bestimmungen geführt. Z den Aufgaben der Abwicklungsstellen gehört nach der poln schen Besetzung der abgetretenen Gebiete die ordnungsmäßi Übergabe an die Polen. Die hierüber aufzunehmenden Übe gabeprotokolle werden bei der Abwicklungsstelle gesamme

Bei der Eisenbahndirektion Osten in Berlin ist ei „Hauptabwicklungsstelle der preußisch-he sischen Staatseisenbahnverwaltung für d an Polen abgetretenen Gebiete“ errichtet worde Aufgabe dieser Hauptabwicklungsstelle ist die Überwachu der Arbeiten der örtlichen Abwicklungsstellen in Danzig, Bro berg und Posen und die Herausgabe von Richtlinien z Sicherung der Arbeit dieser Abwicklungsstellen nach einhe lichen Grundsätzen. Die Hauptabwicklungsstelle ist befu und verpflichtet, Geschäfte, die nicht mehr bei den örtlich Abwicklungsstellen bearbeitet zu werden brauchen, nach vo heriger Genehmigung durch den Minister an sich zu zieh und selbst weiter zu bearbeiten.

Die örtlichen Abwicklungsstellen haben das Recht, mit d Eisenbahndirektionen der preußisch-hessischen Staatseise bahnverwaltung unmittelbar zu verkehren. Die Hauptabwic lungsstelle ist berechtigt, von den örtlichen Abwicklung stellen Berichte über ihre Tätigkeit einzufordern und Weisu gen wegen des weiteren Vorgehens zu erteilen. In diszip narer Beziehung unterstehen die Beamten der örtlichen A wicklungsstellen der Eisenbahndirektion Osten.

Der Staatskommissar der preußischen Staatseisenbahnve waltung in Posen bleibt auch nach Errichtung der preu schen Abwicklungsstelle in Posen bestehen und behält die ih bei seiner Bestellung übertragenen Aufgaben und Befugnis Er hat jedoch mit der preußischen Abwicklungsstelle Posen im ständigen Einvernehmen vorzugehen und die A wicklungsstelle über seine Maßnahmen und Beobachtung auf dem Laufenden zu halten. Umgekehrt ist auch er von d Abwicklungsstelle ständig unterrichtet zu halten. Für d Abwicklungsstelle und den Staatskommissar ist ein gemei sames Büro eingerichtet.

Der Minister hat sich vorbehalten, den Beamten des Staat kommissars auch Dienstgeschäfte der Abwicklungsstelle übertragen.

— **Neuregelung des Unterrichtswesens bei den Eisenbah werkstätten.** Der preußische Eisenbahnminister hat an d Eisenbahndirektionen folgenden Erlaß gerichtet:

„Bei den meisten Haupt- und größeren Nebenwerkstätten bis vor dem Kriege und zum Teil auch nachher ein oft se

verschiedenartig gestalteter theoretischer Unterricht an Lehrlinge. Heizeranwärter oder andere jüngere Bedienstete erteilt worden. An einzelnen Orten geschah dies befriedigend und ausreichend; häufig standen indes in den letzten Jahren die Aufwendungen an Zeit und Mühe in keinem Verhältnis mehr zu den erzielten Erfolgen. Ich habe daher eine vollständige Neuregelung des Unterrichtswesens bei den Haupt- und Nebenwerkstätten eingeleitet. In Verbindung damit soll künftig der gesamte Fortbildungsschulunterricht der Lehrlinge in den Eisenbahnwerkstätten eisenbahnseitig und während der Arbeitszeit erteilt werden. Hierfür werden besondere Lehrlingsschulen gegründet, in denen die Lehrlinge in enger Anlehnung an den Lehrplan der öffentlichen Fortbildungsschulen besonders auch in den Gegenständen des Eisenbahnwesens Unterricht erhalten. Von dem Besuch der öffentlichen Fortbildungsschulen sind die Lehrlinge dann zu befreien. Es wird hiermit einem nicht nur von Arbeitervertretern, sondern auch aus Fachschul- und industriellen Kreisen befürworteten Wunsche entsprochen. Neben diesen Lehrlingsschulen werden in den Eisenbahnwerkstätten Fachschulen für Lokomotivführeranwärter gegründet, vgl. Erlaß vom 23. Dezember v. J. (Nr. 10, S. 115 d. Ztg.).

Das gesamte Unterrichtswesen einer Werkstätte wird künftig unter dem Namen „Werkschule" zusammengefaßt. Diese untersteht als Teil des Werkstättenamts dem Amtsvorstand, bei Werkstätten mit mehreren Ämtern dem hierfür von der Eisenbahndirektion bestimmten Amtsvorstand, und bei größeren Nebenwerkstätten dem Vorstand des betreffenden Maschinenamts. Die Eisenbahndirektion kann bei größeren Werkschulen aus der Zahl der Lehrkräfte einen besonderen, dem Amtsvorstand unterstehenden Leiter für die Werkschule oder für jede Abteilung derselben bestimmen.

Die vorgenannten beiden Schularten bilden selbständige Abteilungen der Werkschule. Lehrkräfte und Unterrichtsräume können jedoch für die Abteilungen ganz oder zum Teil gemeinsam sein.

Abteilung I bildet die Lehrlingsschule,
„ II bildet die Fachschule für Lokomotivführeranwärter.

Abteilung I: Die Lehrlingsschule erhält vier Klassen, und zwar ist die unterste Klasse 4 für die Lehrlinge des jüngsten Jahrgangs, und Klasse 1 für die Lehrlinge des ältesten Jahrgangs bestimmt. Abteilung II: Die Fachschule für Lokomotivführeranwärter gliedert sich in eine Oberstufe und eine Unterstufe mit je einer Unterrichtsdauer von einem Halbjahr, entsprechend dem Erlaß vom 23. Dezember v. J. — VI. 65. 135. 947 —. In dem gleichen Erlaß ist auch darauf hingewiesen, daß in Orten mit geeigneten Maschinenbau- oder anderen Fachschulen die Eisenbahnfachschule für Lokomotivführeranwärter einer derartigen Anstalt angegliedert werden kann. Der Unterricht wird dann jedoch nach demselben Lehrplan wie bei der Eisenbahnverwaltung erteilt werden. Der Amtsvorstand, dem die örtliche Werkschule untersteht, ist mit der besonderen Beaufsichtigung des Unterrichts bei jener Anstalt zu beauftragen.

Als Lehrer für die Werkschulen sind entweder hauptamtliche oder nebenamtliche Lehrkräfte in Aussicht genommen. Die Lehrkräfte müssen, sofern sie nicht mindestens ein Jahr Lehrpraxis an einer öffentlichen Fortbildungsschule haben, im allgemeinen eine höhere Maschinenbauschule oder ein Lehrerseminar oder die Untersekunda einer neunstufigen höheren Lehranstalt mit Erfolg besucht haben. Es ist in Aussicht genommen, in dem Haushalt der Eisenbahnverwaltung Stellen für hauptamtliche Lehrkräfte vorzusehen.

Bei dem zurzeit noch vorhandenen Mangel an Lehrkräften, Unterrichtsräumen und Unterrichtshilfsmitteln sowie bei der noch außergewöhnlich schwierigen Lage der Verhältnisse in den Eisenbahnwerkstätten ist es nicht möglich, schon zu Ostern 1920 die Werkschulen im vollen Umfang zu eröffnen. Es können zunächst nur in einzelnen, zum Teil bereits bestimmten Bezirken einige Abteilungen errichtet werden. Von den Lehrlingsschulen kommt aus den vorstehend angeführten Gründen zunächst nur die unterste 4. Klasse in Betracht. Der weitere Ausbau folgt von Jahr zu Jahr. Es werden dann auch die zurzeit noch übermäßig starken Kriegsjahrgänge der Lehrlinge ausgeschieden sein, und es geschieht die Zurückziehung der Lehrlinge aus den öffentlichen Fortbildungsschulen nur allmählich. Da die den Eisenbahnwerkschulunterricht besuchenden Lehrlinge von dem Besuch der öffentlichen Fortbildungsschulen befreit sind, sind etwa von der Eisenbahnverwaltung zu zahlende Beträge anteilmäßig zu kürzen. Nach Einrichtung aller vier Klassen ist die Zahlung vollständig einzustellen. Die Fortbildungsschulen sind von dieser Regelung zu verständigen.

Von der Fachschule für Lokomotivführeranwärter wird zunächst nur die Unterstufe — abgekürzt II U bezeichnet — an den von hier bereits bestimmten Stellen eröffnet; die Eröffnung der Oberstufe, II O, ist für Oktober d. J. in Aussicht genommen.

Zur Ausarbeitung des Lehrstoffs für jede der Schularten, für die Aufstellung der Schulordnung, der Vorschriften für die Einrichtung und den Betrieb der Schule, zu Vorschlägen für die Auswahl der Schulbücher und Unterrichtsmittel sowie zur Mitberatung bei sonstigen hierher gehörenden Fragen wird ein besonderer Ausschuß (Werkschulausschuß) durch besonderen Erlaß eingesetzt werden.

— **Besetzung der Sitzplätze in II. und I. Klasse der Durchgangswagen.** Die wenigen nach der Einschränkung des Personenverkehrs noch verkehrenden Züge sind meist sehr stark besetzt. Die Eisenbahnverwaltung hat deshalb vor einiger Zeit anordnen müssen, bei starkem Andrang die Sitzbänke über das bisher übliche Maß zu besetzen. Die Schaffner handeln daher, entgegen der bei den Reisenden vielfach vertretenen Ansicht, zu Recht, wenn sie in Durchgangswagen die Abteile I. Klasse mit sechs statt mit vier und die Abteile II. Klasse mit acht statt mit sechs Reisenden besetzen. Diese Anordnung, die allen Reisenden zugute kommen kann, muß überall durchgeführt werden, wo die starke Besetzung der Züge es erfordert.

— **Bienenzucht.** Bei den Verhandlungen, die durch die Eisenbahndirektion E r f u r t mit dem bekannten Bienenzüchter, Pfarrer G e r s t u n g in Oßmannstedt über weitere Maßnahmen zur Förderung der Bienenzucht unter den Eisenbahnbediensteten gepflogen worden sind, ist vorgeschlagen worden, in jedem Direktionsbezirk etwa drei in der Bienenzucht besonders erfahrene Bedienstete auszuwählen und als Imkerlehrer auszubilden. Pfarrer Gerstung ist bereit, zu dem Zweck in diesem Frühjahr einen sechstägigen Kursus abzuhalten. An diesen Imkerlehrerkursus würde sich ein dreitägiger Anfängerkursus für Bedienstete des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt und der Nachbarbezirke anschließen, dem auch die Teilnehmer des Lehrerkursus beiwohnen müßten zur Unterrichtung, wie ein Imkerkursus stattzufinden hat. Im nächstfolgenden Jahre und weiterhin würden zur Auffrischung und Erweiterung der Kenntnisse Wiederholungskurse für die Imkerlehrer abzuhalten sein. Die so ausgebildeten Imkerlehrer müssen sich verpflichten, nach Weisung der Eisenbahndirektion Lehrkurse in ihren Bezirken und Vorträge in den Kleintiervereinen abzuhalten und den Zusammenschluß der Imkerei treibenden Eisenbahner innerhalb ihres Bezirkes zu fördern.

Mit diesen Vorschlägen hat sich der preußische Eisenbahnminister nunmehr einverstanden erklärt. Er ermächtigt die Eisenbahndirektionen, nach Bedarf geeigneten Bediensteten, die sich an dem Lehrgang zu beteiligen wünschen und die obige Verpflichtung anerkennen, soweit der Dienst es gestattet, den erforderlichen Urlaub zu gewähren, den außerhalb des Beamtenverhältnisses stehenden Bediensteten unter Fortzahlung des Lohneinkommens. Zweckmäßig sind in erster Linie solche Bedienstete zu berücksichtigen, die bisherigen Bienenzuchtlehrgängen beigewohnt haben. Als Ort für die Abhaltung des Lehrganges ist A r n s t a d t vorgesehen, wo auch die erforderlichen Einrichtungen an Ständen, Geräten usw. vorhanden sind.

— **Der Schlafwagen als Notquartier.** Am 7. d. M. sind nunmehr die bereits in Nr. 4, S. 47 d. Ztg. erwähnten Schlafwagen auf dem Anhalter, Lehrter, Stettiner und Görlitzer Bahnhof und Schöneberg Militärbahnhof in Berlin zu Übernachtungszwecken aufgestellt worden. Der Preis für die Benutzung eines Bettplatzes beträgt für eine Nacht 15 ℳ und 2 ℳ Vormerkgebühr. Bestellungen auf Bettplätze nehmen ausschließlich die Berliner und auswärtigen Ausgabestellen des Mitteleuropäischen Reisebüros an. Die Laufkarte für die Schlafwagen führt das Mitteleuropäische Reisebüro, Berlin, Potsdamer Bahnhof. Nach Schluß des Reisebüros (Werktags 7 Uhr nachm., Sonn- und Festtags nach 12 Uhr mittags) werden Bettkarten für denselben Tag noch in den Annahmestellen der bahnamtlich zugelassenen Berliner Gepäckbeförderung (Bz Bg) auf dem Bahnhof Friedrichstraße und dem Anhalter, Potsdamer, Lehrter und Stettiner Bahnhof bis 12½ Uhr nachts ausgegeben. Vorausbestellungen sind bis zu 7 Tagen vorher zulässig. Bei Eisenbahndienststellen können Plätze für diese Schlafwagen n i c h t bestellt werden. Auch im Schlafwagen selbst werden Bettkarten n i c h t ausgegeben. Die Bettkarten werden auf den Namen des Benutzers ausgestellt und sind nicht übertragbar. Die Bettkarteninhaber können die Schlafwagen benutzen in der Zeit von 9 Uhr nachmittags bis 9 Uhr vormittags. Erstattungsanträge aus Bettkarten regelt das Verkehrsamt, zu dem der Aufstellungsbahnhof gehört. Die „Allianz" Versicherungs-A.-G., Berlin W 8, Taubenstraße 1/2,

hat vertraglich die Haftpflicht der Eisenbahnverwaltung übernommen für Schäden, die die Benutzer dieser Schlafwagen an ihrem Körper oder Eigentum erleiden.

— **Rheinschiffahrt.** Über das Thema „Der Rhein als Schiffahrtsstraße und Kraftquelle“ sprach dieser Tage in Freiburg i. Br. der frühere badische Staatsminister v. Bodmann. Er führte, wie wir der „Schw. Verk.-Korr.“ entnehmen, aus, Baden und die Schweiz hätten gleich großes Interesse am Ausbau der vorhandenen Wasserkräfte, während Elsaß-Lothringen als Dritter im Bunde erst später für die ehemaligen „Rheinprojekte am Oberrhein“ zu gewinnen war. Der Versailler Friedensvertrag spreche die Internationalisierung des Rheinstromes aus, und Frankreich wolle durch den geplanten linksrheinischen Kanal die Wasser des Rheines fast völlig ableiten, wodurch Karlsruhe Endpunkt der deutschen Rheinschiffahrt würde. Um dieser schweren Schädigung zu entgehen, gäbe es nur ein Mittel: Bundesgenossen gegen dieses Projekt zu finden. Die Schweiz müsse notwendigerweise Gegnerin des Kanalprojektes sein, es sei aber fraglich, ob sie für die von Baden beabsichtigte Rheinkanalisierung zu haben sein werde, da sie bisher auf der bloßen Regulierung bestanden habe. Ein weiterer Bundesgenosse könne England werden, da es auf den direkten Schiffahrtsverkehr London-Basel rechne, der bei Verwirklichung des Kanalprojektes nicht mehr möglich sein werde. Mit Hilfe der Stimme dieser Gegner des französischen Planes könnten in der zentralen Rheinkommission, wenn auch Holland mitmachte, die französischen Abgeordneten überstimmt werden. — Hierzu ist zu bemerken, daß die Schweiz selbstverständlich auch gegen die badischen Kanalisationsbestrebungen Protest erheben würde, wie sie seinerzeit gegen die Verwirklichung der Reichsprojekte am Oberrhein protestiert hat. Die Schweiz besteht auf der Regulierung des Stromes und auf dem Rechte, das ihr auf Grund der berichtigten Rheinschiffahrtsakte zusteht.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind folgende Änderungen eingetreten: Versetzt sind: der Oberregierungsrat Dr. jur. Degen, bisher in Kattowitz, zur Eisenbahndirektion nach Erfurt, der Regierungsrat Fritz, bisher in Magdeburg, als Oberregierungsrat (auftrw.) zur Eisenbahndirektion nach Königsberg (Pr.), die Regierungs- und Bauräte Panthel, bisher in Kattowitz, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Frankfurt (Main), Warnecke, bisher in Kattowitz, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Hannover, Dr. phil. Dr.-Ing. Arthur Schmitz, bisher in Coesfeld (Westf.), als Vorstand des Eisenbahnbetriebsamts 2 nach Cöln-Deutz, Kirberg, bisher in Bentschen, nach Schwiebus, als Vorstand des nach dort verlegten Eisenbahn-Betriebsamts Bentschen, Chaussette, bisher in Berlin, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Magdeburg, Bonnemann, bisher in Aachen, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Cöln, und Freise, bisher in Kattowitz, zur Eisenbahndirektion nach Halle (Saale), der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Kredel, bisher in Essen, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts nach Coesfeld (Westf.), Tänigés, bisher in Erfurt, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Tilsit, Mieck, bisher in Coblenz, zum Eisenbahn-Betriebsamt 3 nach Trier und Dr.-Ing. Wilhelm Schröder, bisher in Danzig, zur Eisenbahndirektion nach Hannover, der Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbaufachs Kotzulla, bisher in Saarbrücken, in den Bezirk der Eisenbahndirektion nach Kattowitz, der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Franck, bisher in Cöln, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Maschinenamts nach Aachen, der Regierungsbaumeister des Hochbaufaches Ziertmann, bisher in Halle (Saale), zur Eisenbahndirektion nach Essen und der Eisenbahn-Ingenieur Lunz, bisher in Bentschen, nach Schwiebus, als Vorstand des nach dort verlegten Eisenbahn-Maschinenamts Bentschen. — Der Eisenbahn-Verkehrskontrolleur Berthold Luft in Meiningen ist unter Übertragung der Stellung des Vorstandes des Eisenbahn-Verkehrsamtes daselbst zum Eisenbahn-Verkehrsinspektor ernannt. — Zur Beschäftigung im Staatseisenbahndienst sind einberufen: die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Friedrich Neesen bei der Eisenbahndirektion in Berlin und Marcell Grun bei dem Zentralamt in Berlin. — Dem Präsidenten der Eisenbahndirektion in Cassel Vollgold, dem Geheimen Regierungsrat Dr. jur. Wollenberg, Mitglied der Eisenbahndirektion in Königsberg (Pr.), und dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Prankel, bisher in Gleiwitz, ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste, ersteren beiden mit Ruhegehalt, erteilt.

Bei der sächsischen Staateisenbahnverwaltung sind ernannt worden: die Finanzassessoren Dr. jur. Lehmann bei der Betriebsdirektion Chemnitz und Dr. jur. Stange bei der Betriebsdirektion Dresden-A. zu Finanzamtmännern und der Regierungsbaumeister Wagner beim Werkstättenam Chemnitz zum Bauamtmann. — Versetzt worden ist der Regierungsbaumeister May vom Bauamt Döbeln II zum Bauam Leipzig II.

Bei den bayerischen Staatseisenbahnen wurde am 1. Februar 1920 versetzt: der Regierungsrat der Eisenbahndirektion Nürnberg Georg Schmid, an die Eisenbahndirektion München, der Vorstand der Betriebsinspektion III Nürnberg, Direktionsrat Leonhard Pfeiffer an die Betriebsinspektion Würzburg als deren Vorstand, der Direktionsrat der Eisenbahndirektion Würzburg Friedrich Gebhardt an die Betriebs- und Bauinspektion Neuulm als deren Vorstand. — Berufen wurden: der Regierungsrat der Eisenbahndirektion Ludwigshafen (Rhein) Friedrich Miller an die Eisenbahndirektion München, der Vorstand der Betriebs- und Bauinspektion Landau (Pfalz), Regierungsrat Anton Vorndran, an die Eisenbahndirektion Nürnberg, der Vorstand der Betriebsinspektion Rosenheim, Direktionsrat Robert Reuß, an die Eisenbahndirektion Augsburg, der Direktionsrat der Eisenbahndirektion Nürnberg, Dr. Oskar Neumann, an die Betriebsinspektion Landshut als deren Vorstand, der Direktionsrat der Eisenbahndirektion Nürnberg Eugen Schwerd, an die Betriebsinspektion III Nürnberg als deren Vorstand, der Vorstand der Werkstätteinspektion II Nürnberg, Regierungsrat Friedrich Schappert, an die Werkstätteinspektion I Nürnberg als deren Vorstand, der Vorstand der Werkstätteinspektion IV Nürnberg, Direktionsrat Albert Gollwitzer, an die Werkstätteinspektion I Nürnberg als deren Vorstand, der Vorstand der Werkstätteinspektion III Nürnberg, Eisenbahnassessor Friedrich Böttinger, an die Werkstätteinspektion IV Nürnberg als deren Vorstand, der Vorstand der Werkstätteinspektion II Regensburg, Direktionsrat Ludwig Fischer, an die Werkstätteinspektion I Regensburg als deren Vorstand, der Direktionsrat des Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten Johann Hübner an die Werkstätteinspektion II Regensburg als deren Vorstand und der Direktionsrat der Eisenbahndirektion München Georg Naderer an die Neubauinspektion II München, für den elektrischen Eisenbahnbetrieb als deren Vorstand. — Zu Direktionsräten wurden befördert: die Eisenbahnassessoren Dr. Ernst Bein in Ludwigshafen (Rhein) bei der Eisenbahndirektion daselbst, Karl Hofmann in München bei der Eisenbahndirektion daselbst, Georg Wiber in Nürnberg bei der Eisenbahndirektion daselbst, Hugo Rossbach in Nürnberg bei der Eisenbahndirektion daselbst, Georg Gsänger in Regensburg bei der Eisenbahndirektion daselbst, Paul Ottmann, Vorstand der Kanalbauinspektion Nürnberg, bei dieser Kanalbauinspektion, Rudolf Haagner in München bei der Bauinspektion Schwandorf als deren Vorstand, Franz Josef Waldmann in Ludwigshafen (Rhein) bei der Bauinspektion Neustadt (Haardt) als deren Vorstand und Ernst Emrich in Ludwigshafen (Rhein) bei der Eisenbahndirektion daselbst.

Bei der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung sind folgende Änderungen eingetreten: Der Eisenbahnbetriebsinspektor Trukenmüller wurde zum Mitglied der Generaldirektion der Staatseisenbahnen in der Dienstleistung eines Finanzrats und der Baurat Rempis zum Mitglied der Generaldirektion der Staatseisenbahnen in der Dienststellung eines Baurats ernannt.

Österreich.

— **Güterverkehr nach Italien.** Die Betriebsdirektion der Südbahn teilt mit: Es ist vielfach die irrige Ansicht verbreitet, daß bei der Wegleitung von Sendungen nach Italien über das Gebiet des südslawischen Staates die Gefahr der Beschlagnahme durch die Behörden dieses Staates bestehe. Demgegenüber machen wir aufmerksam, daß der Güterverkehr in Wagenladungen nach Italien über die Hauptlinie der Südbahn Loitsch auf Grund besonderer zwischen den beteiligten Staaten und Bahnverwaltungen getroffenen Vereinbarungen zustandegekommen ist (vgl. Nr. 4, S. 48 d. Ztg.), denen zufolge eine Beschlagnahme solcher Sendungen im Bereiche des südslawischen Staates vollständig ausgeschlossen ist.

— **Südbahngesellschaft.** Die Reise der Südbahnabordnung nach Paris wurde zur Führung von Verhandlungen über die endgültige Regelung der Südbahnfrage unternommen, weshalb auch die Vertretung eine diesem Zweck entsprechende Zusammensetzung aufwies. Die Erwartung, daß es zu solche

Verhandlungen kommen werde, ist indes, wie eine Mitteilung der Südbahngesellschaft besagt, durch die Tatsachen nicht gerechtfertigt worden. Vor allem ist es unmöglich gewesen Auskünfte über das Schicksal der rückständigen und der künftig fälligen Jahresrenten der italienischen Regierung zu erhalten. Der Eindruck, den die Abordnung in dieser Beziehung empfangen hat, geht dahin, daß diese Frage, weil sie im Zusammenhange mit anderen, nicht die Südbahn betreffenden Fragen zu stehen scheint, derzeit noch nicht zur Entscheidung reif ist. Infolgedessen mußte sich die Abordnung damit begnügen, den Standpunkt, den die Südbahnverwaltung in der Frage der italienischen Jahresrenten einnimmt, in Paris mit allem Nachdrucke zur Kenntnis zu bringen. Schon aus dem Grunde, weil die Erledigung der Angelegenheit der Jahresrenten das Rückgrat jeder endgültigen Regelung der Südbahnfrage bildet, war jede Möglichkeit, im gegenwärtigen Zeitpunkte die endgültige Lösung der Südbahnfrage in Angriff zu nehmen, ausgeschlossen. Da aber andererseits infolge des Mißverhältnisses zwischen Einnahmen und Ausgaben die Kassen der Südbahn, wie dies durch vielfache Mitteilungen der Verwaltung der Öffentlichkeit zu wiederholten Malen bekanntgegeben worden ist, geleert sind und die Südbahngesellschaft bis auf weiteres ohne geldliche Hilfe der Staaten, deren Gebiet das Südbahnnetz durchzieht, die Geschäfte nicht fortführen kann, hat sich vor allem die Notwendigkeit ergeben, die Fortdauer des Betriebes für jene Zeit, die erforderlich sein wird, bis die endgültige Regelung der Südbahnfrage möglich sein wird, mit Unterstützung der Staaten sicherzustellen. Die eingeleiteten Verhandlungen, welche die Aufrichtung eines vorläufigen Abkommens bezwecken, bewegen sich in der Richtung, daß für die Bedürfnisse des Betriebes durch Schaffung von jeweils auf die ursprüngliche Höhe zu ergänzenden Betriebsrücklagen für die einzelnen Netze vorgesorgt werden soll. Allerdings besteht hiernach vorläufig nicht die Möglichkeit, den Obligationendienst, der seit April 1919 ruht, wieder aufzunehmen. Um die Erhaltung der Einheitlichkeit der Betriebführung des in vier Staaten gelegenen Südbahnnetzes zu erleichtern, wurde die Frage der Einsetzung eines gemischten Ausschusses besprochen, welcher aus Vertretern der vier gebietlich beteiligten Staaten unter dem Vorsitz einer fünften Macht zusammengesetzt sein und die Hoheitsrechte der Staaten auszuüben berufen sein soll. Die „Association Nationale“, welche sich in allen Südbahnfragen in ständigem Einvernehmen mit der französischen Regierung hält, hat der Abordnung die größte Teilnahme für alle die Südbahn berührenden Fragen entgegengebracht. Gelegentlich der Besprechungen über das vorläufige Abkommen fand auch ein Gedankenaustausch über die Möglichkeit für die endgültige Ordnung der Südbahnfrage statt. Hierbei wurde auch der Gedanke erörtert, daß jeder der vier Staaten das auf seinem Gebiete liegende Netz erwirbt und daß zugleich zum wirtschaftlichen Vorteil der durch das gesamte Südbahnnetz bedienten Kreise die Einheitlichkeit des Betriebes durch Überlassung der Betriebführung aller Netze an die Südbahngesellschaft auf Rechnung der Staaten unter Einsetzung eines gemischten Ausschusses gesichert wird. Mit Rücksicht auf den dargestellten Stand der Angelegenheit hat die Abordnung des Verwaltungsrates Paris verlassen; dagegen ist der Generaldirektor behufs Fortführung der Verhandlungen über das vorläufige Abkommen in Paris zurückgeblieben.

— **Plattensee-Expreßzug.** Mit 3. Februar d. J. ist, wie schon in Nr. 8, S. 94 d. Ztg. kurz erwähnt, unter Verwendung von über Triest bezogener amerikanischer Kohle zwischen W i e n-Südbahnhof und B u d a p e s t-Südbahnhof ein neuer Expreßzug in Verkehr gesetzt. Dieser Zug wird in der Richtung nach Budapest jeden Dienstag und Freitag, in der Richtung nach Wien jeden Montag und Donnerstag verkehren. Die Abfahrt von Wien-Südbahnhof erfolgt um 9 Uhr vormittags, die Ankunft in Budapest-Südbahnhof um 6 Uhr 35 Minuten nachmittags. In der Richtung nach Wien erfolgt die Abfahrt von Budapest-Südbahnhof um 8 Uhr 50 Minuten vormittags, und die Ankunft in Wien-Südbahnhof um 6 Uhr 50 Minuten nachmittags. Der Expreßzug wird nur Wagen erster Klasse führen, demnach werden nur Fahrtausweise erster Klasse zur Ausgabe gelangen. Neben dem tarifmäßigen Fahrpreis wird ein Aufgeld eingehoben, welches 100 % des tarifmäßigen Fahrpreises beträgt. Die Fahrtausweise werden nur nach Maßgabe der bei den einzelnen Zügen zur Verfügung stehenden Sitzplätze ausgegeben. Die für diese Züge gelösten Fahrtausweise geben auf einen bestimmten Platz Anspruch. Die Nummer dieses Platzes sowie des Wagens wird auf den Fahrtausweisen von den Ausgabestellen dieser Ausweise handschriftlich vermerkt. Im Hinblick auf die besonders hohen Betriebskosten des Expreßzuges ist die Inanspruchnahme von Fahrbegünstigungen aller Art (einschließlich der Begünstigung bei Fahrten von Militärpersonen in und außer Dienst sowie der Fahrpreisermäßigung für Kinder) ausgeschlossen. Fahrtunterbrechungen sowie Weiterfahrten über das im Fahrtausweis gegebene Reiseziel sind bei dem Expreßzug unzulässig. Für die zu diesem Expreßzuge gelösten und aus Anlässen, welche nicht der Eisenbahn zur Last fallen, unbenützt gebliebenen Fahrtausweise wird unter keinen Umständen eine Gebührenrückerstattung geleistet. Für die Beförderung von Reisegepäck mit dem Expreßzuge wird eine Übergebühr im Ausmaße von 100 % der tarifmäßigen Beförderungsgebühr eingehoben. Die Zollprüfung des Reisegepäcks erfolgt vor der Abfahrt von Wien-Südbahnhof und nach der Ankunft in Wien-Südbahnhof. Behufs zeitgerechter Durchführung der Zollprüfung muß das Reisegepäck in Wien-Südbahnhof zwei Stunden vor Abfahrt des Zuges zur Auflieferung gelangen. Die Paßprüfung erfolgt während der Fahrt im Zuge in der Strecke Wien-Südbahnhof—Wiener-Neustadt H. B.

— **Achtstündiger Arbeitstag.** Das Gesetz vom 17. Dez. 1919 über den achtstündigen Arbeitstag enthält bezüglich der Verkehrsunternehmungen folgende Bestimmungen:

„In den Betrieben der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen, ferner bei den Post-, Telegraphen- und Fernsprechanstalten darf die Arbeitszeit der Arbeiter und Angestellten ohne Anrechnung der Arbeitspausen nicht mehr als 48 Stunden innerhalb der Arbeitswoche betragen. Das Staatsamt für Verkehrswesen kann nach Vernehmung der in Betracht kommenden Vertretungen der Arbeiter oder Angestellten Ausnahmen verfügen, erforderlichenfalls unter Bezeichnung der Bedingungen, die bei der Verlängerung der Arbeitszeit zu beobachten sind.“

Übrige europäische Länder.

— **Die Dampffährenverbindung England-Schweden.** Man hat sich in Schweden über die vorläufige Ablehnung einer Dampffährenverbindung zwischen England und Schweden (vgl. diese Zeitung 1919, S. 1053) immer noch nicht beruhigt. Man glaubt, die Ursache der Ablehnung darin erblicken zu sollen, daß zu sehr die Verbindung nur mit Schweden betont wurde. Von Englands Standpunkt habe diese Dampffährenverbindung vor allem Interesse als Glied eines durchgehenden Verkehrs zu den baltischen Ländern und nach Rußland. Solange Rußland von allem Verkehr mit Westeuropa abgesperrt sei, könne dieser Durchgangsverkehr nicht Platz greifen. Ohne diesen Durchgangsverkehr sei aber die wirtschaftliche Grundlage des Planes nicht verlockend genug. Nachdem der Zarenthron gestürzt sei, habe man es zur Anknüpfung solchen Durchgangsverkehrs mit drei Kleinstaaten zu tun, mit Finnland, Estland und Lettland. Von diesen sei Estland zweifellos vom Standpunkte solchen Durchgangsverkehrs am wichtigsten, und sobald es als selbständiger Staat sich einigermaßen gefestigt habe, sei der Zeitpunkt zu bestimmten Abmachungen mit diesem Lande gegeben. An der Neigung Estlands, mit Schweden Handelsbeziehungen anzuknüpfen, sei nicht zu zweifeln, aber Estlands schlechte Geldverhältnisse dürften Schwierigkeiten in den Weg legen. Es handle sich ja nicht nur um die Verteilung der eigentlichen Dampffährenkosten, welche jetzt auf 9 300 000 Kr. berechnet sind, sondern auch um die Anlage eines Hafens und um neue Eisenbahnlinien; denn die vorhandenen werden weiter wachsenden Ansprüchen kaum mehr genügen. Schweden werde daher wohl die Anschaffung der Fähren allein übernehmen und sich auch an der Deckung der Hafen- und Eisenbahnkosten in Estland beteiligen müssen, wobei wohl am besten der estländische Durchgangsverkehr einer internationalen Gesellschaft mit Beteiligung schwedischen und auch englischen Kapitals überlassen würde. Die Engländer sehen die große Bedeutung Estlands vom Handelsstandpunkt sehr wohl ein. Wenn Rußland einmal wieder seine Tore dem allgemeinen Verkehr und Handel öffne, müsse ein estländischer Dampffährenhafen mit unmittelbarer Verbindung mit England über Schweden für den russischen Handel außerordentliche Bedeutung bekommen. Es werde für Schweden von größtem Vorteil sein, wenn es seine Handels- und Verkehrsinteressen im Osten an die von England knüpfe. Nur in einem solchen Zusammenwirken könne Schweden seine wirtschaftliche Ausbreitungspolitik im Osten durchführen. Allerdings müsse man bald zugreifen und etwas wagen; denn auch andere Interessenten seien auf der Wacht. So werde von einer finnischen Linie nach Åbo oder Hangö gesprochen. Man habe auch schon von einer dänischen Dampffährenlinie nach England geredet, etwa über Kopenhagen und Windau. Es handle sich für Schweden also zunächst darum, die Dampffährenverbindung über die Ostsee ins Leben zu rufen. Englands Interesse für die Nordseefähre werde dann schon erwachen.

Von denjenigen Herren, welche mit den zu einer vorläufigen

Ablehnung führenden Verhandlungen in London betraut waren, wird als Hauptgrund des englischen Regierungsstandpunktes die Lage der Geldverhältnisse bezeichnet. Im September 1919 erklärte der englische Finanzminister, daß der Voranschlag mit einem Fehlbetrag von etwa 270 Millionen Pfund Sterling abschließe. Kaum zwei Monate später mußte er den Fehlbetrag schon etwa doppelt so groß angeben. Das machte ungeheures Aufsehen und die Stimmung beruhigte sich erst, als Lloyd George selbst auftrat und seine bekannte Sparsamkeitsprogrammrede hielt. Unter solchen Umständen werde jede Regierung nur die allernotwendigsten Ausgaben befürworten. Und dazu habe man zurzeit die Ausgaben für eine neue Dampffährenlinie nicht gerechnet. Im übrigen habe die englische Regierung ja nicht ein endgültiges Nein ausgesprochen. Das Interesse an der Sache sei in London nach wie vor bei jeder Gelegenheit zu spüren, und es werde nicht lange dauern, bis die Frage neuerdings wieder auftauche. Tatsächlich sei die Sache ja von schwedischer Seite etwas übereilt und zu wenig im Zusammenarbeiten mit englischen Fachleuten vorbereitet gewesen. Dr. S.

— **Der italienische Eisenbahnerstreik.** Von dem großen Eisenbahnerstreik, der in Italien Ende Januar im Vordergrund des Interesses stand, ist bisher nur wenig in Deutschland bekannt geworden. Daß er nicht zu einem vollen Generalstreik ausgewachsen ist und nach kurzer Zeit abflaute, konnten wir unseren Lesern mitteilen (vgl. Nr. 9, S. 106 d. Ztg.); indessen können wir erst jetzt aus der ausländischen Presse ein einigermaßen zuverlässiges Bild von seinen Ursachen und seinem Verlauf gewinnen.

Daß die italienischen Eisenbahner schon früher der Regierung durch Streiks und passive Resistenz schwere Sorge bereitet haben, ist noch in frischer Erinnerung. Das kommunistische Eisenbahnersyndikat umfaßt zwar nur etwa ein Fünftel der Beamten- und Arbeiterschaft; es hat aber die Unentbehrlichkeit des Eisenbahnbetriebes für das Gesamtwohl des Landes geschickt zur Durchsetzung sehr weitgehender Gehaltsforderungen auszunutzen verstanden. Schon vor dem Streik waren die Eisenbahner die bestbezahlten Staatsangestellten. Ein Lokomotivführer bezog beispielsweise 10 bis 16 000, ein Heizer 6—9000, ein Streckenwärter 5100—6600 Lire jährlich. Gerade die hohen Löhne haben wesentlich zur Überbelastung des italienischen Etats beigetragen; die Personalausgaben waren in den letzten Jahren von 300 Millionen auf eine Milliarde Lire angewachsen; die Unterbilanz der Verwaltung stieg im letzten Rechnungsjahr auf 400 Millionen Lire. Trotzdem verlangten die Eisenbahner eine Neuregelung der Löhne, die einen Lokomotivführer auf 18 000, einen Heizer auf 14 000, einen Handarbeiter auf 12 000 Lire bringen sollte. Daneben wurde der uneingeschränkte Achtstundentag, eine Vertretung des Syndikats im Verwaltungsrat und eine solche Änderung des Personalstatuts gefordert, daß die Arbeiter eine unerträgliche Machtstellung der Regierung gegenüber erlangt hätten. Aus Besorgnis vor einem, gerade in dieser Zeit des Wiederaufbaues verhängnisvollen Ausstand gab die Regierung Mitte Januar in allen Punkten nach. Die Gehaltsfrage mußte dem Parlament zur Beschlußfassung vorbehalten werden; vorläufig wurde aber ein Vorschuß von 100 Millionen Lire bewilligt, aus dem für jeden fest Angestellten eine Aufbesserung von 300, für jeden auf Widerruf angestellten von 100 Lire monatlich bestritten werden sollte. Zum Streik lag also kein ersichtlicher Grund vor. Trotzdem wurde er, sozusagen ohne jede Begründung, vom Syndikat verkündet, das offenbar nur die Absicht hatte, die Not des Landes zu vermehren, um den Boden für bolschewistische und eigensüchtige Ziele zu ebnen. Ganz wie bei uns! Die Aussichten des Streiks waren von vornherein sehr ungünstig. Dem Syndikat gehörte, wie gesagt, nur ein kleiner Teil der Eisenbahnerschaft an, das Publikum stand dem Ausstand ganz ablehnend gegenüber, und der Verlauf der ersten Streiktage zeigte schon, daß an einen allgemeinen Ausstand nicht zu denken war. Nur im radikalen Norden machte die Durchführung des Betriebs zuerst einige Schwierigkeit, während in Mittelitalien und mehr noch im Süden der Verkehr ohne Mühe aufrecht erhalten werden konnte. Bei einiger Festigkeit hätte die Verwaltung dennoch leicht einen vollen Sieg erringen können. Warum sie die ihr reichlich zu Gebote stehenden Machtmittel, wie Militarisierung der Eisenbahnen, Entlassung der Streikenden usw. nicht angewendet hat, schien ein Rätsel. Sie trat mit dem Syndikat in Verhandlungen ein, die sich im wesentlichen mit Dingen beschäftigten, die außerhalb des Streikprogramms lagen, mit der Bezahlung der Streiktage, mit der Aufhebung der Belohnungen, die den Arbeitswilligen versprochen waren, und dergleichen. Die Regierung gab wiederum in allen Punkten nach, nur daß sie die Streiklöhne einer Eisenbahnerkasse zuführte, anstatt den Streikenden selbst. So konnte sich das Syndikat nicht mit Unrecht mit einem vollen Siege brüsten, obwohl es ihm nicht gelungen war, eine allgemeine Durchführung des Streiks zu erreichen. Jedenfalls kann man von einer völligen und in den sachlichen Verhältnissen nicht begründeten Niederlage der Regierung reden. Ihre Nachgiebigkeit wird zu neuen Erpressungen reizen. Die tiefere Ursache dieses Verhaltens wird in der wankenden Stellung des Ministeriums Nitti erblickt. Der Ausgang der Kammerwahlen hat die Mehrheit, auf die sich das Kabinett stützte, erschüttert; es ist auf Zufallsmehrheiten angewiesen und darf es mit keiner Partei verderben, wenn es sich behaupten will. Der Parlamentarismus hat also in diesem Falle dem Lande Schaden gebracht; denn daß das Land der Leidtragende bei den Vorgängen der letzten Dezemberwochen gewesen ist, wird von niemandem bestritten. Hunderte von Millionen sind durch die Stockung des Verkehrs, den Verderb der lagernden Lebensmittel, durch Diebstahl, durch Sabotagehandlungen verloren gegangen; indirekt wird auch der rasche Sturz der italienischen Valuta und die wieder aufflammende Unversöhnlichkeit der Südslaven auf das Sinken des Ansehens der Regierung infolge ihrer schwächlichen Haltung zurückgeführt.

Fremde Erdteile.

— **Handelsmöglichkeiten mit Sibirien.** In der schwedischen Presse sind in letzter Zeit zum Teil sehr günstige Nachrichten über die Handelsaussichten in Sibirien laut geworden (vgl. diese Zeitung 1919, S. 718 u. 963, 1920 S. 50). Das Ministerium des Äußern setzt auf diese Anschauungen einigermaßen einen Dämpfer, indem es einen Bericht einer nach Sibirien gesandten Abordnung, datiert vom 10. Oktober 1919 in Tokio, über die wirtschaftlichen Verhältnisse in Sibirien, besonders über die dortigen Absatzmöglichkeiten veröffentlicht. Die in Frage stehenden Untersuchungen stammen von einer Zeit, wo ein Erfolg der sibirischen Regierung bevorzustehen schien und geordnete Verhältnisse für die nächste Zukunft erwartet wurden. Die Ereignisse haben sich jedoch nach ganz anderer Richtung entwickelt, und obwohl großer Bedarf an Industriewaren aller Art besteht, so wird doch in dem Bericht festgestellt, daß die wirtschaftlichen Verhältnisse in Sibirien noch so unsicher sind, daß ein Warenabsatz nur in geringem Umfang und unter besonderen Umständen stattfinden kann. Aussichten auf baldige Besserung der Verhältnisse hält der Bericht nicht für gegeben; es dürfte vielmehr, nach der allgemeinen Stimmung in Sibirien zu schließen, noch absehbare Zeit erfordern, bis die Wiederherstellung geordneter Verhältnisse und die Schaffung der Voraussetzungen für einen richtigen Handel glücken.

Eine Untersuchung der reichen Naturschätze Sibiriens ist unter gegenwärtigen Verhältnissen schwer durchführbar. Sibirien besitzt ja unerhörte Vorräte an Wald und an Mineralien aller Art, und obwohl sicher eine Überschätzung dieser Vorräte und eine Unterschätzung der Schwierigkeiten der Ausnutzung Platz greift, so bestehen doch in Sibirien viele Möglichkeiten für ausländisches Kapital und fremde Ingenieure. Die Abordnung betont ausdrücklich das Bedürfnis, daß Finanzinstitute, sobald ruhige Verhältnisse eintreten, nach Sibirien geeignete Leute mit Sonderkenntnissen auf verschiedenen Gebieten schicken, um diese Möglichkeiten näher zu untersuchen. Hierbei dürfte es nötig sein, mit russischen Firmen und Personen, die jetzt schon gewisse Kenntnisse von Sibiriens Naturschätzen besitzen, aber nicht imstande sind, sie auszunutzen, Verbindungen anzuknüpfen. Dr. S.

— **Die Eisenbahnen von Ceylon.** Ceylon besitzt ein Eisenbahnnetz von 1187 km Länge. In dem am 30. September 191[illegible] zu Ende gegangenen Jahr, dem letzten, über das ein Bericht vorliegt, sind nur 16 km neue Eisenbahnen gebaut worden. Das Anlagekapital betrug zu dem genannten Zeitpunkt 186,9 Millionen Mark und ist im Berichtsjahr um 9,7 Millionen Mark vermehrt worden. Die Einnahmen haben 22,5, die Ausgaben 12,2 Millionen Mark betragen, so daß sich ein Überschuß von 10,3 Millionen Mark ergeben hat. Sowohl Einnahmen wie Ausgaben haben gegenüber dem Vorjahr abgenommen, doch hat der Rückgang der Einnahmen den der Ausgaben so weit überwogen, daß die Überschüsse gegenüber dem Vorjahr um 1,5 Million Mark gesunken sind. Die Betriebszahl ist damit von 51,25 auf 53,75 gestiegen. Der Rückgang der Einnahmen verteilt sich auf alle Verkehrszweige, nur der durchgehende Verkehr nach dem Ausland, also nach Indien, hat sich um etwa 5000 t gehoben. Das Sinken des Verkehrs wird auf den Krieg zurückgeführt; der dadurch verursachte Mangel an Lokomotiven und Wagen sowie Betriebsvorräten hat zu einer Einschränkung des Betriebes gezwungen. Wenn im Jahresbericht ausdrücklich hervorgehoben wird, daß es stets gelungen sei, den Eisenbahnen von Ceylon genügende Kohle zuzuweisen, um eine vollständige Einstellung des Betriebes hintanzuhalten, so geht daraus hervor, daß der Kohlenmang[el]

chon im Jahre 1917/18 in jener, vom Kriegsschauplatz weit ntfernten Gegend sich sehr unangenehm bemerkbar gemacht aben muß. Auch die Unterhaltung der Gleise hat infolge er durch den Krieg verursachten Knappheit an Oberbauteien erhebliche Schwierigkeiten gemacht; man mußte in dieser Beziehung zu der Notmaßnahme greifen, von der Postverwalung die Rückgabe der ihr zur Verwendung als Telegraphenmaste überlassenen Altschienen zu verlangen. Neuerdings aben sich die Verhältnisse auf diesem Gebiete verbessert. Aus England sind bald nach Beendigung der Feindseligkeiten chienen nach Ceylon geschickt worden, die schon im Jahre 915 bestellt waren, wegen des Krieges aber nicht eher geiefert werden konnten. Lokomotiven und Wagen sind überies mit Genehmigung der Regierung bestellt worden. Der afür zu zahlende erhöhte Preis wird auf Jahre hinaus die Betriebskosten ungünstig beeinflussen. Um diesen Ausgaben u begegnen und alte Rückstände zu beseitigen, sind die Fahrpreise und eine Anzahl Frachtsätze erhöht worden. Die teigerung der ersteren beträgt 12,5 %, was gegenüber den Erhöhungen in Europa als sehr bescheiden zu bezeichnen ist.

Allgemeines.

— **Das „Flügelrad“.** Über die Herkunft dieses Wahrzeichens er Eisenbahn bringt die letzte Nummer der „Hanomag-Nachichten“ interessante Mitteilungen. Der Gedanke des geflüelten Rades scheint von dem Merkurflügel zu stammen. Das lteste Vorbild des Flügelrades wird auf Assyrien zurückgeührt; die mit Flügeln versehene Sonnenscheibe des Nationalottes Assur hat auffallende Ähnlichkeit mit unserem Flügelade. Die Benutzung des Flügelrades als Symbol des Eisenahnverkehrs reicht bis in die Zeit der ersten Eisenbahnen eutschlands zurück. Es tritt schon 1835 bei der Eisenbahn ürnberg-Fürth auf und ist auf einem zu Ehren der Eröffnung ieser Bahn geprägten Taler dargestellt. Die Denkmünze zur rinnerung an die Eröffnung der Sächsisch-Bayerischen Eienbahn (1842) trägt gleichfalls das Flügelrad. Schon im ahre 1835 trugen die Beamten der Albertsbahn das Flügelrad n ihren Dienstmützen.

Bücherschau.

— **Die Beförderung von Massengütern** von Dr.-Ing. Louis änecke, Privatdozent in Hannover. Die Arbeit wurde 1913 ngefertigt, konnte aber wegen des Krieges erst jetzt erheinen, und ist in Heft 23 und 24 von 1919 des Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens veröffentlicht. Der Verfasser gibt an Hand von Plänen einen Überblick über den Verkehr von Kohlen und Eisenerzen in Deutschland und untersucht die Frage, wie der Transport von Massengütern erleichtert werden kann. Er kommt zu dem Schluß, daß dem Massenverkehr durch Tarifermäßigung und Verlängerung der Ladezeit bei Auflieferung geschlossener Züge und Wagengruppen, durch Gestellung von Selbstentladewagen, Bau von Pfeilerbahnen, Absturzgleisen und dgl. gedient werden würde. Hierzu müßte auch ein engeres Zusammenarbeiten mit den Verfrachtern angestrebt werden, die zum Ausbau ihrer Anschlußgleise, ihrer Lagerplätze, ihrer Be- und Entladeeinrichtungen sowie zur Beladung geschlossener Züge veranlaßt werden müßten. Im eigensten Interesse der Bahn läge es ferner, dem Betriebe eine entscheidende Mitwirkung zu sichern, den Lauf der Massengüter ständig genau zu überwachen und das Bahnnetz mit leistungsfähigen Strecken und Bahnhöfen, den Anforderungen des Betriebs entsprechend, auszubauen. Außerdem müßten die Eisenbahnen auch mit den Wasserstraßen zusammenarbeiten. Durch alle diese Maßnahmen, die eine schnellere und billigere Durchführung des Massenverkehrs im Auge haben, würde der Allgemeinheit mehr gedient, als z. B. durch besondere Massengüterbahnen, deren Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit der Verfasser in Abrede stellt. Nach seiner Ansicht scheine Deutschland mit seinem dichten Bahnnetze für den Bau von Massengüterbahnen nicht geeignet.

— **A vasúti biztositó berendezések fejlödése magyarországon. 1904—1919.** (Die Entwickelung der Eisenbahn-Sicherungseinrichtungen in Ungarn.) Von Edmund v. Dalmady, Oberinspektor der Ungarischen Generalinspektion für Eisenbahnen und Schiffahrt. Herausgegeben vom Verlage Pátria A.-G. in Budapest. 1919. Preis 25 Kronen.

Dieses nur in ungarischer Sprache erschienene Werk ist die erste Bearbeitung des Sicherungswesens in der ungarischen Fachliteratur. Es enthält, wie uns von amtlicher ungarischer Seite mitgeteilt wird, eine Beschreibung der Entwickelung des Sicherungswesens im Verlauf der seit dem Inkrafttreten der neuen Signal-, Bau- und Betriebsordnung verflossenen 15 Jahre und eine auf eigenen Erfahrungen und Forschungen beruhende Darstellung der neuesten Vorgänge auf diesem Gebiete bei den ungarischen Staatsbahnen. Die bei dieser Verwaltung gemachten Erfahrungen führten zu einer vielseitigen Weiterentwickelung und Verbesserung der von den deutschen Fabriken übernommenen Systeme, so daß dieses Werk als eine wertvolle Quelle für die Erforschung des Signalwesens betrachtet werden darf.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erassen worden:

Nr. IV 10 vom 2. Februar d. Js. an die Vereinsverwaltungen, e im IV. Vierteljahr 1919 zahlpflichtige Bekanntmachungen der Vereinszeitung erlassen haben, betreffend Kosten für Bekanntmachungen in der Vereinszeitung (abgesandt am 6. Februar d. Js.).

Nr. IX 66 vom 31. Januar d. Js. an sämtliche deutschen und niederländischen Vereinsverwaltungen, betreffend Besorgung der Kontrollgeschäfte für die tschechoslowakischen Staatsbahndirektionen Preßburg und Kaschau durch die Einnahmekontrolle in Preßburg (abgesandt am 6. Februar d. Js.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Lagergeld.

Erhöhung des Lagergeldes.

Zur Vermeidung von Güteranhäungen auf den Güter- und Eilgüterhuppen wird mit Gültigkeit vom 16. ebruar d. J. an bis auf weiteres mit enehmigung der Landesaufsichtsbeörde nach § 80 (8) der Eisenbahn-Verhrsordnung das Lagergeld (Abhnitt VII[1] des Nebengebührentarifs Deutschen Eisenbahn Gütertarif, il I B) auf den Berliner Kopf- (Inn-) und Ringbahnhöfen, wie folgt höht:

a) wenn das Gut in bedeckten Räumen lagert, für je auch nur angefangene 100 kg: für die ersten 24 Stunden 0,40 ℳ*), für jede weiteren angefangenen 24 Stunden 1,00 ℳ*),

b) wenn es im Freien lagert, für je auch nur angefangene 100 kg: für die ersten 24 Stunden 0,20 ℳ*), für jede weiteren angefangenen 24 Stunden 0,50 ℳ*).

Am 16. Februar bereits laufende Lagergelder werden noch nach den alten Sätzen berechnet.

*) Für gebrauchte Packmittel werden die doppelten Sätze erhoben.

Berlin, den 4. Februar 1920. (137)
Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1920 an tritt im Abschnitt „Ausnahmetarife“ des Tarifs eine Änderung betreffend die Berechnung der im deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil II, Heft C I b festgesetzten Zuschlags- und Anstoßfrachten ein. Näheres bei den Dienststellen und in unserem Tarifanzeiger.

Stuttgart, den 24. Januar 1920. (143)
Generaldirektion
der Württ. Staatseisenbahnen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Am 16. Februar 1920 wird die Station Lantow auf der Teilstrecke Zollbrück (Pom.)-Pollnow für den auf den Versand von Holz beschränkten Wagenladungsverkehr eröffnet. Über die Höhe der Frachtsätze gibt die Güterabferti-

gung Zollbrück (Pom.) und unser Verkehrsbüro in Stettin nähere Auskunft.
Stettin, den 5. Februar 1920. (142)
Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. März 1920 treten neue Nachträge zu den Tarifheften 1, 2 und 4 (Verkehr mit Baden, Pfalz und Württemberg) in Kraft. Sie enthalten zumeist bereits im Verfügungswege bekannt gegebene Änderungen und Ergänzungen, im Verkehr mit Baden außerdem Neuaufnahmen von im Nordosten dieses Freistaates gelegenen Stationen.

Näheres bei den Abfertigungsstellen, durch die die Nachträge auch käuflich zu haben sind.

Das Tarifheft 3 für den Verkehr mit den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg Eisenbahn, dessen Anwendung bereits seit Übergang dieser Bahnen in französische Verwaltung ausgeschlossen war, wird mit sofortiger Gültigkeit aufgehoben.
Erfurt, den 6. Februar 1920. (141)
Eisenbahndirektion.

Gütertarif Bayern-Basel, Konstanz, Schaffhausen und Singen (Hohentwiel) vom 1. IV. 19.

Mit sofortiger Gültigkeit werden im Verkehr mit Basel Bad. Stb. u. Schaffhausen Bad. Stb. sowie im Übergangsverkehr der Stationen Konstanz Bad. Stb. und Singen (Hohentwiel) Bad. Stb. mit der Schweiz und darüber hinaus die im Heft C I b des D. E. G. T., Teil II, in Abschnitt II unter Ziffer 7a nachgewiesenen Zuschläge sowohl im Versand als auch im Empfang durch die obengenannten Stationen berechnet.
Karlsruhe, 7. Februar 1920. (145)
Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln) Tfv. 200.

Für den Zeitraum vom 9. bis einschl. 29. Februar 1920 werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Brölthaler Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht. Näheres enthält die am 9. 2. 20 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 5. Februar 1920. (131)
Eisenbahndirektion.

Badisch-Württembergischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Bestimmung unter Abschnitt II Ziffer 3a des Heftes C I b auch für die Ausnahmetarife des badisch-württ. Gütertarifs angewendet. Demzufolge werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 7 d der Station Laucherthal geändert. Näheres in unserem Tarifanzeiger.
Karlsruhe, 5. Februar 1920. (133)
Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 16. Februar 1920 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht. Näheres enthält die am 9. 2. 20 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 5. Februar 1920. (132)
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 9. Februar 1920 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Nebenbahnen
Kehl-Altenheim-Offenburg-Ottenheim,
Kehl-Bühl,
Rastatt-Schwarzach und
Rhein-Lahr-Seelbach
zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht. Näheres enthält die am 9. 2. 20 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 4. Februar 1920. (138)
Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 15. Februar 1920 werden die Grenzübergänge (Tarifpunkte) Breisach Grenze, Kehl Grenze, Neuenburg Grenze, Weil-Leopoldshöhe Grenze, Wintersdorf Grenze in das Tarifheft 1 und Berg (Pfalz), (Lauterburg) Grenze Kapsweyer (Weißenburg) Grenze in das Tarifheft 2 aufgenommen.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrs-Anzeiger der Preuß.-Hess. Staatsbahnen.
Breslau, den 4. Februar 1920. (134)
Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Im Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918 wird mit Geltung vom 1. Februar 1920 im Abschnitt F der Punkt 1—c der Ziffer VII (Wägegeld) folgend geändert:

c) bei Verwägung auf einer gesellschaftlichen Gleiswage durch Leute der Gesellschaft für den beladenen oder leeren Eisenbahnwagen	1000	1000

München, den 31. Januar 1920. (144)
Z. 30 569/T/18.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I (Tfv. 2000).

Mit Gültigkeit vom 1. April d. Js. werden folgende Gebühren erhoben:

1. Zwischen Tönning Bahnhof u
Fähre 20 ₰ für je 10 kg,
2. Für die Fährstrecke Tönning-K
rolinenkoog 10 ₰ für je 10 kg (A
lage II C II des Tarifs).

Berlin, den 1. Februar 1920. (14
Eisenbahndirektion als geschäftsführende Verwaltung.

Hessische Nebenbahnen im Privatbetrieb.

Am 1. Februar d. Js. tritt Nachtr
VI zum Binnentarif in Kraft, dur
den die Sonderbestimmungen für So
derzüge, die Arbeiter-Wochenkart
aufgehoben und Wochenkarten 3. K
zur allgemeinen Benutzung eingefüh
werden. Die Abweichung von §
E. V. O. ist genehmigt. (13
Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

4. Verdingungen.

Die Ausführung der Schneeabfu
in den Bezirken der Bahnmeisterei
30, 31, 32, 33 in Berlin soll öffentli
verdungen werden. Die Verdingung
unterlagen können in Zimmer 28 d
unterzeichneten Betriebsamts eing
sehen werden, auch können Angebot
hefte, soweit solche vorhanden, geg
Zahlung von 2 ℳ in der Kanzlei Zi
mer Nr. 31 hier bezogen werden. D
Beträge sind in bar zu zahlen od
post- und bestellgeldfrei einzusende
Die Angebote sind verschlossen mit d
Aufschrift: „**Angebot auf die Ausfü
rung der Schneeabfuhr in den Bezi
ken der Bahnmeistereien 30, 31, 32**
33“ in Berlin versehen bis zum 21. F
bruar 1920 vormittags 11 Uhr ve
siegelt nach hier einzureichen.

Die Öffnung der eingegangenen A
gebote findet zu vorbenannter Zeit i
Gegenwart der etwa erschienenen Bi
ter statt.

Zuschlagsfrist 4 Wochen. (13
Eisenbahn-Betriebsamt 3
Berlin N W 40, Invalidenstraße 51.

Die Ausführung von Umbauarbeit
und die Herstellung einer Mietwohnu
und von Aufenthaltsräumen für Arbe
ter auf dem Eisenbahnfuhrpark d
Lehrter Bahnhofs sollen öffentlic
verdungen werden.

Die Verdingungsunterlagen könne
im Zimmer 28 des unterzeichneten B
triebsamts eingesehen werden. Ang
botshefte können, soweit der Vorra
reicht, gegen Zahlung von 7,50 ℳ i
der Kanzlei Zimmer 31 hierselbst b
zogen werden. Die Beträge sind in ba
zu zahlen oder post- und bestellgeld
frei einzusenden.

Die Angebote sind verschlossen mi
der Aufschrift: „**Angebot auf die Aus
führung von Umbauarbeiten auf de
Eisenbahnfuhrpark des Lehrter Bahn
hofs**“ versehen bis zum 28. Februa
1920, vormittags 11 Uhr nach hier ein
zureichen.

Die Öffnung der eingegangenen An
gebote findet zu vorbenannter Zeit i
Gegenwart der etwa erschienenen Bie
ter statt.

Zuschlagsfrist 4 Wochen. (136
Eisenbahn-Betriebsamt 3.
Berlin N W 40, Invalidenstraße 51.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 12 | Berlin, den 14. Februar 1920 | LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 8 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 40 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 45 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 50 Pf. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 1,5 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050-53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 12. Berlin, den 14. Februar 1920. LX. Jahrgang.

Inhalt:

Neue Wege zur Verbesserung des deutschen Verkehrswesens.

(Schluß aus Nr. 11.)

Vorschläge.

Nicht Erneuerung und vorsichtige Verbesserung des Bisherigen, sondern nur grundlegende Reformen der Verwaltung, ihre Durchdringung mit technisch-wirtschaftlichem Geist und die großzügige und vorausschauende Durchführung neuer technischer Gedanken werden unser Verkehrswesen zu höheren und wirtschaftlicheren Leistungen emporführen. Jetzt ist der richtige Augenblick dazu, wo wir sowohl Wirtschaft wie Verkehr neu aufbauen müssen, wo wir Milliardenaufträge vergeben haben und alljährlich große neue Aufträge werden erteilen müssen. Es wird gut sein, wenn wir zunächst den in Zukunft noch mehr als bisher schon wichtigsten Teil der Aufgabe ins Auge fassen, die wirtschaftliche Gestaltung des Eisenbahngüterverkehrs.

Über die besten Wege hierzu tappte man bisher völlig im Dunkeln, weil die Grundlage, der Einblick in die Selbstkosten und ihre Zusammensetzung, fehlte. Der preußische Eisenbahnminister hat gelegentlich der Wasserstraßenvorlage und später wiederholt erklärt, zur Angabe der Selbstkosten nicht in der Lage zu sein, weil sich die Ausgaben für Personen- und Güterbeförderung nicht trennen ließen. Eine derartige scharfe Trennung ist namentlich bei den Bauausgaben zweifellos nicht möglich. Bei näherem Eindringen in die Frage erkennt man aber, daß nur bei dem kleineren Teil der Ausgaben gröbere Schätzungen Platz greifen müssen, und daß selbst erhebliche Irrtümer hierbei das Ergebnis nicht ernstlich beeinflussen können. Es darf aber künftig weder der einseitige Vorteil des Fiskus noch lediglich der Nutzen der Verkehrtreibenden ausschlaggebend sein. Es muß vielmehr als Grundsatz befolgt werden, daß diejenige Beförderungsart die günstigste ist, bei welcher die Summe der Selbstkosten aller Beteiligten ein Minimum wird. Es wurden daher zunächst auf Grundlage der Gesamtkosten der preußischen Staatsbahn einschließlich ihrer Aufwendungen für Bauten die Selbstkosten für die Zeit vor dem Krieg für Personen- und Güterverkehr, offene und gedeckte Wagen, festgestellt. Der sehr bedeutende Einfluß, den eine Änderung der Belastung und Ausnutzung der Bahnanlagen auf das wirtschaftliche Ergebnis hat, wurde besonders ermittelt. In ähnlicher Weise wurden die durchschnittlichen Selbstkosten für die Be- und Entladung der Güterwagen und für die meist erforderliche Stapelung der Güter aufgestellt. Diese den Privaten erwachsenden Selbstkosten haben übrigens im Durchschnitt nahezu die gleiche Höhe wie die Selbstkosten der Eisenbahnbeförderung.

Damit erst ist eine feste Grundlage gewonnen, von der aus die für die Verbesserung des Eisenbahnverkehrs wichtigsten Punkte herausgefunden werden können. Die verschiedenen Möglichkeiten konnten so in eine Rangordnung eingereiht und der mit ihnen erzielbare Erfolg nachgerechnet werden. Die äußerst umfangreichen, sorgfältig durchgeführten Untersuchungen, deren Wiedergabe hier zu weit führen würde, hatten das Ergebnis *), daß in dieser Rangordnung die erste Stelle von der Forderung eingenommen wird, möglichst viel Nutzlast auf das laufende Meter des Güterzuges unterzubringen, daß wir mit anderen Worten einen Güterwagen möglichst hoher Tragkraft im Vergleich zur Länge und die möglichst gute Ausnutzung dieser Tragkraft brauchen. Die Möglichkeit, die nächstdem am meisten Erfolg verspricht, die Vermeidung unnötiger Aufenthalte, also geregelter Betrieb, findet ihre Lösung zugleich mit der Wagenfrage, denn nur die Verminderung der Wagenzahl im Vergleich zur Verkehrsleistung wird da eine Besserung ermöglichen. Es ist von Bedeutung, daß alle anderen möglichen Maßnahmen, wie etwa schnellerer Umlauf, Minderung der Leerläufe oder des Eigengewichts der Güterwagen, sparsamerer Kohlenverbrauch der Lokomotiven oder Ersparnis an Be- und Entladekosten, demgegenüber an Bedeu-

*) Vgl. Zeitschr. d. Vereins d. Ing. Heft 49, 1919, Abb. 2.

tung stark zurücktraten, so wichtig sie auch natürlich in einem solchen Riesenbetrieb sind.

Es läßt sich nun zeigen — der ausführliche Nachweis wird an anderer Stelle gebracht werden —, daß für die bestehenden Verhältnisse am geeignetsten ein vierachsiger Wagen von 50 cbm Laderaum wäre. Er wäre dem heutigen 15- oder 20-t-Verbandswagen weit überlegen, denn er könnte unter Einhaltung des vorgeschriebenen Raddruckes von 7,5 t und der im Grenzverkehr mit den Nachbarländern vereinbarten Umgrenzungslinie, des sogen. „Transitprofils", 40 t Tragkraft erhalten; dabei wäre er nur 0,70 m länger als unser heutiger zweiachsiger 20-t-Wagen. In seiner Bauart mit Flachboden und Seitentüren und seiner Zug- und Stoßvorrichtung könnte er mit unserem Regelwagen übereinstimmen. Seine Drehgestelle würden ihn aber befähigen, viel schärfere Kurven zu befahren und leichter in Werkhöfe, Fabrikräume und Magazine hineinzugelangen, als dies mit den heutigen Wagen möglich ist. Viel Platz in den Werkbahnhöfen und viel Umladung zwischen Haupt- und Schmalspurbahn ließe sich dadurch ersparen.

Da unsere Gleisanlagen aber kräftiger und tragfähiger als die des Auslandes sind, und außerdem bei uns und den meisten Nachbarländern das gegenüber dem Transitprofil viel reichlichere Ladeprofil I möglich ist, wäre es unverantwortlich, wenn wir in unserer jetzigen Notlage die darin liegenden Möglichkeiten nicht bis aufs äußerste ausnutzen wollten. Deutschland hat immer noch bedeutende Rohstoffquellen; von unserem Eisenbahn-Güterverkehr ist nur ein Siebentel über die trockene Grenze gegangen, sechs Siebentel also ist Binnenverkehr. Davon ist die Hälfte Nahverkehr, der ganz besonders der Verbesserung bedarf. Es liegt also reichlich Verwendungsmöglichkeit für solche Wagen vor, die hauptsächlich auf unsere Verhältnisse zugeschnitten sind. Durch größere Höhe des Wagenkastens, die nur um ein Weniges das Transitprofil überragt und die Verwendung des Wagens auf den meisten Nachbarbahnen nicht hindert, könnten Wagenkasten und Gesamtlänge um 1 m gekürzt werden; damit sinkt auch der Gesamtradstand von 7,10 m auf 6,55 m, was für die Verwendbarkeit auf vorhandenen Gleiswagen, Drehscheiben und Schiebebühnen von großer Bedeutung ist. In der gleichen Richtung würde die allgemeine Einführung der selbsttätigen Mittelkupplung wirken, denn hierdurch könnte die Gesamtlänge des Wagens um weitere 0,50 m verringert werden.

Eine Nachrechnung zeigt klar, daß es richtig ist, mit der Tragkraft so hoch zu gehen, wie sich aus praktischen Gründen nur irgend rechtfertigen läßt; das wären 50 t Tragkraft, wobei sich ein Raddruck von 9 t ergibt, wie bei manchen Lokomotiven. Es ist nicht einzusehen, aus welchen Gründen unser Oberbau, der seit langer Zeit bereits für 8 bis 9 t, die Brücken gar für 10 t gebaut werden, nicht auch den langsam und stoßfrei laufenden Güterwagen mit 9 t Raddruck, dessen Ladefähigkeit zudem im Durchschnitt nur mit 46 % ausgenutzt ist, sollte tragen können. Wo diese Belastung noch nicht möglich ist, wäre der Wagen nur mit 40 t zu beladen; wo auch das nicht angeht, wären die ja mindestens noch auf zwei Jahrzehnte hinaus in großer Zahl vorhandenen zweiachsigen Wagen von 10, 15 und 20 t Tragkraft zu stellen. Erst in 10 bis 15 Jahren, nachdem also reichlich praktische Erfahrungen vorliegen, müßte man sich entscheiden, ob man die zweiachsigen Wagen weiter bauen oder wie in Nordamerika zur alleinigen Verwendung vierachsiger Wagen übergehen will.

Völlige Selbstentladung in allen Fällen und bei jedem Gut ist kaum zu erzielen; sie dürfte auch stets auf Kosten des Laderaums oder des Leergewichts, der Anschaffungskosten und der Betriebsbrauchbarkeit der Wagen gehen. Deshalb ist es wichtig, als Ergebnis dieser Untersuchungen hervorzuheben, daß von der Vergrößerung der Tragkraft der Güterwagen viel mehr Vorteil zu ewarten ist als von der Selbstentladung. Den bisherigen Bestrebungen [1]) fehlte diese Grundlage zur Urteilsbildung. Es stand daher den Wünschen der Industrie nach größeren Wagen die ebenso unbewiesene und, wie sich jetzt herausstellt, irrige Anschauung der Eisenbahnverwaltung gegenüber, daß neben dem unübertrefflichen 20-t-Wagen höchstens ein „15-t-Einheitsmassengüterwagen" in Frage käme, eine Anschauung, die denn auch dem Preisausschreiben von 1906 zugrunde lag. Wir können jetzt feststellen, daß die Eisenbahnverwaltung, lediglich vom fiskalischen Standpunkt aus gesehen, an einem selbstentladenden Wagen [2]) dann kein Interesse hat, wenn sein Laderaum infolge der Selbstentladung um mehr als 10 % verschlechtert wird. Eine Nachrechnung ergibt, daß die Vorteile des schnelleren Umlaufs durch die in der Wagenbauart liegenden Nachteile dann etwa aufgehoben werden. Die Frage hat jedoch so große allgemeine Bedeutung, daß die Verwaltung auch dann noch die Selbstentladung auf jede Weise begünstigen müßte. Sehr viel günstiger wird die Frage, wenn es unseren Ingenieuren gelingen sollte, einen betriebssicheren Selbstentlader zu bauen, der bei 50 t Tragkraft bezüglich Laderaum und Gesamtlänge dem vorgeschlagenen Flachbodenwagen ebenbürtig ist. So muß die Aufgabe für unsere Industrie gestellt werden. Nur praktische Erprobung wird zu ihrer Lösung führen.

Die Wagen [3]) wurden in drei Entwürfen von den Linke-Hofmann-Werken in Breslau durchkonstruiert. Sonderkonstruktionen kommen dabei nicht in Frage. Der Firma gebührt Dank dafür, daß sie ihre reiche Erfahrung auf diesem Gebiet uneigennützig zur Verfügung gestellt hat.

Die gute Ausnutzung der Tragkraft ist bei diesen großen Wagen natürlich besonders wichtig; der bisherigen ungünstigen Entwicklung nach Abb. 2 muß unbedingt Einhalt getan werden. Als vor etwa 20 Jahren die Bestrebungen nach größeren Wagen wieder lebhafter einsetzten, hegten die Industriellen die Befürchtung, die dadurch entstehenden Kosten

[1]) Mit dieser Frage hat sich der Verein Deutscher Maschineningenieure zu Anfang 1919 eingehend beschäftigt. Zunächst wurde versucht, auf Grund der Eisenbahngeschichte und der Erfahrungen der preußischen Staatsbahnen den Beweis dafür zu erbringen, daß die Verwendung von Selbstentladern und anderen Wagen mit Schnellentladeeinrichtungen sowohl dem Empfänger von Schüttgütern als auch der Eisenbahnverwaltung eine Reihe von Vorteilen zu gewähren vermag; deshalb sei sie für abgeschlossene kleinere Verkehrsgebiete, namentlich also für den Bereich größerer gewerblicher Unternehmungen, wo die Einrichtungen zur Ausnutzung dieser Vorteile am besten getroffen und gehandhabt werden können, in jeder Hinsicht zweckmäßig und ratsam. Aber ihre allgemeine Einführung glaubte man wegen ihrer verwickelten Bauart, ihrer größeren Ausbesserungsbedürftigkeit, ihres höheren Eigengewichts und ihrer beträchtlichen Beschaffungskosten nicht empfehlen zu dürfen. In der lebhaft einsetzenden Aussprache wurden die Erfahrungen mit den verschiedenen Selbstentladern, namentlich dem Malcher- und Ziehlwagen ins Feld geführt. Zum Schluß meinte ein Redner, daß der Verein Deutscher Maschineningenieure nicht in der Lage sei, die Frage der Einführung der Selbstentladewagen zum Ende zu bringen. Malcher- wie Ziehlwagen hätten ihre Vorteile wie Nachteile. Die Konstruktion sei vorläufig noch derart, daß die Wagen dauernd unter Kontrolle bleiben müßten, damit man notwendige Ausbesserungen auch sachgemäß ausführen könne. Sie könnten daher nur in begrenzten Bezirken laufen. Deswegen müsse die Industrie hier zunächst selbst das entscheidende Wort sprechen und bei Beschaffung von werkseigenen Wagen von Schüttgütern solche Wagen bevorzugen. Angebracht wäre es, wenn die Staatsbahnverwaltung den industriellen Werken die Einstellung von Selbstentladewagen nur unter der Bedingung gestattet, daß diese als Flachboden-Entleerer gebaut werden. Erst wenn eine größere Anzahl Wagen in Betrieb kommen und abwechselnd als Selbstentlader und Flachbodenwagen benutzt werden, lassen sich die erforderlichen Erfahrungen über ihre Zuverlässigkeit sammeln.

[2]) Vgl. z. B. den Entwurf in Zeitschr. des Vereins d. Ing. Heft 49, 1919, Abb. 5.

[3]) Vgl. Zeitschr. des Vereins d. Ing. 1919, Heft 49.

für den Umbau und Neubau ihrer Ladeanlagen würden sehr hoch. Das war irrig. Die Umbaukosten sind, wie an vielen Beispielen nachgeprüft wurde, meist nur gering und verschwinden gegenüber den Betriebsersparnissen; auch bei Neubauten entstehen eher Ersparnisse als Mehrkosten, wenn die Anlage für 50-t-Wagen statt für ebenso lange 15- oder 20-t-Wagen gebaut wird. Aber die Stellungnahme der Industriellen war auch kurzsichtig, denn sie waren in den inzwischen verflossenen 20 Jahren sowieso genötigt, die meisten ihrer Lade- und Speicheranlagen umzubauen, schon aus wirtschaftlichen Gründen. Namentlich im letzten Jahrzehnt sind überall große Sammelanlagen errichtet worden, für Kohle, Erz, Zement, Getreide, Mehl und alle möglichen Güterarten, darunter solche bis 150 000 t Inhalt, entsprechend der Ladung 600 heutiger Durchschnittgüterzüge. Leider hat die Eisenbahnverwaltung sich für diese Bewegung nicht interessiert und gar nicht den Versuch gemacht, Nutzen daraus zu ziehen.

Diese Vorratswirtschaft in Handel, Industrie und Landwirtschaft wird sich noch verstärken; überall sind Erweiterungen oder Neubauten der Lade- und Speicheranlagen geplant. Es spricht ein hohes Staatsinteresse dafür, daß diese Bewegung energisch vom Staate gefördert wird; Näheres hierüber wird einem späteren Aufsatz vorbehalten; es muß gefordert werden, daß auch die Verkehrsverwaltung da künftig mitarbeitet, um möglichst viel Vorteil für Verkehr und Wirtschaft daraus zu erzielen. Mit den Interessenten zusammen muß also dahin gewirkt werden, daß nicht nur auf den einzelnen Zechen, Hütten und Fabriken, auf den Landgütern und an den Wasserstraßen und auch bei den Bekohlungsanlagen in den Bahnhöfen die vorhandenen Lade-, Speicher- und Umschlaganlagen für die neuen Großgüterwagen und wo irgend möglich für Selbstentladung passend hergerichtet werden, sondern es sollte auch jede neue Anlage erst daraufhin begutachtet und genehmigt werden. Darüber hinaus müßte aber die Vorratswirtschaft im großen gefördert und dafür gesorgt werden, daß bei Bildung von Produktionsgemeinschaften und bei Syndizierungen von Betrieben auch eine Zusammenlegung der Ladeanlagen vorgenommen wird, um auf diese Weise möglichst große Gütermassen anzuhäufen. Dadurch würde die Volladung der Wagen und ihre Zusammenstellung zu Gruppen und ganzen Zügen erleichtert, die dann von Speicher zu Speicher glatt durchgeführt werden könnten.

Man würde dann allmählich dazu kommen, wie es in Nordamerika geschieht, bei einem großen Teil des Güterverkehrs die Versendungen im voraus planmäßig festzulegen. Das würde die Betriebsverwaltung in die Lage versetzen, schwerere, aber erheblich weniger Züge nach festen Fahrplänen zu fahren und das Rangiergeschäft stark zu mindern. Wie wirkungsvoll das bei Einführung der schweren Wagen geschehen könnte, geht aus der vergleichenden Darstellung eines 1000-t-Zuges in Abb. 4 hervor.

Daß es sehr wohl möglich ist, bei gutem Zusammenarbeiten aller Beteiligten in verhältnismäßig kurzer Zeit sehr erhebliche Fortschritte zu erzielen, zeigt das Beispiel der nordamerikanischen Bahnen. Wir erkennen aus der Abb. 5 zunächst, daß die preußische Staatsbahn in der

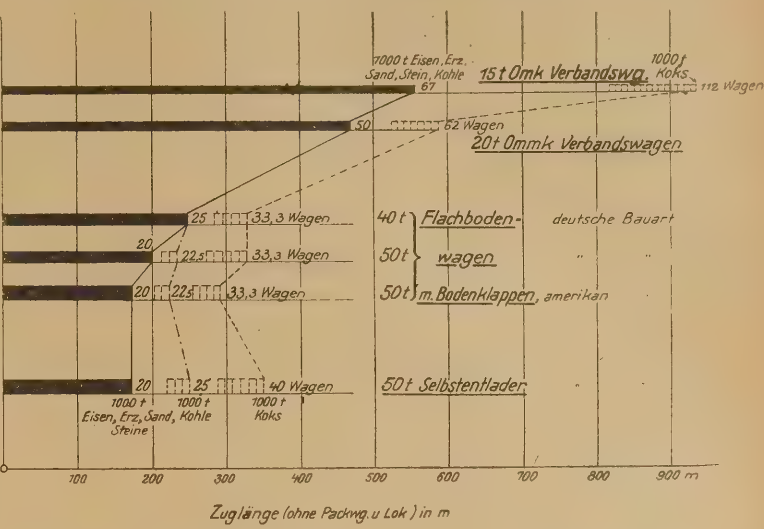


Abb. 4.
Güterzüge mit 1000-t-Ladung.*) Ein Vergleich von Zuglänge und Wagenzahl bei verschiedenen Wagenbauarten.

langen Zeit von 1880 bis 1913 die Achsenzahl ihrer Güterzüge nicht, die Ladung nur wenig verbessern konnte, daß von 1895 an sogar eine erhebliche, erst in den letzten Jahren wieder behobene Verschlechterung eintrat. Die 2000 nordamerikanischen Privatbahnen konnten dagegen ihre 1895 offenbar überaus mangelhaften Betriebsverhältnisse, die noch ungün-

*) In Abb. 4 muß die Zuglänge für 1000 t Kohle bei den 50-t-Wagen 225, 198 und 220 m betragen.

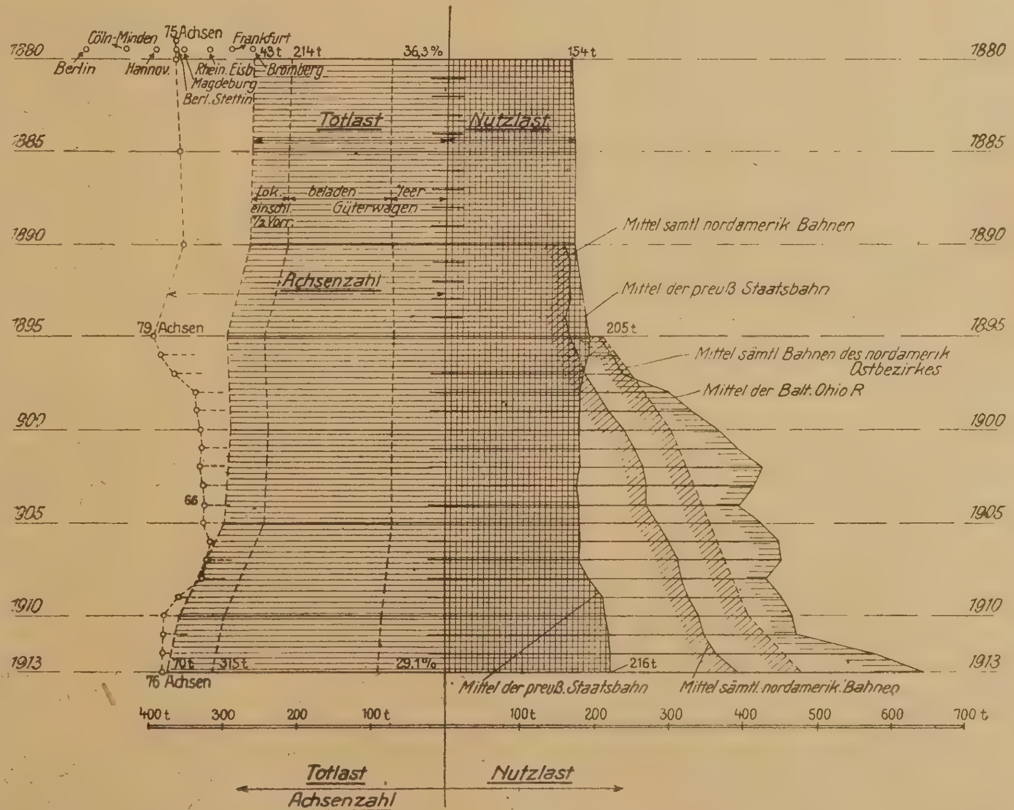


Abb. 5. Die Güterzüge. Achsenzahl, Totlast und Nutzlast. Preußische Staatsbahn und nordamerikanische Privatbahnen.

stiger waren als die unsrigen, in schnellerem Aufschwung ganz bedeutend verbessern. Sie führten damals Luftbremse und selbsttätige Kuppelung ein und gingen äußerst energisch mit der Erhöhung der Tragkraft ihrer Güterwagen vor, die noch nicht zum Abschluß gekommen ist. Das Ergebnis ist, daß im Jahre 1913 die durchschnittliche Nutzladung ihrer Güterzüge, die jährliche Leistung der Wagen und Lokomotiven zwei- bis dreimal so groß, das Personal vergleichsweise nur halb so zahlreich und die Gütertarife nur halb so hoch wie bei uns waren.

Für eine solche Zusammenfassung und Vereinfachung lieliegen bei uns die Verhältnisse viel günstiger als dort. Wir könnten schneller und kräftiger einheitliche, planmäßige Maßnahmen zur Besserung des Güterbetriebes ergreifen und

20 Jahren wäre nur noch ein kleiner Rest 15- und 20-t-Wagen im Betrieb. Die Abbildung zeigt, daß trotz der angenommenen starken Steigerung der Verkehrsleistungen nach diesen 25 Jahren kein größerer Wagenpark, also auch nicht mehr Bahnhof- und Aufstellungsgleise nötig wären als heute bereits vorhanden sind, so daß auf mindestens zwei Jahrzehnte hinaus die kostspieligen und unproduktiven Erweiterungsbauten erspart werden könnten.

Für einen Teil dieser Ersparnisse müßte die Reichsverkehrsverwaltung allmählich, soweit nötig, die Bahnanlagen und Brücken verstärken; dadurch würde aber die Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit der Verkehrsanlagen dauernd erhöht. Diese Verstärkungs- und Neubauten der Bahn- und Ladeanlagen würden befruchtend auf unsere Wirtschaft wir-

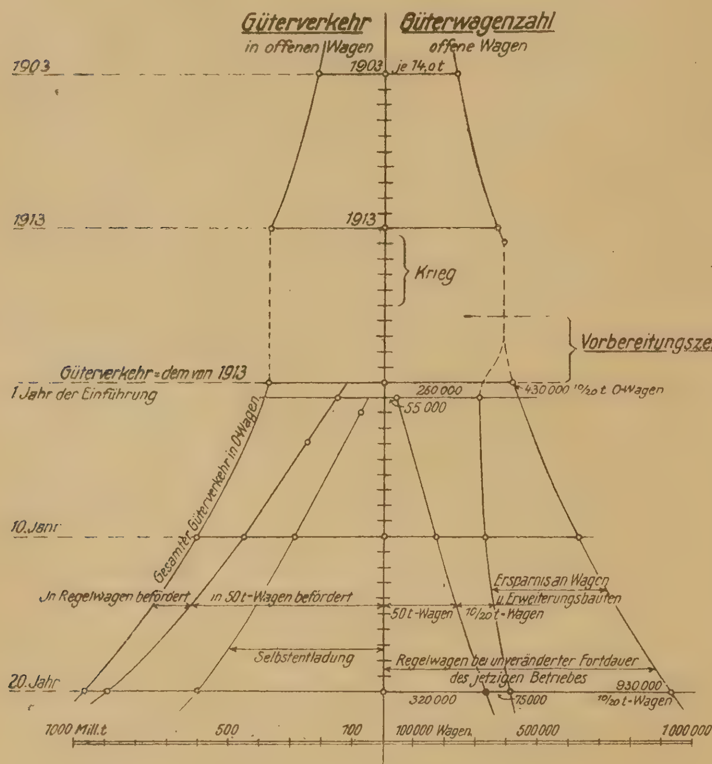


Abb. 6. Entwicklung von Güterverkehr und Wagenzahl (offene Wagen) bei Einführung von Massengutwagen (ohne Umlaufverbesserung) bei der preußischen Staatsbahn.

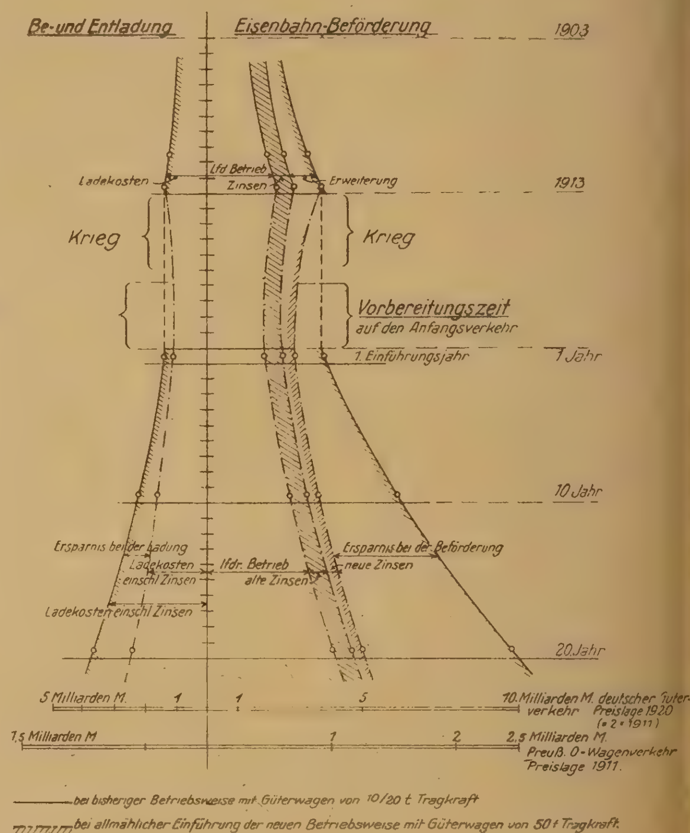


Abb. 7. Jährliche Gesamtkosten und Ersparnisse bei der Be- und Entladung und der Beförderung der Güterwagen.

durchführen. Auf diese Weise würde auch für die glatte Durchführung der Personenzüge viel Platz geschaffen und damit die planmäßige Betriebsführung sehr erleichtert.

Die Einführung dieser neuen Betriebsweise würde verhältnismäßig schnell vor sich gehen; die Erfolge würden bald in Erscheinung treten, wie sie auf anderem Wege nicht zu erreichen sind. Sorgfältige Ermittelungen liegen der Abb. 6 zugrunde, welche zeigt, daß nach einer 5-jährigen Vorbereitungszeit zur Erprobung der Wagen und Verstärkung der Bahn- und Ladeanlagen bereits 40 % des Verkehrs der offenen Wagen in den neuen Groß-Güterwagen abgewickelt werden könnte. Dafür wären 55 000 Groß-Güterwagen und 3000 schwere Lokomotiven erforderlich, die in 2 bis 3 Jahren hergestellt werden können. Mit deren Indienststellung würden etwa 130 000 Güterwagen und 5000 Lokomotiven entbehrlich und könnten verkauft werden. Unser buntscheckiger Wagenpark und unsere an sich durchaus ausreichenden Reparaturwerkstätten würden dadurch sehr entlastet. Nach weiteren

ken und einer Menge Volksgenossen nutzbringende Arbeitsgelegenheit schaffen. Dafür sind Mehrkosten aufzuwenden; so beträchtlich wie viele glauben, sind sie allerdings kaum; für den neuen Wagen- und Lokomotivpark z. B. dürften überhaupt keine Mehrkosten, sondern eher Ersparnisse gegenüber der Beschaffung der gleichen Tonnenzahl in Regelwagen erwachsen, besonders wenn man noch den Verkaufserlös der 130 000 entbehrlich werdenden Wagen berücksichtigt.

Jedenfalls würde, wie die Abb. 7 anschaulich darstellt, die Verzinsung der entstehenden Gesamtmehrkosten die wirtschaftliche Gesamtbedeutung der Vorschläge nicht entscheidend beeinflussen. Man erkennt aus der Abbildung (links), wie mit fortschreitender Einführung der neuen Betriebsweise die Ersparnisse der Privaten beim Laden und Stapeln der Güter zunehmen. Die rechts verzeichnete Einwirkung auf die Selbstkosten der Eisenbahnbeförderung bestätigte durchaus die Vermutung, die Minister v. Breitenbach des öfteren im preußischen Landtag äußerte, daß sich

einer Überzeugung nach die Bahnen viel billiger betreiben lassen müßten. Es könnten also die Selbstkosten der Eisenbahn bei planmäßiger kräftiger Durchführung der Vorschläge allmählich auf die Hälfte und noch weniger derjenigen Kosten ermäßigt werden, die bei Fortdauer der bisherigen Betriebsweise sich mit Notwendigkeit ergeben müssen. Die Ersparnisse der Privaten sind zwar geringer; sie sind aber doch so bedeutend, daß dadurch ein großer Ansporn zur Verbesserung der Ladeanlagen und Verwendung der Groß-Güterwagen gegeben ist. Immerhin dürfte es in Hinsicht auf das weit überwiegende, starke Interesse der Eisenbahnverwaltung an schneller Durchführung der neuen Betriebsweise zweckmäßig sein, durch Neuregelung der Frachtsätze, Abfertigungsgebühren und Ladefristen die Einführung der neuen Wagen und ihre Verwendung in Gruppen und ganzen Zügen zu beschleunigen. Wir würden so allmählich ein Verkehrswesen schaffen, das an Wohlfeilheit des Betriebes und an wirtschaftlicher Kraft unser bisheriges weit übertrifft.

Gemeinwirtschaft im Verkehrswesen.

Es sind, wie wir sehen, letzten Endes in den Gedanken- und Schaffenskreis des Ingenieurs fallende Mittel, die allein zur wirklichen Gesundung und Erstarkung unseres Verkehrswesens führen können. Diese Tatsache dürfen wir nicht verdunkeln lassen. Demgemäß erwächst uns einerseits die Aufgabe, im Interesse der Zukunft unseres Wirtschaftslebens dafür Sorge zu tragen, daß auch in der Verkehrsverwaltung technisch-wirtschaftlicher Geist, der unsere Privatwirtschaft so zur Blüte gebracht hat, ungehemmter als bisher sich auswirken kann. Andererseits müssen wir aber auch den einzelnen Menschen mit diesem gewaltigen Verkehrsgetriebe inniger verknüpfen, indem wir Beamte und Arbeiter mehr als bisher am Gedeihen des Ganzen und an wirtschaftlicher Betriebsführung durch eine Gewinnbeteiligung interessieren.

Diesen Grundbedingungen muß die Organisation der Reichsverkehrsverwaltung angepaßt werden. Die heutige unserer Staatsbahnen ist dazu nicht geeignet, das müssen wir nach den geschilderten Mißerfolgen uns eingestehen. Man beschränkte sich immer mehr auf möglichst zweckmäßige Beförderung, auf das „Kohlenfuhrgeschäft“, wie mit ins Schwarze treffender Ironie die Beamten im Ruhrbezirk spötteln, ohne auch nur den Versuch zu machen, das Übel an der Wurzel zu packen; in guter, sparsamer Verwaltung und sorglicher Finanzpolitik sah man das Heil. Alle Zweifel erstickte man durch den steten Hinweis auf die gute Finanzlage und hohe Rente, bis man selbst glaubte, daß es der Kern der Frage wäre. Gerade in unserer Zeit, in der soviel von Sozialisierungen geredet wird, wäre es interessant zu zeigen, daß es nicht guten Betriebserfolgen, sondern anderen Umständen zu danken war, daß trotz der erheblichen Verschlechterung des Wirkungsgrads die Rente auf gleicher Höhe erhalten werden konnte, und woher die dazu erforderlichen Aufwendungen stammen; das würde aber hier zu weit führen.

Unheilvoll verstärkt wurde diese Entfremdung von Privatwirtschaft und Verkehr durch die besonders seit der Neuorganisation von 1895 einsetzende Sucht nach Zentralisation, die in Krieg und Revolution bisher ungeahnte Ausdehnung annahm. Unheilvoll wirkte sie besonders deshalb, weil dadurch die Einfluß- und Interesselosigkeit der Provinz immer größer wurde. Selbst die Leiter wichtigster Eisenbahndirektionen begriffen bald, daß es ein für sie bequemer und erfreulicher Zustand ist, die Initiative völlig der Zentralstelle zu überlassen und lediglich die „maßgebenden Bestimmungen des Herrn Ministers“ zur Richtschnur ihres Denkens und Handelns zu machen. So konnte es nicht ausbleiben, daß der Drang nach dem grünen Tisch in der ganzen Beamtenschaft, ganz gleich welcher Vorbildung, mächtig zunahm. Mit diesen Zuständen als Folge des bisherigen Systems sollte jeder rechnen, der Vorschläge für die Organisation der Verkehrsverwaltung machen will.

Die Aufgabe der einheitlichen Leitung des deutschen Verkehrswesens übersteigt fast die Kräfte eines Mannes. Das Bestehende verwalten ginge vielleicht noch, dank dem eingearbeiteten, übergroßen Beamtenkörper. Es wäre aber von unserer Verkehrsverwaltung zu viel erwartet, daß sie gleichzeitig noch die Sorge für die organische Fortentwicklung und für die Erringung und Erhaltung der führenden Stellung im Wirtschaftsgetriebe, wie sie dem Verkehr auf Grund seiner Bedeutung für das Wirtschaftsleben zukäme, übernehmen solle. Denn diese Aufgabe bedarf zu ihrer Lösung tiefgründigen Sachverstands und praktischer Kenntnis der Erfordernisse des Wirtschaftslebens von den kleinsten Einzelheiten an bis zu den großen leitenden Fragen.

Steter Zusammenhang von Verkehr und Wirtschaft und bleibender Erfolg wird uns also nur dann beschieden sein, wenn wir allen Kreisen, die an möglichst zweckmäßiger Verkehrsgestaltung und billigen Frachtsätzen interessiert sind, ständige und entscheidende Mitarbeit ermöglichen. Wir müssen ihren Vorteil auch zu dem des Verkehrsunternehmens machen. Es sollten deshalb alle Gemeinschaftsfragen zwischen Verkehr und Wirtschaft, also alles, was über die Aufgabe der eigentlichen Beförderung und Verwaltung hinausgeht, in gemeinwirtschaftlichen Verkehrsämtern bearbeitet und entschieden werden, in denen zu gleichen Teilen Vertreter der staatlichen Verkehrsanstalten, des Unternehmertums in Industrie und Landwirtschaft und schließlich auch des Handels und der Verbraucher zusammensitzen. Sie sollten unsere wissenschaftlichen Forschungsinstitute, die Professoren unserer Hochschulen und bewährte Zivilingenieure recht häufig als Gutachter, namentlich für Spezialfragen, hinzuziehen, wodurch Praxis und Theorie besser im Zusammenhang blieben.

Das ist nötig. Denn es sind durchaus praktische Fragen von oft einschneidender Wichtigkeit, die hier sachkundig gelöst werden müssen. Zu den großen Aufgaben gehört insbesondere die für die Siedlungspolitik so wichtige Frage der Ausgestaltung des Straßen-, Vorort- und Schnellbahnverkehrs in den übervölkerten Industriebezirken und Großstädten; hier ist unendlich viel versäumt worden, weil niemand „zuständig“ war, der auf Grund umfassenden Sachverstands die Verantwortung übernommen hätte. Sodann gehört dazu die Führung der Bahnanlagen in den Städten, die örtliche Anpassung der Tarife, namentlich der Abfertigungsgebühren und der Bedingungen für Privatanschlüsse, natürlich nur innerhalb gewisser, von der Zentrale und den zusändigen Körperschaften festgelegter Grenzen; es besteht gar keine Veranlassung, alle diese Fragen durch das ganze Reich hindurch völlig einheitlich zu regeln, d. h. zu schematisieren und zur Erstarrung zu bringen. Auch die Verteilung des Verkehrs auf Eisenbahnen und Wasserstraßen oder Kraft- und Luftfahrzeuge, die Anlegung von Automobilstraßen und eine Menge neuer Aufgaben, deren Fülle wir heute kaum ahnen können, gehört hierher und nicht vor die politischen Parteien der Nationalversammlung. Außerdem werden aber als Folge des Eindringens in die Bedürfnisse der industriellen und landwirtschaftlichen Betriebe und des Handels unzählige Einzelfragen auftauchen, deren zweckentsprechende Regelung für beide Teile von großer Bedeutung sein wird. Hierzu ist vor allen Dingen die schon behandelte Mitarbeit beim Bau und Betrieb der Lade- und Speicheranlagen zu rechnen. Weitere Aufgaben wären die bessere Verwertung der Rückstände, der Schlacken in den Hüttenwerken, die der Eisenbahn eine Menge neuer Rückfracht zur Beförderung geben würde, die Minderung der Kohlensorten, der Versatz in den Bergwerken, die Normalisierung und Anreicherung der Erze, die Vermeidung unnötigen „Sackens“ von Getreide und

Mehl und was sonst alles unter dem Gesichtswinkel zu prüfen sein wird, dem Beförderungsdienst der Eisenbahn und Schifffahrt die Vorbedingungen zu weitgehender Zusammenfassung und Vereinfachung des Verkehrs zu schaffen.

Dezentralisation.

Diese vielseitigen Aufgaben erfordern genaue Kenntnis der örtlichen Verhältnisse, sie können daher unmöglich von einer Zentralstelle aus bearbeitet werden. Wenn schon die starke Zentralisierung der Verwaltung und des Betriebes, die besonders seit 1895 das Kennzeichen der preußischen Staatsbahnverwaltung ist, zu den geschilderten ungünstigen Ergebnissen geführt hat, dann wären bei diesen neuartigen und vielseitigen, nur in enger Zusammenarbeit mit den Interessenten an Ort und Stelle zu lösenden Aufgaben noch größere Mißerfolge zu erwarten. Es müßte deshalb möglichst bald eine scharfe Dezentralisation des gesamten Verkehrswesens erfolgen. Von der möglichst kleinen Zentralstelle aus müßten nur die Richtlinien ergehen. Der Schwerpunkt der Verwaltung und Fortbildung des Unternehmens müßte jedoch in die Mittelpunkte der sich deutlich abhebenden 6 Wirtschaftsbezirke Deutschlands verlegt werden, als welche Berlin, Leipzig, Hannover, Cöln, Frankfurt a. Main und Nürnberg anzusehen sind. Diese Bezirke dürften gerade noch zu übersehen sein.

Die vorstehend geschilderten Verkehrs- und Wirtschaftsaufgaben müßten also in diesen Städten in „Bezirks-Verkehrsämtern“ zusammengefaßt werden. Die Verkehrsabteilung im Reichswirtschaftsministerium müßte als ihre Zentralstelle für einheitliches Vorgehen sorgen. An der Spitze dieser neuen Ämter sollten Männer der Praxis mit weitem Blick und umfassenden, technisch-wirtschaftlichen Kenntnissen stehen; ihnen müßte in ihrem beschränkten Aufgabenkreis, der sich also im wesentlichen auf die in und hinter den Anschlüssen und Freiladeanlagen liegenden Verkehrsaufgaben, diese aber im weitesten Sinne aufgefaßt, erstreckt, fast diktatorische Gewalt gegeben werden. Diese Ämter sollten sofort eingesetzt werden. Sie, und nicht eine immer größere Anhäufung von Beamten in Berlin, deren Zahl in kurzer Zeit auf mindestens das Doppelte gestiegen ist, kann Hilfe bringen.

Die Ausführung des Betriebs, die Verwaltungs- und Personalfragen wären natürlich nach wie vor dem Reichsverkehrsminister zu belassen, insbesondere auch Wagengestellung, Fahrplan und die Finanzen. Die 6 neuen Bezirks-Verkehrsämter und ihre Zentralstelle dürfen kein Eingriffsrecht in Verwaltung und Betrieb ausüben; sie hätten vielmehr eine anregende, schöpferische Tätigkeit, um dem Betrieb die Wege zu ebnen. An der Überwachung und Ausführung ihrer Beschlüsse ist ja schließlich jedes Werk selbst am meisten interessiert; soweit die staatliche Verkehrsverwaltung dabei nötig ist, wären damit am besten diejenigen zu betrauen, deren Aufgabe auch sonst die Überwachung der örtlichen Ausführung ist, also im persönlichen Nebenamt diejenigen Amtsvorstände, welche durch Verständnis und Interesse für solche Fragen sich auszeichnen.

Von ausschlaggebender Bedeutung für den Erfolg ist aber, daß es der Verwaltung und der Öffentlichkeit möglich sein muß, die Betriebsergebnisse im ganzen und einzelnen dauernd zu kontrollieren. Zu diesem Zweck müßte die Betriebsverwaltung genau die gleiche Unterteilung wie die Bezirke der neuen Verkehrsämter erhalten, die dann ihre eigene Wirtschaftsführung wenigstens auf der Ausgabenseite haben müßten, ähnlich wie es vor 1895 bei den preußischen Generaldirektionen der Fall war. Die Wirtschaftsführung und Statistik der 6 Bezirke wären unter vorläufiger Zugrundelegung eines fingierten Anlagekapitals nach kaufmännischen Grundsätzen so auszugestalten, daß die Einwirkung der Maßnahmen der neuen Verkehrsämter auf die Betriebsgestaltung sich verfolgen läßt, und daß Betrieb und Verkehr sich gegenseitig kontrollieren und antreiben. Dem wäre auch förderlich, wenn diese gemeinnützigen Verkehrsämter der bereits bestehende Verkehrsabteilung des Reichswirtschaftsministers angeglieder würden, wohin sie ihrem Aufgabenkreis nach besser passe als zur Eisenbahnbetriebsverwaltung. Jeder Bezirk müßt über einen Fonds verfügen, in den die erzielten Betriebse sparnisse fließen. Diese wären zu gleichen Teilen für eilig Verbesserungsarbeiten zu verausgaben, die mit Sicherhe baldige Betriebsvereinfachungen und Ersparnisse erwarte lassen, und für Verbesserung der Wohnungsverhältnisse un für Leistungsprämien an die Arbeiter und Beamten.

Im übrigen bin ich der Meinung, daß die heutige Organ sation der preußischen Staatsbahn insofern beibehalten werde sollte, als man die Eisenbahndirektionen bestehen läßt; si haben sich ja auch in Bayern, meines Wissens, bewährt, w sie nach preußischem Muster, nur etwas verkleiner eingeführt wurden. Es wäre also ein großer Teil der jetz in den Ministerien der einzelnen Länder zentralisierte Geschäfte den Eisenbahndirektionen in den genannte sechs Städten zu übertragen; ebenso auch ein Teil de Geschäfte der einzelnen Eisenbahndirektionen, für welch diese jetzt zu klein sind. Diese 6 Bezirksdirektionen, die auc eine Schiffahrts- und Kraftfahrabteilung haben müßten, wäre dann in vielen Fragen die oberste Instanz für die ihnen ang gliederten etwa 5 Betriebsdirektionen. Deren Befugnisse wäre also wieder mehr auf die Überwachung des äußeren Dienste zu beschränken, ihr Personalstand könnte erheblich vermir dert werden. Die ausführenden Ämter bedürfen dagege meines Erachtens, einer sachdienlicheren Zusammenfassun nach Geschäftskreisen und vor allen Dingen einer größere Selbständigkeit.

Wenn wir so verfahren, dann wird sich in der deutsche Verkehrsverwaltung norddeutsche Tatkraft und Breite de Auffassung mit süddeutscher Gründlichkeit und liebevolle Behandlung der Einzelheiten paaren, und es wird außerde noch der bewährte Unternehmungsgeist unserer Privatwir schaft in den Dienst des öffentlichen Verkehrs gestellt. Dan werden wir erst merken, wie wenig wir bisher die Aufgab erkannt hatten, die zur Lösung stand. Alle deutschen Lände müssen da einig zusammenwirken; nicht Sondervorteile, son dern zweckmäßig ausgestaltete Verkehrseinheit ist für jede einzelne Land ebenso gut wie für das Reich das Beste. Di neue Reichsverfassung bietet zudem wirklich ausreichend Bestimmungen zum Schutz von Minoritäten. Das war in de Verfassung von 1871 nicht der Fall und bildete den Grun weshalb Bismarcks Plan der Reichsbahnen am Widerstan der süddeutschen Staaten scheiterte. Die Schaffung der ge waltigen preußischen Staatsbahnen war die Folge. Bayer hat der Zugehörigkeit zum Reich viel zu verdanken, das geh aus der lesenswerten Schrift[1]) des Leiters des bayerische statistischen Landesamts unwiderleglich hervor. Aber e ließe sich auch unschwer nachweisen, daß gerade das Beiseit stehen der bayerischen Bahnen nicht nur für seine Eisen bahnen, sondern für die wirtschaftliche Erschließung des Lan des von großem Nachteil gewesen ist. Darum laßt uns diesma handeln nach dem alten wahren Wort: „Einigkeit macht stark“

* * *

An den Vortrag, dem der bayerische Verkehrsminister un zahlreiche seiner Räte beiwohnten, schloß sich eine Aussprache, in welcher Geheimrat v. Völker in län geren, bedeutungsvollen Ausführungen darlegte, daß man i Bayern ja leider nicht über die Rohstoffe, Einnahmequelle und gute Rente der preußisch-hessischen Staatsbahnen ver füge; man habe daher großes Gewicht auf möglichst gute Be triebsführung durch Bildung von Fernzügen und Vermeidun unnötigen Rangierens gelegt. Die Ausführungen des Vortra genden hätten gezeigt, daß dies mit Erfolg geschehen wäre

[1]) Vgl. Dr. Zahn: „Bayern und die Reichseinheit?“ Verla Carl Sperber, München 1919.

s ginge auch daraus hervor, daß bei den bayerischen aatseisenbahnen die Betriebszahl seit Anfang des Jahrnderts fortgesetzt gesunken sei und der zur Erzielung von je 0 000 *M* Einnahme erforderliche Personalstand in Bayern irker als in Preußen abgenommen habe. Er stimme zu, daß rch innige Zusammenarbeit mit den Interessenten noch oße Vorteile möglich seien. Ob durch Einführung des vierhsigen Wagentyps tatsächlich der erhoffte Vorteil zu erelen sei, werde jedenfalls neuerdings zu prüfen sein. Bisher stand im deutschen Staatsbahnwagenverband allerdings cht die Anschauung, daß dies möglich sei; in Bayern habe i dem starken Überwiegen der Mittel- und Kleinwirtschaft hon die Einführung der 20-t-Wagen schwer gehalten, für die lgemeine Einführung noch größerer Wagen seien die bayeschen Verhältnisse wohl noch nicht reif. Im übrigen sei ch Bayern, das durch die Güterwagengemeinschaft die Wanleerläufe von 34 auf 27 % vermindern konnte, von der Notendigkeit und dem Nutzen einer Vereinheitlichung des Verhrswesens durchdrungen. Andererseits habe man aber ets die vom Vortragenden gezeigten Nachteile einer zu scharfen Zentralisierung gefürchtet. Man stimme daher der Forderung weitgehender Dezentralisation durchaus zu, die den einzelnen Landesteilen die Pflege ihrer Eigenart und besonderen Bedürfnisse sichere.

Regierungsbaumeister Buschbaum hob in seinem Schlußwort zunächst hervor, daß jetzt für die Gesundung unserer Verkehrsverhältnisse die entscheidende Mitarbeit der Privatwirtschaft mit ihren Erfahrungen gar nicht zu entbehren sei. Bei näherer Prüfung werde sich dann auch die Notwendigkeit und Möglichkeit der Einführung von 40/50-t-Wagen in Bayern ergeben; vorläufig sei allerdings am dringlichsten die durchgreifende Besserung des Nahverkehrs in den Industriebezirken. Unser Ausgangspunkt müsse dabei die Erkenntnis sein, daß wir mit den heutigen Einrichtungen keine wesentliche Besserung erzielen könnten, daß daher der jetzige Augenblick des allgemeinen Aufbaues auch zu grundlegenden Änderungen im Verkehrswesen benutzt werden müsse, um die Leistungsfähigkeit und Wohlfeilheit unserer Verkehrsanlagen bald und dauernd zu erhöhen.

Einrichtung einer kommerziellen Statistik des Lokalgüterverkehrs der österreichischen Staatsbahnen.

Vom Staatsamte für Verkehrswesen wurde durch Erlaß chstehendes verfügt: Die Unzulänglichkeit der bisherigen tistischen Arbeiten über den Lokalgüterverkehr der erreichischen Staatsbahnen und die mannigfachen Fragen, von der kommerziellen Leitung der Staatseisenbahnverltung gerade gegenwärtig zu lösen sind, machen die Erllung einer modernen, vor allem den Bedürfnissen des mmerziellen Dienstes voll entsprechenden kommerziellen terverkehrsstatistik zur zwingenden Notwendigkeit. An elle der bisherigen statistischen Arbeiten, die vorwiegend n den äußeren Dienststellen und von den Direktionen zu sten sind, soll mit 1. Januar 1920 eine Güterverkehrsstaik treten, die unter Ausschaltung der äußeren Dienstllen vom statistischen Departement des Staatsamtes selbst mittelbar aus dem Urmateriale erstellt werden soll. Als material für diese Statistik sollen die bei den Einnahmentrollen der Direktionen liegenden Güterkarten benützt rden. Zur Bewältigung eines solchen Massenmaterials, das ch menschliche Kräfte allein schwer verarbeitet werden nnte, hat das Staatsamt für Verkehrswesen sich eine entechende Anzahl Powerscher Maschinen gesichert, mit en Hilfe auch das reichst gegliederte statistische Material ch und zuverlässig bearbeitet werden kann. Es ist eine sentliche Voraussetzung für den Betrieb der Powerschen schinen, daß alle statistisch zu erfassenden Wort- und chstabenbegriffe, sowie alle nicht eindeutigen Zahlenbeffe in vollkommen eindeutige Zahlenbegriffe umgewandelt rden.

ür Zwecke der kommerziellen Statistik werden für jeden zelnen Gütertransport nachstehende Angaben aus der terkarte benötigt:

. der Name der Versand- und Empfangsstation,
. die Bezeichnung des Artikels,
. der angewendete Tarif,
. das Gewicht der Sendung oder, wie bei aus lebenden ren bestehenden Sendungen, die Stückzahl und
. die kilometrische Entfernung.

u 1.: Um die Stationsnamen statistisch erfassen zu können, d jede Anhaltestelle der österreichischen Staatsbahnen mit er statistischen Nummer versehen werden. Den Stationen d in den nächsten Wochen ein Stationsnummernverzeichnis gehen, aus dem jede der äußeren Dienststellen ihre stasche Stationsnummer entnehmen kann. Es ist geplant, e statistischen Nummern in die Stationsstempel aufzumen, worüber zwecks einheitlicher Durchführung noch tere Weisungen folgen werden. Bis zur Umgestaltung e Stempel haben die Aufgabestationen anläßlich der Vorbeung der Güterkarten zur Kartierung (Abstempeln und ilegen von Indigopapier) neben dem Stempel der Versandtion im Kopfe der Güterkarte die statistische Nummer dschriftlich oder durch einen Kautschukstempel anzugen. Die statistische Nummer der Empfangsstation wird o dieser anläßlich der Eintragung der Güterkarten in die chnungen im Kopfe der Güterkarte knapp unter der Bezehnung der Empfangsstation in gleicher Weise einzuseen sein.

Zu 2.: Den äußeren Dienststellen werden zeitgerecht mittels Tarifvorschrift die von den Versandstationen in die Güterkarten aufzunehmenden statistischen Nummern aller im G. T. I. B. genannten Artikel bekanntgegeben werden. Diese Artikelnummern sind von den äußeren Dienststellen handschriftlich in dem G. T. I. B. vorzumerken. Erläuternd wird bemerkt, daß für jene Güter, die in der Güterklassifikation des G. T. I. B. genannt sind, die einzelnen Posten und Unterposten der Güterklassifikation fortlaufend von 1—619 numeriert, und daß die besonderen Tarifierungen der Abschnitte A und B des G. T. I. B. mit den Nummern 801 bis 999 bezeichnet wurden. Alle jene Güter, für die im G. T. I. B. keine besondere Tarifierung vorgesehen ist, erhalten die statistische Nummer 800. Hiervon ist eine Anzahl Artikel ausgenommen, für welche in der Anlage zu diesem Artikelnummernverzeichnis besondere statistische Nummern festgesetzt sind, obgleich für sie im G. T. I. B. keine besondere Tarifierung vorgesehen ist. Es sind dies meist Güter, die seinerzeit in der Güterklassifikation genannt waren, und deren gesonderte statistische Erfassung auch für künftige Fälle von Interesse ist. Die statistischen Artikelnummern sind von den Versandstationen stets neben der Wortbezeichnung des Artikels in der Spalte „Inhalt“ der Güterkarte einzutragen und, um Verwechslungen mit anderen Ziffern der Güterkarte vorzubeugen, einzuringeln.

Der Empfangsstation liegt es ob, anläßlich der Überprüfung der Abgabekarten auch die Richtigkeit der Eintragung der statistischen Artikelnummern zu überprüfen und allenfalls Richtigstellungen und Ergänzungen vorzunehmen.

Zu 3.: Die statistische Nummer des angewendeten Tarifes wird erst anläßlich der statistischen Bearbeitung der Güterkarten ermittelt. Um eine rasche und richtige Ermittlung dieser statistischen Nummern zu ermöglichen, hat die Versandstation strengstens darauf zu achten, daß die Bezeichnung des angewendeten Tarifes genau und deutlich leserlich in die Güterkarten eingetragen werde. Insbesondere ist es notwendig, daß auch die Unterteilungen der einzelnen Ausnahmetarife genau kartiert werden; so ist zum Beispiel bei Sendungen, die nach dem A. T. Nr. 22 abgefertigt wurden, in den Frachtkarten immer zum Ausdruck zu bringen, ob die Fracht nach den Bestimmungen des A. T. Nr. 22 a, oder 22 b a oder 22 b b berechnet worden ist.

Zu 4.: Das Gewicht der Sendung und gegebenenfalls die der Frachtberechnung zugrunde gelegte Stückzahl sind für statistische Zwecke ohne weiteres verwendbar. Da der kommerziellen Statistik nicht das Rohgewicht, sondern das Rechnungsgewicht zugrunde gelegt wird, so ist der vorschriftsmäßigen Eintragung des Rechnungsgewichtes in die Güterkarten besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Zu 5.: Zur statistischen Erfassung der Länge der Beförderungsstrecken sind — und zwar bis zur Eröffnung eigener Spalten — in den oberen Teil der Güterkarten ungefähr unter der Bezeichnung des Direktionsbezirkes der Empfangsstation die kilometrische Entfernung und die Buchstabenbezeichnung der an der Beförderung beteiligten Linien, sofern sie vom Staate für Rechnung der Eigentümer betrieben wer-

den, einzutragen. Die äußeren Dienststellen werden, um sich diese Arbeit zu erleichtern, in den Kalkulationshilfstabellen die Nachweisung der kilometrischen Entfernungen noch durch die Buchstabenbezeichnung der einzelnen Bahnverwaltungen zu ergänzen haben.

Die nach diesen Bestimmungen ausgestalteten Eilgut- und Frachtkarten des Lokalgüterverkehres bilden nun das Urmaterial für die Erstellung der geplanten Güterverkehrsstatistik und sind von den Einnahmenkontrollen sofort nach Abschluß der Überprüfungsarbeiten, das ist im dritten dem Rechnungsmonate folgenden Monate, an das Staatsamt für Verkehrswesen, Departement 12, in Wien, VI., Linke Wienzeile 52, einzusenden. Da von der vollzähligen Übermittlung der Güterkarten die Verläßlichkeit der Statistik abhängt, darf dem gesammelt bei den Direktionen liegenden Kartenmateriale vor dessen statistischer Verwendung in der Regel keine Karte entnommen werden. Sollten ausnahmsweise vorher Güterkarten zur Behebung von Abrechnungsanständen an andere Direktionen übermittelt (Unterschiedskarten) oder in anderen besonders dringenden Fällen dem Kartenmateriale entnommen werden, so ist an ihre Stelle ein Deckungszettel nach vorgeschriebenem Muster einzulegen, auf dem die Nummer der Frachtkarte, das Datum, die statistische Nummer der Versand- und Empfangsstation sowie des Artikels, der angewendete Tarif laut Frachtkarte, das Rechnungsgewicht in Kilogramm, die Stückzahl (bei lebenden Tieren, Blechkannen) und die Kilometerentfernung (in der Reihenfolge der Beförderung nebst Buchstabenbezeichnung der Bahnverwaltungen) anzugeben sind. Diese Deckungszettel, die als Drucksorte aufgelegt werden, haben auch die Versandstationen zur Meldung der im Eilgutabonnement abgefertigten Güter zu verwenden. Sie haben zu diesem Zwecke für die abgesandten Güter wie für die zurückgesandten Behältnisse je einen Deckungszettel dem Vordruck entsprechend auszufüllen und in diesen als Rechnungsgewicht die Monatsendsummen aus der Konsignation K. D. Form. Nr. 356 einzutragen. Diese Deckungszettel sind mit der Aufgaberechnung einzusenden, von den Einnahmenkontrollen zu sammeln und dem übrigen Kartenmaterial zur statistischen Behandlung beizuschließen.

Endlich haben die Einnahmenkontrollen ebenfalls mit den Deckungszetteln jene Sendungen zu erfassen, welche unter Anwendung des Lokalgütertarifes mit Transportregistern abgefertigt wurden, und diese Deckungszettel mit dem übrigen statistischen Materiale einzusenden. Die Einnahmenkontrollen haben bei der Überprüfung der Güterkarten auch alle für die Zwecke dieser Statistik angeordneten Eintragungen in die Güterkarten zu überprüfen und gegebenenfalls richtigzustellen. Insbesondere ist auf die vollständige Angabe des angewendeten Tarifes zu achten und bei einer Änderung der Frachtberechnung zu untersuchen, ob nicht auch eine Änderung der statistischen Artikelnummer vorzunehmen ist.

Bei dem Umstande, daß die Statistik nur dann ihren Zweck erfüllen kann, wenn sie vollständig und richtig ist, haben die Direktionen durch ihre Kontrollorgane die genaueste Einhaltung der obigen Vorschriften zu überwachen, durch Erklärungen und Belehrungen das Interesse des Personals der äußeren Dienststellen für die neue Statistik zu wecken und zu erhalten und überhaupt mit allen Mitteln Zweck und Ziele der kommerziellen Güterverkehrsstatistik zu fördern. Durch die neue Statistik werden alle bisherigen statistischen Arbeiten über den Lokalgüterverkehr der österreichischen Staatsbahnen entbehrlich. Es haben daher ab 1. Januar 1920 die Statistische Nachweisung des Lokalgüterverkehrs nach Warengattungen in Kilogrammen und die Statistische Nachweisung der im Lokalverkehre abgesendeten Gütermengen zu entfallen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Einmal etwas anderes.** Gegenüber den ständigen Klagen über das Schwinden des Pflichtbewußtseins in der Beamtenschaft berichten wir mit besonderer Freude über einen Vorfall, der beweist, daß Treue und Ehrlichkeit auch heute nicht ausgestorben sind. Ein Reisender schrieb dieser Tage an den Eisenbahnminister in Berlin:

„Ich hatte am 24. Januar in dem vom Potsdamer Bahnhof um 12,35 abfahrenden Zug in einem Abteil mit sechs anderen Personen Platz genommen, als kurz vor Abgang des Zuges ein mit einer Dienstmütze versehener Beamter um Vorzeigen der Fahrkarten bat; dies geschah. Nach einigen Minuten erschien der Beamte wieder in der Tür des Abteils und sagte zu mir, der ich am Fenster saß, sehr verbindlich: „„Ich möchte Ihre Fahrkarte noch einmal sehen. Bitte reichen sie sie mir herüber, ich möchte sie genau sehen."" Jetzt wurde ich stutzig und hatte dabei die Empfindung, daß eine verlorengegangene Karte bei einem anderen Reisenden gesucht werde. Ich sagte deshalb dem Beamten etwas abweisend: „„Besehen können Sie die Karte, aber aus der Hand gebe ich sie nicht. Ich habe sie rechtmäßig am Schalter gekauft."" Der Beamte prüfte die Karte sehr genau, tauschte mit einem hinter ihm stehenden Herrn einige Worte und reichte mir dann zu meiner größten Verwunderung einen Hundertmarkschein mit den Worten: „„Darf ich Ihnen diesen Schein zurückgeben, den Sie bei Lösung Ihrer Fahrkarte am Schalter A zuviel gezahlt haben?"" An den zwei neuen Scheinen, die ich dem Schalterbeamten bei Lösung der Fahrkarte übergab, hatte tatsächlich ein dritter geklebt. Sie können glauben, daß die merkliche Spannung, die sich bei Beobachtung des Vorganges unter den Mitreisenden geltend gemacht hatte, einer lebhaften Freude wich und ein herzhaftes Bravo für den wackeren Beamten zur Folge hatte. Der eigenartige Fall war unter den Reisenden noch längere Zeit Gegenstand der Unterhaltung, wobei die große Pflichttreue, die große Findigkeit — der Zug war bis auf den letzten Platz besetzt — und der erfreuliche Takt der beiden Beamten nach Gebühr bewundert wurde."

Fälle dieser Art, in denen das Publikum durch treue Pflichterfüllung der Beamten vor Schaden bewahrt wird, sind sicher auch heute nicht selten. Es wäre zu wünschen, daß sie häufiger zur Kenntnis der Öffentlichkeit gebracht werden. Die Beamten haben einen Anspruch darauf, nicht einseitig nach den Pressemeldungen über Verfehlungen von Amtsgenossen beurteilt zu werden.

— **Neuerliche Schließung von Eisenbahnwerkstätten.** Wegen Unwirtschaftlichkeit des Betriebes sind vor einigen Tagen die Eisenbahnwerkstätten Halle, Delitzsch, Magdeburg-Buckau, Breslau, Göttingen, Harburg und Limburg geschlossen worden. Zur demnächstigen Wiederaufnahme muß die Belegschaft erheblich verringert werden.

— **Die Fahrpreise der umgeleiteten Ostpreußenzüge.** Infolge der durch die polnische Sperre verursachten Umleitung der Schnellzüge Berlin-Ostpreußen müssen die Reisenden nach Königsberg usw. einen erheblich weiteren Weg zurücklegen, die Fahrpreise würden also erheblich teurer sein als bisher. Die preußische Staatseisenbahnverwaltung hat jedoch angeordnet, daß, solange der direkte Verkehr nach Ostpreußen unterbrochen ist, auch die Fahrkarten von der Stadtbahn über Dirschau zur Benutzung der Züge über Danzig-Stettin ohne Nachzahlung zugelassen sind. Ebenso wird auch Gepäck und Expreßgut über den weiteren Weg zu den Sätzen von der Stadtbahn abgefertigt.

— **Sächsischer Eisenbahnrat.** Der der Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen beigeordnete Eisenbahnrat hielt am 7. Februar unter dem Vorsitz des Herrn Präsidenten der Generaldirektion Dr. Mettig seine 79. Sitzung ab. Er nahm Mitteilungen entgegen über den gegenwärtigen Stand der Verhandlungen mit dem Reiche wegen Übernahme der Sächsischen Staatseisenbahnen durch das Reich. Er sprach sich einmütig dahin aus, daß das Finanzministerium ersucht werde, bei den Verhandlungen dahin zu wirken, daß die Zuständigkeit der Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen mindestens erhalten wird. Ferner wurde verhandelt über die am 1. März 1920 in Kraft tretende Einführung neuer allgemeiner Tarifzuschläge im Personen-, Güter- und Tierverkehr und endlich über die Verkehrs- und Betriebsverhältnisse im Jahre 1919. Der Eisenbahnrat erhob unter den obwaltenden Verhältnissen gegen die geplante Tariferhöhung keine Einwendung.

— **Der Badische Eisenbahnrat** hielt am 4. Februar seine 69. Sitzung ab mit folgender Tagesordnung: 1. Verreichlichung der Staatsbahnen, 2. Erhöhung der Personen-, Güter- und Tiertarife sowie 3. des Wagenstandgeldes. Zu Punkt 1 wurden die für den Übernahmevertrag hauptsächlich in Betracht kommenden Punkte durchgesprochen, wobei sich im allgemeinen Übereinstimmung zwischen Regierung und Eisenbahnrat ergab. Der endgültige Entwurf des Übernahmevertrags soll sobald als möglich dem Eisenbahnrat, der für diesen Zweck durch weitere Vertreter von Interessentenkreisen erweitert werden wird, wie natürlich auch dem Landtag vorgelegt werden.

Die sich anschließende Besprechung der Erhöhung der Güter- und Tiertarife vom 1. März d. J. ab um 100 % erga

seitiges Einverständnis mit der beabsichtigten Maßnahme. ebenso wurde nichts gegen die vom 17. Dezember v. J. ab eingeführte Erhöhung des Wagenstandgeldes auf 10, 30 und ℳ eingewendet. Auch wurde die Erhöhung sämtlicher Beförderungsgebühren im Personenverkehr um 100 % im Hinblick auf die mißliche wirtschaftliche Lage der Eisenbahnen gutgeheißen. Für die 4. Wagenklasse beträgt die Erhöhung nur etwa 75 %, da bei dem vorliegenden Anlaß die den Preisen der 4. Wagenklasse zugrunde liegende Einheit von 2,7 ₰ — die seiner Zeit wie in Württemberg mit Rücksicht auf die jedem Reisenden gebotene Sitzgelegenheit in Baden höher als im übrigen Deutschland gehalten war — auf die sonst maßgebende Grundgebühr von 2,4 ₰ herabgesetzt werden soll. Von einer Seite wurde die Tariferhöhung zur Deckung der Ausfälle als nicht hinreichend bezeichnet. Dem Wunsche eines Mitgliedes, den Schnellzugzuschlag um 0 % zu erhöhen, konnte mit Rücksicht auf das notwendige einheitliche Vorgehen ohne Zustimmung der anderen deutschen Eisenbahnverwaltungen vorerst nicht entsprochen werden.

— **Verwelschung badischer Kleinbahnen.** Nach badischen Tageszeitungen soll eine Vereinigung französischer Bankhalter mit der Absicht umgehen, die Anteile der Nebenbahnen Kehl-Offenburg-Ottenheim, Kehl-Bühl und Schwarzach-Rastatt in Besitz zu bringen. Diese Nebenbahnen gehören zum Netze der Straßburger Straßenbahnen. Als von dieser Absicht in den Kreisen der Angestellten dieser Bahnstrecken etwas zu verlauten begann, setzte sogleich bei ihnen das Bestreben ein, sich mit allen Kräften gegen das Vorgehen der französischen Geldleute zu wehren. Ein Einspruch bei der badischen Regierung ist im Gange. F. W.-W.

— **Die Schaffung eines Freihafens für Mannheim** wird von der dortigen Großindustrie angestrebt. Der Großindustrielle Wilh. Vögele, Mitinhaber der Firma Josef Vögele, hat eine darauf bezügliche Denkschrift ausgearbeitet. Der Hafen ist als Kopf des in Mannheim mündenden geplanten Rhein-Neckar-Donau-Kanals gedacht. Die Mittel dazu sollen unter Beihilfe des Reichs durch einen Zweckverband der Städte Mannheim, Heidelberg, Schwetzingen und der dafür weiter in Betracht kommenden Gemeinden beschafft werden. — Man sieht daraus, daß trotz aller Ungunst der politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse am Rhein nach wie vor mit dem Zustandekommen des Rhein-Neckar-Donau-Kanals stark gerechnet wird. Übrigens ist hierzu noch zu bemerken, daß der Linienzug des Kanals, wie er zuletzt von den Beteiligten empfohlen worden ist, für dessen Mündung in den Rhein nicht Mannheim selbst, sondern Maxau vorsieht, welch letzteres durch eine Verlegung des Kanals außerhalb des Neckarbettes von Heidelberg ab durch eine unmittelbar westliche Abschwenkung erreicht werden soll, worüber an dieser Stelle bereits berichtet worden ist. F. W.-W.

— **Ausstellung für Wasserbau und Binnenschiffahrt in Stuttgart.** In der Zeit vom 21. Februar bis 4. März findet im Landesgewerbemuseum zu Stuttgart eine Fachausstellung für Wasserbau und Binnenschiffahrt statt. Alle Arten ausgeführter und nicht ausgeführter Schleusen und Hebewerke und die Gebiete des Kanal- und Flußbaues und der Binnenschiffahrt werden durch Modelle vertreten sein. Tägliche Lichtbildervorträge unterstützen die Veranstaltung.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind planmäßige Stellen verliehen worden: für Mitglieder der Eisenbahndirektionen: dem Regierungsrat Dr. jur. Thomas in Königsberg (Pr.) und dem Regierungs- und Baurat Engelhardt in Elberfeld; für Vorstände der Eisenbahnwerkstätten- usw. Ämter: dem Baurat Seidel in Osnabrück unter Übernahme aus dem Reichseisenbahndienst in den preußischen Staatsdienst. — Der Regierungs- und Baurat Füchsel, bisher in Dortmund, ist zum Eisenbahn-Zentralamt nach Berlin versetzt. — Zur Beschäftigung im Staatseisenbahndienst sind einberufen: die Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbaufachs Jakob Grenzebach bei der Eisenbahndirektion in Hannover und Julius Grapow bei der Eisenbahndirektion Osten in Berlin. — Dem Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbaufachs Arnold Meier, bisher in Berlin, ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatseisenbahndienste erteilt.

Bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung sind versetzt: der Finanzamtmann bei der Betriebsdirektion Leipzig I Dr. jur. Baumgarten und der Finanzamtmann bei der Betriebsdirektion Chemnitz Dr. jur. Lehmann zur Generaldirektion, ferner der Bauamtmann beim Bauamt Leipzig II Paul Otto Müller als Vorstand zum Neubauamt Dresden-A. West und Finanzassessor bei der Generaldirektion Dr. jur. Fuchs zur Betriebsdirektion Leipzig I. — Angestellt wurde der Assessor bei der Generaldirektion Bonitz als Finanzassessor bei der Betriebsdirektion Chemnitz.

Österreich.

— **Haftungsbeschränkung bei Reisegepäck und Expreßgut.** Der österreichische und bosnisch-herzegowinische Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, wurde mit Wirksamkeit vom 1. Februar d. J. hinsichtlich der Haftung bei Reisegepäck und Expreßgut abgeändert. Die wesentlichste Abänderung besteht in der Aufnahme der neuen Ausführungsbestimmung, daß bei Reisegepäck und Expreßgut, das nach dem 31. Januar aufgeliefert wurde, die nach § 88 Eisenbahnbetriebsreglement für den gemeinen Handelswert oder gemeinen Wert zu leistende Entschädigung auf den Höchstbetrag von 50 Kr. für 1 kg beschränkt wird, sofern der Schaden nicht durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt wurde. Übersteigt daher der wirkliche Wert diesen Höchstbetrag, so wird bei Verlust und Minderung nur der letztere ersetzt; bei Beschädigung wird die entstandene Wertverminderung nach dem Verhältnisse des Höchstbetrages zum wirklichen Werte vergütet, d. h. die zu zahlende Entschädigung muß sich zum festgestellten Minderwerte ebenso verhalten, wie sich der Höchstbetrag zum wirklichen Werte verhält. Ist z. B. ein Minderwert von 1200 Kr. festgestellt und entfallen auf 1 kg des beschädigten Reisegepäcks oder Expreßguts nach seinem wirklichen Werte 80 Kr., wird die zu leistende Entschädigung X nach folgender Gleichung ermittelt

$$X : 1200 = 50 : 80$$
$$X = \frac{1200.50}{80}$$
$$X = 750 \text{ Kronen.}$$

Eine Angabe des Interesses an der Lieferung über den Höchstbetrag von 50 Kr. für 1 kg hinaus ist unzulässig.

Die Tarifänderungen gelten nur für das auf Grund des österreichischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifes, Teil I, im innerösterreichischen Verkehre abgefertigte Reisegepäck und Expreßgut. Bei Reisegepäck und Expreßgut, das auf Grund dieses Tarifes im Verkehre zwischen österreichischen und außerösterreichischen Stationen direkt abgefertigt wurde, kommen die bisherigen Tarifbestimmungen unverändert zur Anwendung und bleibt demnach auch die Haftung für Verlust, Minderung oder Beschädigung im bisherigen Umfange aufrecht.

— **Luxuszug Paris-Wien-Warschau.** Die für Anfang Januar 1920 geplante Umwandlung des militärischen Expreßzuges Paris-Wien-Warschau in einen für den öffentlichen Verkehr zugänglichen Luxuszug der Internationalen Schlafwagengesellschaft ist mit 2. Februar 1920 durchgeführt worden. Dieser Luxuszug verkehrt gleichfalls dreimal wöchentlich und führt von Paris bis Warschau und von Paris über Linz nach Prag und umgekehrt Schlafwagen erster Klasse und einen Speisewagen; er entspricht somit in seiner Zusammenstellung den in der Vorkriegszeit im Verkehre gestandenen Orientexpreßzügen. Für die Benutzung des Zuges ist im österreichischen Durchlaufe der für Luxuszüge tarifmäßig vorgesehene Fahrpreis (einundeinhalbfacher Schnellzugfahrpreis erster Klasse) und außerdem der von der Internationalen Schlafwagengesellschaft eingehobene Zuschlag (Bettkarte) zu zahlen. Die für diesen Zug erforderliche Kohle wird von der Entente besonders geliefert. Der Fahrplan ist folgender: Paris-Ostbahnhof (jeden Montag, Mittwoch, Donnerstag) ab 7 Uhr 20 Min. abends, Wien-Nordbahnhof (Mittwoch, Freitag, Sonnabend) an 10 Uhr 38 Min. vormittags, ab 12 Uhr mittags, Warschau (Donnerstag, Sonnabend, Sonntag) an 9 Uhr 20 Min. vormittags; in der Gegenrichtung Warschau (jeden Montag, Donnerstag, Sonnabend) ab 9 Uhr abends, Wien-Nordbahnhof (Dienstag, Freitag, Sonntag) an 3 Uhr 40 Min. nachmittags, ab 6 Uhr 42 Min. abends, Paris-Ostbahnhof (Donnerstag, Sonntag, Dienstag) an 8 Uhr 15 Min. vormittags. In Wien findet die Ankunft und die Abfahrt in beiden Fahrtrichtungen ausschließlich nur am Nordbahnhofe statt.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Zusammenlegung der Bahnhöfe in Brünn.** Mit 1. d. M. wurden die Bahnhöfe Brünn Nordbahnhof und Brünn Staatsbahnhof zusammengelegt. Die Station heißt nunmehr „Brünn“. In sämtlichen Tarifen ist an Stelle der früheren Bezeichnung die neue Bezeichnung „Brünn“ einzustellen. Die kilometrische Entfernung erfährt keine Änderung.

Übrige europäische Länder.

— **Eine Querbahn durch Griechenland.** In der griechischen Kammer wurde ein Gesetzentwurf eingebracht, wonach mit italienischem Kapital eine Bahn vom Piräus, dem Hafen von Athen, quer durch Griechenland nach Valona an der adriatischen Küste zu bauen ist. Die Linie soll mit Brindisi als italienischer Kopfstation die direkteste Verbindung zwischen London und Athen herstellen.

Fremde Erdteile.

— **Vor einem neuen Eisenbahnerstreik in Amerika.** Aus Detroit in Michigan wird berichtet: Der Generalstreik der 300 000 Mitglieder der Eisenbahner-Konsumgenossenschaft und der Werkstättenarbeiter ist für den 17. Februar ausgerufen worden.

Bücherschau.

— **Dr. A. R. Diebler: Das Latein im täglichen Leben.** Verlag Ferdinand Hirt & Sohn, Leipzig. Preis kart. 1,20 ℳ und 50 % Verlagsteuerungszuschlag. — Das kleine Buch ist dafü[r] bestimmt, eine Lücke bei denjenigen auszufüllen, die kein[e] oder eine nur unvollkommene humanistische Bildung besitze[n]. Ähnlich wie Büchmann hat Dr. Diebler in alphabetische[r] Reihenfolge die in den modernen Sprachschatz übernommene[n] lateinischen Sprüche und Zitate mit ihrer Übersetzung un[d] der Erklärung ihres Ursprunges sorgfältig zusammengestell[t]. Darüber hinaus aber sind auch alle aus dem Lateinischen stam[-] menden Ausdrücke, Redewendungen, Abkürzungen aufgenom[-] men, die noch sehr zahlreich im täglichen Leben und vor allen in der Behördensprache angewendet zu werden pflegen, un[d] denen eine große Zahl selbst gut gebildeter Deutscher ratlo[s] und zweifelnd gegenübersteht. Das Werkchen entsprich[t] einem Bedürfnis und ist daher zu begrüßen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 5 Februar d. J. verschied nach längerem Krankenlager unser lieber Amtsgenosse, der Eisenbahnobersekretär

Herr Georg Meissner

im 44. Lebensjahre.

Wir betrauern in dem allzufrüh Dahingeschiedenen einen durch vorbildliche Pflichttreue und durch lauteres, biederes Wesen ausgezeichneten langjährigen Mitarbeiter, der sich allseitiger Wertschätzung erfreut hat.

Sein Andenken werden wir stets in Ehren halten.

Berlin, den 12. Februar 1920. (149)

Die Beamten des Allgemeinen Büros des Eisenbahn-Zentralamts.

2. Güterverkehr.

Gemeinschaftliches Heft C Ib (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 12. Februar 1920 werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Meppen-Haselünner Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht. Näheres enthält die am 12. 2. 20 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 6. Februar 1920. (147)
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr — Tfv. 5.
Gemeinsames Heft A. — Tfv. 200.

Vom 15. Februar 1920 ab behandelt die Eilgutabfertigung Saarbrücken Hbf. nur noch Eilstückgut; der Eilgutladungsverkehr geht auf die Güterabfertigung Saarbrücken Hgbf. über. Zum gleichen Zeitpunkt wird Saarbrücken Vschbbf., wo bisher nur eine Hilfsabfertigung war, selbständige Tarifstation. Die hierdurch eintretenden Tarifänderungen werden durch die am 12. Februar 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers veröffentlicht. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 9. Februar 1920. (148)
Eisenbahndirektion.

Badischer Gütertarif.

Die Grenzabfertigungsgebühr wird in Waldshut, Singen (Hohentwiel) und Konstanz für solche Sendungen nicht berechnet, die nicht mehr als 30 % nach der Schweiz und darüber hinaus bestimmtes oder von da kommendes Gut enthalten. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 7. Februar 1920. (146)
Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Teutoburger Wald-Eisenbahn.

Mit Wirkung vom 20. Februar d. Js. tritt mit Genehmigung unserer Aufsichtsbehörde zum Binnentarif ein Nachtrag in Kraft. — Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Gütersloh, den 10. Februar 1920. (150)
Die Direktion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B (Tfv. 1 b).

Mit Gültigkeit vom 1. März 1920 werden bei den Tarifstellen:
Betonwaren (Spezialtarif II und Spezialtarif III, Ziffer 1), Glas (Spezialtarif II und Spezialtarif III, Ziffer 1), Steine (Spezialtarif II und Spezialtarif III) und Tonwaren (Spezialtarif II, Ziffer 1 und Spezialtarif III)
die Worte: „im Falle der Ausfuhr in beliebiger Verpackung" gestrichen. Damit entfallen die für die Ausfuhr vorgesehenen Verpackungsbegünstigungen.

Die beschleunigte Durchführung der Tarifmaßnahme ist vom Reichs-Verkehrsministerium gemäß dem vorübergehend geänderten § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Berlin, den 7. Februar 1920. (151)
Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Personen- und Gepäcktarif Teil II de[r] preuß.-hess. Staatsbahnen.

Vom 22. Februar ab wird die Geltungs[-] zeit der Wochenkarten 4. Kl. (bishe[r] Montag bis Sonntag) vom Sonntag bi[s] Sonnabend festgesetzt.

Erfurt, den 7. Februar 1920. (152)
Eisenbahndirektion,
namens der preuß.-hess. Staatsbahnen.

Tariferhöhung im Personen-, Gepäck[-] und Expreßgutverkehr.
(Deutsche Eisenbahn-Personen- und Ge[-] päcktarife Teile I und II.)

Am 1. März 1920 treten auf de[n] Deutschen Eisenbahnen Erhöhungen d[er] Personen-, Gepäck- und Expreßguttarif[e] ein, die im allgemeinen 100 % d[er] jetzigen Tarifsätze betragen. Die a[us] Anlaß der Erhöhung notwendige[n] Änderungen der Tarife werden je nac[h] ihrem Umfange teils im Verfügung[s-] wege, teils durch Nachträge zu de[n] Tarifen oder durch Neuausgabe diese[r] durchgeführt.

Nähere Auskunft erteilen die Ve[r-] kehrsbüros der obigen Bahnen.

Berlin, den 9. Februar 1920. (15[3])
Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Eisenbahnverwaltungen.

4. Verdingungen.

Die Ausführung der Schneeabfu[hr] in den Bezirken der Bahnmeistereie[n] 30, 31, 32, 33 in Berlin soll öffentlic[h] verdungen werden. Die Verdingung[s-] unterlagen können in Zimmer 28 d[es] unterzeichneten Betriebsamts einge[-] sehen werden, auch können Angebot[s-] hefte, soweit solche vorhanden, gege[n] Zahlung von 2 ℳ in der Kanzlei Zim[-] mer Nr. 31 hier bezogen werden. D[ie] Beträge sind in bar zu zahlen od[er] post- und bestellgeldfrei einzusende[n]. Die Angebote sind verschlossen mit d[er] Aufschrift: **„Angebot auf die Ausfü[h-] rung der Schneeabfuhr in den Bezi[r-] ken der Bahnmeistereien 30, 31, 32 u[nd] 33"** in Berlin versehen bis zum 21. Fe[-] bruar 1920, vormittags 11 Uhr, ve[r-] siegelt nach hier einzureichen.

Die Öffnung der eingegangenen A[n-] gebote findet zu vorbenannter Zeit i[n] Gegenwart der etwa erschienenen Bi[e-] ter statt.

Zuschlagsfrist 4 Wochen. (15[4])
Eisenbahn-Betriebsamt 3
Berlin NW 40, Invalidenstraße 51.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 13. Berlin, den 18. Februar 1920. LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.
Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.
Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 8 M. für das Vierteljahr bezogen werden.
Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 40 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 45 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 50 Pf. abgegeben.
Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 1,25 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen.
Beilagen werden nach Vereinbarung beigefügt.
Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24.
Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Inhalt:

Die Generalbetriebsleitung.

Von Regierungs- und Baurat Grunzke.

In den letzten Monaten sind wiederholt in der Fachliteratur Organisationsfragen der Eisenbahnverwaltung erörtert worden. Hierbei wurden des öfteren die Generalbetriebsleitungen erwähnt, ohne daß näher auf die Tätigkeit dieser Stellen eingegangen wurde. Vereinzelt mußte sogar die Beobachtung gemacht werden, daß falsche Vorstellungen über ihre Wirksamkeit bestehen. Es dürfte daher angezeigt sein, eingehendere Mitteilungen über diese Stellen zu machen.

Bevor näher auf die Tätigkeit der Generalbetriebsleitungen eingegangen wird, erscheint es notwendig, auf die in den letzten Jahren, seit 1912, gemachten Erfahrungen in der Betriebsführung und die daraus gezogenen Folgerungen einen kurzen Rückblick zu werfen, der die Entstehung der jetzigen Organisation der Betriebsleitung erklären und begründen wird.

Die hohe Verkehrswelle des Jahres 1912 hatte gelehrt, daß keine Betriebsorgane vorhanden waren, welche die Belastung der Strecken auf weite Entfernungen schnell und einwandfrei feststellten und den Zuglauf entsprechend der Aufnahmefähigkeit der Bahnhöfe und der Bespannungs- und Besetzungsmöglichkeit mit Lokomotiven und Personalen regelten. Die Bahnhöfe waren hierzu nicht in der Lage, die Betriebsbeamten waren überanstrengt. Abhilfe konnte nur durch eine besondere, Tag und Nacht in ununterbrochenem Dienst arbeitende Stelle geschaffen werden, die durch besondere, von jedem sonstigen Dienst losgelöste Beamte besetzt war. Die Zugleitungen entstanden.

Der an sich naheliegende Gedanke, die Zugleitungen eines Direktionsbezirkes in einer Tag und Nacht arbeitenden Stelle, der Oberzugleitung, zusammenzufassen, wurde nach den Erfahrungen von 1912 noch nicht verwirklicht. Sie trat erst 1917 ins Leben, als die Anforderungen an die Betriebsleistung der Eisenbahnverwaltung, die infolge der Erfordernisse des Krieges gestellt werden mußten, noch gewaltig stiegen, während sich gleichzeitig schon ein starkes Nachlassen in der Leistungsfähigkeit von Material und Personal bemerkbar machte. Während der Betrieb tagaus tagein ununterbrochen weiterrollt, sind die den Betrieb regelnden und leitenden Stellen nur bei Tage von den in erster Linie verantwortlichen Beamten besetzt. Es wurde die Erfahrung gemacht, daß in der Nacht, wenn die Dienststellenvorsteher nicht im Dienst sind, am leichtesten Störungen eintraten. Bedeutete hier schon die ständig tätige Zugleitung einen Fortschritt, so stellte sich doch das Bedürfnis heraus, auch am Sitze der Direktion eine Stelle einzurichten, welche während der Nacht nach den Weisungen des Betriebsleiters weiter arbeitete. So entstand die Oberzugleitung. Sie ist das Auge und Ohr der betriebsleitenden Dezernenten, muß sich ständig unterrichtet halten über die Lage im Bezirk, regelnd eingreifen zwischen den Zugleitungen und Verbindung herstellen mit den Oberzugleitungen der Nachbarbezirke. Während einerseits die Flüssighaltung des Betriebes zur Erreichung höchster Betriebsleistungen ihre vornehmste Aufgabe ist, muß sie andererseits die allzu vorsichtige Abschließung der Zugleitungsbezirke und Bahnhöfe und Rückhaltung der Züge in sorgfältiger Abwägung der Leistungsfähigkeit verhindern. Daneben fallen ihr zahlreiche Sonderaufträge der Betriebsdezernenten zu, denen sie am schnellsten das für ihre betrieblichen Anordnungen notwendige Material beschaffen können. Die beiden Stellen, Zugleitung und Oberzugleitung, die in den letzten Jahren ins Leben gerufen, ausgebaut wurden und sich eingelebt haben, stellen fraglos einen erheblichen Fortschritt in der Organisation der Betriebsleitung

dar. Die Organisation der Betriebsleitung hat aber mit Einrichtung der Zugleitungen und Oberzugleitungen nicht halt gemacht. Schon lange vor 1912 hatte man erkannt, daß die 1895 eingeführte Organisation der Eisenbahnverwaltung infolge der Schaffung kleinerer Direktionsbezirke für die Betriebsleitung auf durchgehenden Hauptstrecken erhebliche Schwierigkeiten im Gefolge hatte. Die Direktionsgrenzen durchschneiden den durchgehenden Personen- und Güterzugverkehr. Es liegt in der Natur menschlicher Schwäche begründet, wenn dem betriebsleitenden Dezernenten das Schicksal der außerhalb seines Bezirkes verkehrenden Züge weniger am Herzen liegt, als derjenigen, die er in seinem Bezirk befördern muß. Man hatte im Jahre 1908 versucht, Abhilfe zu schaffen, indem man geschäftsführende Verwaltungen für die wichtigsten durchgehenden Strecken einsetzte. Für den durchgehenden Personenzugverkehr spielen diese Stellen eine gewisse federführende Rolle. Infolge fehlender Anordnungsbefugnis können sie jedoch nicht diejenigen Schwierigkeiten meistern, die zur Erreichung des hier anzustrebenden Zweckes überwunden werden müssen.

Für den Güterzugverkehr ist die geschäftsführende Verwaltung nie zur Geltung gekommen, was erklärlich ist, wenn man bedenkt, daß die auftretenden Schwierigkeiten hier eine viel größere Rolle spielen als im Personenzugverkehr. Diese Geschäftsführung erstreckt sich in der Hauptsache nur auf die Leitung der Verhandlungen bei den gemeinsamen Beratungen der Verwaltungen über Fahrpläne und Beförderungsvorschriften. Nach den Erfahrungen der Stockungszeit 1912 ging man einen Schritt weiter und richtete im folgenden Jahre 1913 eine Stelle ein, die den durchgehenden Güterzugverkehr auf den Hauptstrecken fortlaufend überwachen sollte. Als eine solche „Geschäftsführende Stelle für den Güterzugverkehr" wurde der betriebsleitende Oberbaurat der Direktion Essen bestimmt.

Die geschäftsführende Stelle hatte dahin zu wirken,

a) daß die Fahrpläne der durchgehenden Güterzüge, einschließlich der Eilgüter- und Viehzüge sowie der Bedarfszüge, nach einheitlichen Grundsätzen für Fahrgeschwindigkeit, Belastung, Zusammensetzung und Festsetzung der Aufenthalte aufgestellt werden;

b) daß die Leitungsvorschriften sowie die Vorschriften über die Benutzung und Zusammenstellung der Güterzüge den Verkehrsverhältnissen und der Leistungsfähigkeit der Rangierbahnhöfe und der Ab- und Zufuhrlinien entsprechen, daß Fern- und Durchgangsgüterzüge in genügender Zahl vorhanden sind, daß eine ausreichende Anzahl durchgehender Güterzüge auch im inneren Verkehr vorhanden ist, und daß das Umbilden der Güterzüge, das vorübergehende Aufstellen und die Überführung von Wagen von einem Zuge auf einen anderen auf das wirkliche Bedürfnis beschränkt wird;

c) daß die Ab- und Zufuhrlinien entsprechend ihrer Aufnahmefähigkeit belastet und Umleitungen vorgenommen werden, wenn dies nötig erscheint, sowie daß Umleitungen durch Aufstellung von Bedarfsfahrplänen und Rangiervorschriften vorbereitet werden, damit im Falle des Eintritts von Stockungen der Verkehr anderen Strecken zugewiesen werden kann;

d) daß die Pläne für die Verwendung der Lokomotiven und Packwagen der Güterzüge nach zweckmäßigen Grundsätzen aufgestellt werden;

e) daß die Verwendung der Lokomotiven und der Zugpersonale der Güterzüge unabhängig von den Grenzen der Verwaltungsbezirke so festgesetzt wird, wie dies eine pünktliche und wirtschaftliche Betriebsführung erfordert;

f) daß die baulichen Anlagen nach den Bedürfnissen des Güterzugverkehrs ausgestaltet werden, und daß bei der Ausführung der Bauten auf die ordnungsmäßige Durchführung des Güterzugverkehrs Rücksicht genommen wird.

Zur besseren Unterrichtung der geschäftsführenden Stelle sollten die Direktionen nötig erscheinende Auskunft erteilen, und die Hauptstrecken sollten planmäßig bereist werden. Anordnungsbefugnis erhielt jedoch die geschäftsführende Stelle nicht. Hier liegen also die Anfänge einer Betriebsleitung auf betrieblich zusammenhängenden, weit durchgehenden Strecken.

Während man glaubte, in betriebsruhiger Zeit sich mit dieser geschäftsführenden Stelle begnügen zu können, sollte sich in betriebsschwerer Zeit aus den drei Betriebsoberräten von Essen, Cöln und Elberfeld ein Betriebsausschuß bilden. Als Arbeitsgebiet wies man ihm die für die geschäftsführende Stelle oben angeführten Angelegenheiten zu. Außerdem erhielt er Befehlsgewalt insoweit, als es sich um die Einlegung von Zügen, um vorübergehende Verkehrsumleitungen und um zeitweise Änderung der Rangieraufgaben von Bahnhöfen handelte. Die sehr zweckmäßigen Anordnungen wurden aber nicht zweckentsprechend ausgebaut, vermutlich, weil der betriebleitende Oberbaurat der Direktion Essen neben seinen Dezernatsgeschäften nicht die Zeit fand, sich den umfangreichen Geschäften, die ihm übertragen wurden, mit ganzer Kraft zu widmen. Hätte man damals der geschäftsführenden Stelle Entscheidungsbefugnis gegeben und sie selbständig gemacht, dann wäre wahrscheinlich ein schnellerer Fortschritt erzielt worden. Der Krieg hemmte zunächst die Entwickelung. Als im Herbst 1916 die Betriebsnot der Eisenbahn sich zu zeigen begann, waren die Unterlagen für den Betriebsausschuß nicht vorhanden, die regelnde Tätigkeit der Oberbetriebsleiter, die auch ein Vorausschauen und rechtzeitiges Erkennen beginnender Schwierigkeiten ermöglichen sollte, hatte nicht ins Leben treten können. Der Betriebsausschuß trat daher anfangs 1917 auch nicht in Wirksamkeit.

Eine Stelle, die in der Lage sein soll, in betriebsschwerer Zeit regelnd einzugreifen, muß auch in betriebsruhiger Zeit die Fäden in der Hand haben. Sie muß über die durch die wechselnden Verkehrsbeziehungen notwendig werdenden Änderungen in der Zugbildung, der Zugleitung und dem Fahrplan ständig auf dem Laufenden sein; sie muß stets wissen, wie hoch die den einzelnen Bezirken zur Verfügung stehenden Betriebsmittel angespannt sind, um beurteilen zu können, wo Hilfe für notleidende Stellen hergeholt werden kann. Die Betriebsleitung der Eisenbahnverwaltung muß so organisiert sein, daß sie den Schwankungen der Konjunktur und des dadurch bedingten Verkehrs in kürzester Frist sich anpassen kann.

Die Betriebsschwierigkeiten begannen im Herbst 1916 im Bezirk Cöln. Der damalige Präsident der E.-D. Saarbrücken, Breusing, wurde zum Kommissar des Ministers ernannt und beauftragt, die Ursachen festzustellen und die notwendigen Maßregeln anzuordnen. Als die Unregelmäßigkeiten immer größere Kreise zogen, sich nach Norden, Süden und Osten ausdehnten und lange Dauer ahnen ließen, hielt man den Zeitpunkt für gekommen, diese überwachende und regelnde Tätigkeit des Ministerialkommissars weiter auszubauen.

Man tat Anfang 1917 nun den allein folgerichtigen Schritt, den man 1913 unterlassen hatte, und schuf Stellen, die losgelöst von allen sonstigen Dienstgeschäften sich nur mit der Regelung des Betriebes im durchgehenden Zugverkehr befassen sollten. Die Generalbetriebsleitungen West, zunächst in Cöln, dann in Essen, und Ost in Berlin wurden ins Leben gerufen. Jetzt erst war es möglich, die schon in den Erlassen von 1913 den betriebsleitenden Oberbauräten und dem Betriebsausschuß zugewiesenen Aufgaben zu erfüllen. Die Generalbetriebsleitung West, von der im folgenden hauptsächlich die Rede sein wird, wurde nun auch zweckentsprechend organisiert; es wurden ihr höhere Beamte, Kontrolleure und Bürobeamte zugeteilt, und sie ging daran, sich diejenigen Unterlagen zu beschaffen, deren sie bedurfte, um eine ersprießliche Wirksamkeit entfalten zu können. Es wurden ihr die Bezirke Cassel, Cöln, Essen, Elberfeld, Mainz, Frankfurt, Saarbrücken und Straßburg zugeteilt. Gleichzeitig wurden ihr wichtige

Verkehrsaufgaben zugewiesen. Die immer weiter sinkende Leistungsfähigkeit des Betriebsapparats zwang dazu, den Verkehr schon in seiner Entstehung zu erfassen und zu regeln, um den Betrieb flüssig und arbeitsfähig zu erhalten. Die durch die Kriegsindustrie verursachten Kreuz- und Querläufe der Transporte mußten erkannt und möglichst verhindert, die Wasserstraßen zwecks Entlastung der Eisenbahn in möglichst weitem Umfange herangezogen werden. Die Notwendigkeit, die Kriegsindustrie mit der erforderlichen Kohle zu versorgen, rief den Kohlentransportausschuß in Essen ins Leben, in welchem der Generalbetriebsleitung der Vorsitz und die Geschäftsführung zufiel. So entstand eine Reihe wichtiger Verkehrsaufgaben, deren eingehende Schilderung hier zu weit führen würde. Es muß als besonderer Vorteil dieser Organisation jetzt schon hervorgehoben werden, daß das ständige Handinhandarbeiten zwischen Verkehr und Betrieb an einer Stelle, die weite Wirtschaftsgebiete umfaßt, es ermöglicht, einerseits eine Überlastung notleidender Betriebsstrecken zu verhüten, andererseits die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn voll auszunutzen.

Schließlich wurde im Anfang 1917 die Organisation der Betriebsleitung dadurch abgeschlossen, daß man die Betriebsabteilung im Ministerium der öffentlichen Arbeiten schuf und damit eine Stelle ins Leben rief, welche die Betriebsvorgänge auf dem ganzen preußischen Staatsbahngebiet übersah. Hatte man früher schon bei den Direktionen nicht den vollen Überblick über die Betriebslage auf den wichtigen durchgehenden Strecken, so fehlte dieser in der Zentralstelle ganz. Hier wurden Stockungen erst bemerkt, wenn sie schon längere Zeit bestanden und ihre unangenehmen Folgen in der Öffentlichkeit des Verkehrslebens sich bemerkbar machten. Ein regelnder Eingriff der Zentrale zwecks Verhütung der Stockung konnte nicht erfolgen. Es unterliegt keinem Zweifel, daß es ohne die die Gesamtlage des Staatsbahnnetzes überschauende und regelnde Tätigkeit der Betriebsabteilung nicht gelungen wäre, die schweren Betriebsaufgaben der letzten Jahre, deren Größe immer mit dem Maßstabe des zur Verfügung stehenden Betriebsapparates gemessen werden muß, so zu bewältigen, wie es geschehen ist. Noch umfangreicher werden die Aufgaben der Betriebsabteilung im Reichsverkehrsministerium sein, denn bei Übernahme der Bahnen auf das Reich wird es notwendig, den Güterverkehr von Fesseln partikularistischer, finanzieller und tarifpolitischer Rücksichten zu befreien und in diejenigen Wege zu leiten, die bei Anwendung geringster Betriebsleistungen größte wirtschaftliche Erfolge erzielen lassen. Bei Beurteilung dieser Frage müssen die Betriebsselbstkosten in Zukunft sorgfältiger ermittelt werden und eine entscheidendere Rolle spielen als bisher. (Schluß folgt.)

Einrichtung von Fördergruppen (Transportkolonnen) in Eisenbahnwerkstätten.

Von Regierungs- und Baurat **Grehling**, Saarbrücken-Burbach.

Vor einigen Jahren (1912) fiel mir bei der Prüfung der Arbeitsweise in den Werkstätten der Eisenbahnverwaltung auf, daß die Handwerker und Vorhandwerker der Richtgruppen ihre Arbeitsstücke eigenhändig in die anderen Abteilungen, wie Schmiede, Dreherei, Abkocherei usw., schleppten, dort längere Zeit mit Erklärungen verbrachten, später wieder zum Nachsehen und schließlich zum Abholen hingingen. Diese Arbeitsweise, die damals noch allgemein üblich war, war höchst unwirtschaftlich, indem sie gegen den Grundsatz der vollen Ausnutzung hochwertiger Kräfte und ihrer Entlastung von minderwertigen Arbeiten durch geringwertigere Kräfte verstieß. Ich mache daher den Vorschlag zur Einrichtung besonderer, aus billigeren Kräften gebildeter Gruppen, deren Tätigkeit darin bestehen sollte, die Arbeitsstücke von einer zur anderen Abteilung zu fördern, während gleichzeitig erreicht würde, daß die Handwerker andere Abteilungen nicht mehr aufzusuchen brauchten.

Die Vorteile, die für die Verwaltung durch die Einrichtung der Fördergruppen erzielt werden können, bestehen im wesentlichen darin, daß

a) eine bedeutende Beschleunigung in der Wiederherstellung der Fahrzeuge eintritt, und zwar einmal durch die Festhaltung der Handwerker an ihrer Arbeitsstelle und dann durch die planmäßige Ausführung der Förderarbeiten und Überwachung des Zusammenhangs zwischen den einzelnen Abteilungen;

b) durch Schaffung von besonderen Fördereinrichtungen, geschickte Ausnutzung der einzelnen Fördergruppen und Ausführung der Förderarbeiten durch niedrig gelöhnte Arbeiter eine wesentliche Verbilligung erzielt wird, d. h. die Geldaufwendung ist bedeutend niedriger, als wenn die Förderarbeiten von den Handwerkergruppen selbst ausgeführt werden. Als Beweis für die letztere Behauptung muß die infolge Einführung der Fördergruppen eingetretene große Ermäßigung der Stückzeiten angeführt werden, die im Jahre 1913 in der Hauptwerkstätte Saarbrücken-Burbach durchgeführt wurde.

Im Laufe der Zeit sind die Fördergruppen in folgender Weise ausgebaut worden:

1. Förderungen von und zum Werkstofflager: Diese Gruppe hat sämtliche Förderungen vom Hauptlager nach den einzelnen Abteilungen der Werkstätte zu erledigen.

2. Förderungen von und zum Handlager: Mitten in der Schlosserabteilung wurde ein Handlager eingerichtet, in dem alle Stoffe des täglichen Bedarfes vereinigt sind. Der Zweck der Einrichtung dieses Lagers war einmal der, einen Ausgangspunkt für die Versorgung der Abteilungen durch die Fördergruppen zu gewinnen, und dann eine Verminderung der vorrätig gehaltenen Stücke, sowie deren Nutzbarmachung für die Allgemeinheit zu erreichen, da sich bisher jeder einzelne Vorschlosser heimlich für seinen Bedarf ein kleines Lager anlegte, das er dann, wie die frühere Erfahrung gezeigt hat, selbst wenn bei anderen Abteilungen Mangel eingetreten war, für sich zurückgehalten hatte. Das Handlager wird von einer Fördergrupe auf dem laufenden gehalten, und außerdem werden die Stoffe aus diesem Lager zum Teil durch die Fördergruppen den Abteilungen zugeführt.

3. Förderungen zwischen den Abteilungen: Sämtliche Werkstücke, die von den Ausbesserungshallen und sonstigen Ausbesserungsständen nach der Schmiede, Dreherei und Abkocheinrichtung und wieder zurück zu bringen sind, werden von diesen Fördergruppen behandelt. An bestimmten Tagen werden die Fördergruppen zum Verbringen des Schrotts zu den Bansen, Entleeren von Ölsammelkasten usw. herangezogen. (Besondere Einrichtung eines Lagers noch brauchbarer Altstoffe mit Schrottmeister.)

4. Förderungen innerhalb der Abteilungen: Der Gruppe obliegt die gesamte Förderung innerhalb der Abteilungen. Die Aufträge für die Gruppen übermitteln Briefkästen, die an geeigneten Stellen angebracht sind. Die Aufträge werden von den Gruppenführern der Schlosserei auf Zettel geschrieben und in den Briefkästen niedergelegt.

5. Achsenförderung: Der Gruppe obliegt das Verbringen der Radsätze von den Ausbesserungsständen nach der Achsendreherei, nach der Lager- und Achsbuchsabteilung und wieder zurück nach den Wagenausbesserungsständen. (Die Lager- und Achsbuchsabteilung ist eine Abteilung, welche die abgedrehten Achsen vollständig fertig mit Lagern versieht. Der Zweck der Einrichtung ist der, daß der Vorschlosser, der die Untersuchung des Wagens übernommen hat, die alten Achsen mit Achsbuchsen herausnimmt und dafür sofort neue Achsen mit Achsbuchsen untersetzt. Hierdurch wird eine bedeutende Beschleunigung der Herstellungsarbeiten erzielt.)

6. Fördergruppen zum Sammeln von Altstoffen: Schrauben und Wagenteile werden gesammelt, Werkstättenhof und Werkstätte werden regelmäßig abgesucht.

Als im Jahre 1912 eine allgemeine neue Festlegung der Stückzeiten bei der preußischen Staatsbahn unter dem Gesichtspunkte der möglichsten Einheitlichkeit einsetzte, die vom Zentralamt vorgenommen wurde, hatte ich bei den betreffenden Berichten Gelegenheit darauf hinzuweisen, daß die Stückzeiten für eine große Anzahl von Arbeiten in hiesiger Werkstätte niedriger festgesetzt waren, als in anderen Werkstätten, mit der Begründung, daß hier besondere Förder-Gruppen eingerichtet seien. Der Gedanke wurde anscheinend vom Zentralamt aufgegriffen; denn im Anschluß daran

brachten die späteren Verfügungen des Zentralamtes den Hinweis auf die Möglichkeit, niedrigere Stückzeiten einzusetzen auf Grund der Übertragung der Förderarbeiten an besondere Gruppen. In die Zusammenstellung der Stückzeiten wurden diese Bestimmungen aufgenommen. Durch spätere Verfügung hat der Minister allgemeine Erlasse gegeben, die in dringender Weise die Einrichtung der Fördergruppen in allen Werkstätten mit Rücksicht auf die großen wirtschaftlichen Vorteile empfahlen. Seither sind sieben Jahre vergangen, und die Einrichtung der Fördergruppen dürfte allgemein durchgeführt sein.

Die einzelnen Gruppen sind Gruppenführern unterstellt. In neuerer Zeit bin ich dazu übergegangen, die Werkstätte in einige größere Bezirke einzuteilen und in jedem dieser Bezirke einen „Förderdienstleiter" anzustellen. Er überwacht die ganzen Förderbewegungen in seinem Bezirk mit der Aufgabe, zu verhüten, daß sich die einzelnen Gruppen gegenseitig behindern. Eine Behinderung, und damit ein Stocken der Förderbewegungen, kann dadurch eintreten, daß die Gruppen in gegenläufiger Richtung zusammenstoßen, oder daß die eine Gruppe durch Auf- und Abladen die andere aufhält. Außerdem hat der Förderdienstleiter dafür zu sorgen, daß die Gruppen keine Leerfahrten machen, sondern stets ausgenutzt werden. Ferner bestimmt er, an welchen Stellen die einzelnen Gruppen auf- und abladen müssen. Er überwacht die Reihenfolge der Arbeiten in dem Sinne, daß die eiligsten Arbeiten zuerst vorgenommen werden. Er sorgt dafür, daß den Gruppen rechtzeitig die nötigen Hilfseinrichtungen (Schiebebühnen usw.) zur Verfügung stehen, und daß dadurch unnützes Warten verhindert wird. Schließlich überwacht er das regelmäßige Abholen der noch brauchbaren Altstoffe. Seitdem diese Förderdienstleiter angestellt sind, konnte die Zahl der Förderarbeiter ganz bedeutend vermindert werden, und die Förderungen gehen glatt vonstatten.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Erhöhung der Güter- und Tiertarife der preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Dem preußischen Abgeordnetenhause ist der Entwurf eines Gesetzes über die Erhebung von Zuschlägen im Güter- und Tierverkehr der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen zugegangen, durch den die Staatsbahnverwaltung ermächtigt werden soll, vom 1. März d. J. an zu den jetzigen auf Grund der Gesetze vom 20. März 1918, vom 9. März 1919 und vom 24. September 1919 erhöhten Frachtsätzen einen Zuschlag bis zu 100 % zu erheben. Der Zuschlag soll spätestens gleichzeitig mit den Erhöhungen der Frachtsätze des Güter- und Tierverkehrs wieder außer Kraft treten. Näheres über den Entwurf bringen wir in der nächsten Nummer der Zeitung.

— **Beförderung von Leichen mit Güterzügen.** Die Vorschriften über die Beförderung von Leichen mit der Eisenbahn (§ 44 der Eisenbahn-Verkehrsordnung) sind mit sofortiger Gültigkeit dahin geändert worden, daß Leichen nach dem Ermessen der Eisenbahn auch mit Güterzügen befördert werden dürfen. Diese Maßnahme ist zur Entlastung der Personenzüge notwendig geworden, zumal in der nächsten Zeit noch mit zahlreichen Leichensendungen zur Überführung gefallener Krieger in die Heimat gerechnet werden muß.

— **Die Überführung der Staatsbahnen auf das Reich.** Auf Einladung des preußischen Eisenbahnministers und unter seinem Vorsitz fand am 5. Februar d. J. eine Beratung von Sachverständigen aus den Kreisen des preußischen und hessischen Wirtschaftslebens unter Zuziehung von Vertretern der Parteien der Landesversammlung sowie der Beamten- und Arbeiterorganisationen über die zahlreichen und wichtigen Fragen statt, die sich für Preußen-Hessen aus der Überführung der Staatsbahnen auf das Reich, namentlich mit Rücksicht darauf ergeben, daß der Zeitpunkt dieser Maßnahme auf Wunsch des Reiches, wenn irgend angängig, auf einen früheren Termin als den in der Verfassung vorgesehenen (1. April 1921) festgesetzt werden soll. Über den Verlauf der Verhandlungen entnehmen wir der „D. Allg. Ztg." folgende Mitteilung:

Staatsminister Oeser legte in eingehenden Ausführungen den gegenwärtigen Stand der Angelegenheit dar, der fast von Tag zu Tag Änderungen unterliege. Nachdem aus besonders gewichtigen Gründen die Zusammenfassung aller deutschen Eisenbahnen in der Hand des Reiches durch die Reichsverfassung festgelegt sei, könne es sich nur noch um den Zeitpunkt der Übertragung und um die Sicherungen handeln, die Preußen mit Rücksicht auf die seinem großen und geschlossenen Eisenbahnnetz innewohnende Bedeutung für das Wirtschaftsleben verlangen müsse. Preußen werde hierbei, wie schon in seiner ganzen Vergangenheit, Opfer für die Gesamtheit des Reiches bringen, allerdings unter der Bedingung, daß dies auch von anderer Seite restlos geschehe. Die Sicherungen lägen im wesentlichen auf dem Gebiet der Organisation, der Sicherstellung des Personals, der Finanzen, des Ausbaues des Eisenbahnnetzes nach Maßgabe des Bedürfnisses und der gebührenden Berücksichtigung preußischer Interessen bei Vergebung von Leistungen und Lieferungen. Für die Wahl des Zeitpunktes, des 1. April 1920 statt 1. April 1921, sprächen eine Reihe von Gründen, für Preußen nicht sowohl der finanzielle als namentlich der, daß die dringend für Abwicklung von Verkehr und Betrieb nötige Ruhe um so eher eintrete, je eher die Frage der Verreichlichung erledigt sei, und daß ferner dann ein einheitlicher Wille geschaffen würde, dem ein Durchgreifen für die Herbeiführung der Einheitlichkeit möglich wäre. Was die Organisation beträfe, so habe das Reichsverkehrsministerium Wünschen süddeutscher Länder entsprechend die Schaffung von Landesämtern als eine, wenn auch nicht lückenlose Instanz zwischen Reichsverkehrsministerium und Direktionen für eine Reihe von Angelegenheiten vorgesehen. Die Beratungen darüber seien noch im Gange. Jedenfalls müsse auch für den Übergangszustand alles vermieden werden, was die Schaffung einer Organisation nach wirtschaftlichen und Zweckmäßigkeitsgründen für die Zukunft verhindere. Schließlich sei noch der Gedanke des Reichsfinanzministers hervorzuheben, der den Reichseisenbahnen in Anlehnung an Art. 92 der Reichsverfassung eine Autonomie in finanzieller Beziehung zugestehen und sie aus der Gesamtheit des Etats herauslösen wolle, ein Gedanke, der vom Standpunkt des Verkehrs nur lebhaft zu begrüßen wäre.

Bei der Erörterung wurde einstimmig der Schaffung von Landeseisenbahnämtern widerraten, weil sie geeignet sei, das Interesse der einzelnen Länder zum Nachteil der Gesamtheit des Reiches in den Vordergrund zu schieben, und weil das preußische Landesamt nur ein Schatten sein würde; dadurch würde eine Trennung zwischen Nord- und Süddeutschland herbeigeführt, die einer späteren völligen Vereinheitlichung der deutschen Bahnen hinderlich sein würde.

Hiernach sprach sich die Versammlung für die Herbeiführung voller Einheit im deutschen Eisenbahnwesen aus und hielt die grundsätzliche Festlegung von Landeseisenbahnämtern vom nationaldeutschen Gesichtspunkte für schädlich. Sie sprach sich für eine Neuorganisation nach rein verkehrswirtschaftlichen Gesichtspunkten und mit dem Ziele sachgemäßer Dezentralisation aus. Dem Grundsatz der selbständigen Wirtschaftsführung und Verwaltung der Eisenbahnen (Autonomie), der seit Jahren im Wirtschaftsleben verfochten sei, trat sie einmütig bei und ersuchte, alles zu vermeiden, was geeignet sei, die vor allem wichtige Aufgabe zu durchkreuzen, unser zusammengebrochenes Wirtschaftsleben mit Hilfe des Verkehrs wieder in die Höhe zu bringen.

Die Überleitung der Eisenbahnen in die Verwaltung des Reichs und die Durchführung einer umfassenden Neuorganisation würde nach Ansicht der Versammlung nur gelingen, wenn der preußischen als der größten und führenden deutschen Eisenbahnverwaltung, in der naturgemäß die wertvollsten Erfahrungen angesammelt sind, der maßgebende Einfluß auf die Geschäfte gegeben würde.

Von einzelnen Seiten wurden noch Bedenken gegen die Wahl des Zeitpunktes, und zwar sowohl des 1. April 1920, wie des 1. April 1921 hervorgehoben und begründet, namentlich auch unter Hinweis auf die Ungewißheit der Entwicklung unserer inneren und äußeren Wirtschaftspolitik.

— **Entfernung der preußischen Eisenbahndirektion aus Saarbrücken.** Wie die „Telegraphen-Union" aus dem Rheinland hört, hat Marschall Foch am 9. Februar befohlen, die Eisenbahndirektion Saarbrücken bis zum 25. Februar aus dem Saargebiet zu entfernen. Durch die Ausführung dieses mit dem Friedensvertrag in Widerspruch stehenden Befehls — bekanntlich ist für die Verwaltung im Saarbecken nicht die Besatzungsbehörde, sondern der Regierungsausschuß zuständig — würden Hunderte deutscher Eisenbahnbeamter auf die Straße gesetzt werden, weil in keiner Stadt des Rheinlandes sofort für sie Unterkommen zu finden wäre, oder sie würden ge-

wungen sein, ihre Frauen und Kinder schutzlos in Saarbrücken zurückzulassen. Das Bekanntwerden des Befehls hat deshalb unter den Eisenbahnern im Saargebiet helle Empörung hervorgerufen. Die Eisenbahner erwarten, daß die deutsche Regierung gegen diesen Befehl energisch Protest erhebt.

— **Bayern für ein Eisenbahn-Landesamt.** Der „D. Allg. Ztg.“ wird hierzu unterm 6. d. M. aus München berichtet: Der bayerische Landeseisenbahnrat, zu dem diesmal die bedeutendsten Vertreter der Industrie- und Handelswelt hinzugezogen waren, nahm nach vierstündiger Beratung eine Entschließung an, die in der entschiedensten Weise bei der Vereinheitlichung der Verkehrsdezentralisation der Verwaltung der Reichspost und Reichseisenbahn je ein selbständiges Landeszentralamt für Bayern fordert. Bayern hat darauf folgenden Vorschlag in Berlin unterbreitet:

Das Reich wird sich bei der Organisation der Reichseisenbahnen von dem Gesichtspunkt leiten lassen, daß die Verwaltung am Sitze des Reichsverkehrsministeriums nur insofern zentralisiert werden soll, als es zur Erfüllung der Aufgaben der Reichseisenbahnen als einheitliche Verkehrsanstalt unbedingt geboten ist. Für Bayern wird ein besonderer das bisherige bayerische Eisenbahnnetz umfassender Verwaltungsbezirk mit dem Sitze in München eingerichtet, der nur mit Zustimmung der bayerischen Staatsregierung verändert werden darf. Das Reich wird die Verwaltung in München dazu ermächtigen, alle Verwaltungs-, Personal-, Bau-, Betriebs- und Verkehrsfragen, die nicht über ihren Besitz hinausgreifen, innerhalb des durch die Gesetze und allgemeinen Verordnungen des Reiches gegebenen Rahmens unter der Oberaufsicht des Reichsverkehrsministeriums selbständig zu bearbeiten und zu erledigen. Die Verwaltung in München wird berechtigt und verpflichtet, in allen Bayern unmittelbar berührenden Eisenbahnfragen mit den Behörden der bayerischen Landesregierung unmittelbar zu verhandeln und diesen Behörden die von ihnen gewünschten Aufschlüsse zu geben. Erheben sie Widerspruch gegen eine Verfügung der Verwaltung in München, so hat diese die Entscheidung des Reichsverkehrsministeriums einzuholen, das vorher der bayerischen Staatsregierung nochmals Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben hat.

— **Sachsen und die Reichseisenbahnen.** Der „B. B.-Ztg.“ ging unterm 11. d. M. folgender Bericht zu: Zur Frage der Abtretung der sächsischen Eisenbahnen an das Reich wird uns von amtlicher Stelle mitgeteilt: Zwischen Volkskammer und Regierung wurde eine völlige Einigkeit über die Forderungen an das Reich herbeigeführt, nicht nur in der Frage der Entschädigung, der Sicherung der Zahlung, sondern auch in bezug auf die künftige Stellung des Eisenbahnpersonals, dessen wohlerworbene Rechte gewahrt werden müssen. Sachsen verlangt ferner starke Dezentralisierung und Ausführung der gesamten laufenden Verwaltung durch die in Sachsen einzurichtenden Behörden. Es verlangt ferner dieselben Rechte, die Bayern etwa erhält. Die begonnenen neuen Eisenbahnlinien und sonstigen Anlagen müssen zu Ende geführt werden. Bei Vergebung der Lieferungen sollen sächsische Interessenten mindestens in gleichem Umfange wie bisher berücksichtigt werden.

— **Personalnachrichten.** Bei den bayerischen Staatseisenbahnen wurden befördert: Der Direktionsrat des Reklamationsamtes der Staatseisenbahnen rechts des Rheins in München Ludwig Stindt zum Regierungsrat dieses Amtes, der Direktionsrat des Verkehrsamtes der Staatseisenbahnen rechts des Rheins in München Bernhard Mauerer zum Regierungsrat dieses Amtes, der Direktionsrat der Eisenbahndirektion Nürnberg Friedrich Weber zum Regierungsrat und Vorstand der Bauinspektion Lichtenfels, der Vorstand der Betriebs- und Bauinspektion Zweibrücken Direktionsrat Otto Keil zum Regierungsrat der Eisenbahndirektion Ludwigshafen (Rhein). Ferner wurden an ihren bisherigen Dienstorten zu Regierungsräten befördert: der Vorstand der Betriebsinspektion München Ost Direktionsrat Dr. Albert Schmitt, der Vorstand der Bauinspektion Aschaffenburg Direktionsrat Gustav Höhn, der Vorstand der Betriebs- und Bauinspektion Lindau Direktionsrat Anton Klotz, der Vorstand der Bauinspektion Ludwigshafen (Rhein) Direktionsrat Leo Libertus, der Vorstand der Bauinspektion Fürth Direktionsrat Ludwig Keim, der Vorstand der Betriebs- und Bauinspektion Marktredwitz Direktionsrat Friedrich Schlier, der Vorstand der Betriebsinspektion Aschaffenburg Direktionsrat Georg Martin, der Vorstand der Maschineninspektion Lindau Direktionsrat Rudolf Keller und der Vorstand der Maschineninspektion II Nürnberg Direktionsrat August Ehrensberger. — Zu Eisenbahnassessoren wurden ernannt die Regierungsbaumeister Andreas Raatz in Würzburg, Karl Badberger in München, Wilhelm Bühlmeyer in Nürnberg, Hans Schrenk in Regensburg, Otto Waldmann in München, Josef Weig in Augsburg, Heinrich Stepper in Nürnberg, Friedrich Doll in Ludwigshafen (Rhein), Albert Grimm in Augsburg, Karl Senninger in Nürnberg, Wilhelm Roth in Ludwigshafen (Rhein), Rudolf Graßl in Regensburg, Valentin Zehnder in Ludwigshafen (Rhein) und Anton Vollmayr in München und zwar sämtlich bei den Eisenbahndirektionen ihrer Dienstorte; ferner die Regierungsbaumeister Hans Bohlig in München bei der Werkstätteinspektion I Neuaubing und Karl Bauer in München bei der Betriebswerkstätte I München als deren Vorstand.

Österreich.

— **Währungsfragen auf dem Gebiete des Eisenbahnfrachtrechtes.** Nachstehende Darlegungen sind einem ausführlichen Aufsatze von Dr. Rudolf Lampl, erschienen in der Zeitschrift „Der österreichische Volkswirt“, entnommen.

Die währungsmäßige Lostrennung des tschecho-slowakischen und in der Folge des österreichischen Staates hat über alle Forderungen und Verbindlichkeiten, bei denen jeder der Vertragsteile einem anderen der beiden Staaten angehört, hinsichtlich der zu zahlenden Währung eine Ungewißheit gebracht. Die ursprüngliche Gleichheit, die zwischen der ungestempelten Krone einerseits und der tschecho-slowakischen oder der österreichischen Krone anderseits herrschte, hat diesen Währungswechsel nicht so fühlbar gemacht, bis schließlich das zunehmende Agio der tschecho-slowakischen Krone der Frage, in welcher der beiden neuen Währungen eine in ungestempelten Kronen begründete Verbindlichkeit zu erfüllen sei, wachsende Bedeutung verschafft hat. Die beiden neuen Staaten haben, um wenigstens für ihren inneren Bereich die Währungsfrage zu regeln, entsprechende Verfügungen getroffen. Sie besagen, daß alle auf Kronen lautende Forderungen und Verbindlichkeiten nach der Abstempelung in tschecho-slowakischen gestempelten oder österreichischen gestempelten Kronen zu erfüllen seien.

Das mangelnde Einvernehmen zwischen den neuen Staaten läßt es als selbstverständlich erscheinen, daß die erwähnten gesetzlichen Bestimmungen die Währungsfrage in jenen Fällen, an denen Staatsbürger beider Staaten beteiligt sind, offen lassen. Daß eine Regelung gerade dieser Verhältnisse am allerwichtigsten gewesen wäre, ergibt die Tatsache, daß derartige, zwei Staatsbürger beider Staaten betreffende Rechtsverhältnisse den Gegenstand einer Reihe in der letzten Zeit durchgeführter Rechtsstreite gebildet haben. Derart strittige Rechtsverhältnisse finden sich in großer Menge im Zivil- und allgemeinen Handelsrecht, es gibt deren aber eine noch viel größere Menge auf dem Gebiet des Eisenbahnfrachtrechtes, da jeder von den zahllosen, knapp vor der Währungstrennung zum Abschluß gelangten Frachtverträge, insoweit die Beförderung Strecken betroffen hat, die jetzt zwei verschiedenen Staaten angehören, Verbindlichkeiten geschaffen hat, an denen Rechtsträger beider Staaten beteiligt sind und bei denen die hier erörterte Währungsfrage eine Rolle spielt.

In dem in beiden Staaten noch gültigen Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuch findet sich eine Bestimmung, welche die hier in Erörterung stehende Frage unzweideutig löst. § 905 besagt, daß bei Verträgen und Rechtsgeschäften in Ansehung des Maßes, des Gewichtes und der Geldsorten auf den Ort der Erfüllung zu sehen ist. Soll diese Bestimmung überhaupt wirklichen Wert haben, so kann unter dem Ausdruck „Geldsorten“ nur das am Erfüllungsorte zur Zeit der Erfüllung mit Zwangskurs versehene gültige Geld gemeint sein. Damit wäre die Frage restlos in der Weise gelöst, daß alle jene Verbindlichkeiten, die vor der Währungstrennung begründet wurden und nachher erfüllt werden, je nachdem ob der Erfüllungsort im tschecho-slowakischen Staat oder in Österreich liegt, in tschecho-slowakischen oder österreichischen Kronen zu erfüllen sind.

Nun haben aber die in letzter Zeit mit dieser Frage des öfteren befaßten österreichischen Gerichte in anderem Sinne entschieden. Es hat sich hierbei um in der Zeit vor der Währungstrennung begründetet Schulden gehandelt, die österreichische Rechtsträger an tschecho-slowakische Rechtsträger zu entrichten hatten und bei denen der Erfüllungsort im tschecho-slowakischen Staat liegt. Eines dieser österreichischen Urteile steht nun auf dem Standpunkte, daß ein ausländisches (tschechisches) Gesetz einen österreichischen Staatsangehörigen, der auch in Österreich wohne, nicht verpflichten könne und daß infolgedessen im Sinne der österreichischen Bestimmungen die Berichtigung der Schulden nach dem Nennwerte in österreichisch gestempelten Kronen zu erfolgen habe. Da übrigens die gestempelte österreichische und

die ungestempelte Krone ungefähr gleichwertig sei, könne die Berichtigung auch in ungestempelten Kronen erfolgen.

Die Entscheidung, die sich auf Grund des Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuches ergibt, ist, abgesehen davon, daß sie sich wenigstens auf dem Boden des Gesetzes bewegt, ebenso unbefriedigend wie die von den Gerichten gewählte. Bei einer alle Teile zufriedenstellenden Regelung müßte der Grundsatz beobachtet werden, daß Gläubiger und Schuldner auf beiden Seiten ihre Forderungen in ihrer neuen Währung erhalten oder ihre Schulden in ihrer neuen Währung bezahlen. Ebenso wie es ungerechtfertigt ist, daß ein österreichischer Schuldner für eine seinerzeit in Kronen übernommene Verbindlichkeit durch Verpflichtung zur Zahlung in tschechischer Währung einen nach seiner Währung viel größeren Betrag schuldet, eine ebenso ungerechtfertigte Bereicherung erfährt der österreichische Gläubiger, wenn er für eine in Kronen begründete Forderung tschechische Währung und somit nach seiner Währung einen viel höheren Betrag erhält.

Sowohl in Österreich als auch im tschecho-slowakischen Staat ist ein Wertwechsel beim Währungswechsel nicht eingetreten. Zwischen der alten und den beiden neuen Währungen bestand Gleichheit. Wenn die jetzt zur Erfüllung gelangenden Verbindlichkeiten vor dem Währungswechsel erfüllt worden wären, wären die damals bezahlten Kronen im Besitz des tschecho-slowakischen Staatsbürgers zu tschechischen, im Besitz des österreichischen Staatsbürgers zu österreichischen geworden. Infolgedessen hat auch bei späterer Erfüllung der tschechische Staatsbürger auf jeden Fall tschechische Kronen zu erhalten oder zu bezahlen und für den Österreicher gilt umgekehrt dasselbe.

Dr. Lampl schlägt nun vor, daß die beiderseitigen Schuldner ihre Schulden jeder in seiner Währung an ihren Staat entrichten und die beiden Staaten untereinander auf Grund einer zwischen ihnen zu treffenden Vereinbarung die Ausgleichung der Ansprüche auf die Weise bewirken würden, daß der österreichische Staat mit den von österreichischen Schuldnern eingegangenen Beträgen die österreichischen Gläubiger befriedigt und der tschechische Staat mit den Eingängen der tschechischen Schuldner die tschechischen Gläubiger bezahlt. Diese von beiden Staaten vereinbarungsgemäß zu treffende Verfügung im Zusammenhang mit der Anordnung einer Anmeldungspflicht hinsichtlich der in Frage kommenden Schulden und Forderungen würde in kürzester Zeit einen Überblick darüber bieten, ob die österreichischen oder die tschechischen Ansprüche überwiegend sind. Vermutlich bliebe kein allzugroßer Unterschied, über den sich die beiderseitigen Staaten zu einigen hätten. Im wesentlichen käme die Lösung darauf hinaus, daß der tschechische Staatsbürger vollkommen der mit Gleichheit durchgeführten Währungsänderung entsprechend tschechische Kronen bezahlt und diese zur Befriedigung der auf tschechische Kronen anspruchsberechtigten tschechischen Gläubiger verwendet werden, wogegen der österreichische Schuldner dem österreichischen Währungswechsel entsprechend nicht mit den Mehrkosten der Bezahlung in tschechischer Währung belastet würde und andererseits der österreichische Gläubiger nicht mehr erhielte, als er zu erhalten hat, nämlich österreichische Kronen. Im Eisenbahnrecht insbesondere würde diese Art der Durchführung besonders geringen Schwierigkeiten begegnen, da die Hauptschuldner auf beiden Seiten die Staatsbahnen sind und daher der Ausgleich durch den Staat besonders leicht fiele.

— **Luft- und Motorbootverkehr.** Wie die „Linzer Tagespost“ meldet, hat die oberösterreichische Luft- und Motorbootgesellschaft für den geplanten Luftverkehr bereits einen Brandenburger Doppeldecker erworben, mit dem auch schon Probeflüge unternommen worden sind. Ein zweiter Apparat soll demnächst angeschafft werden. Die Gesellschaft steht mit ähnlichen ausländischen Unternehmungen wegen Errichtung eines internationalen Flughafens in Linz in Unterhandlungen. Die Vorarbeiten für die Aufnahme des Motorbootverkehres auf der Donau sind so weit gediehen, daß Mitte Mai die ersten Fahrten unternommen werden sollen. Die Gesellschaft hat ein Motorboot für 24 Personen angekauft und den Bau dreier anderer Boote in Auftrag gegeben. Der Verkehr soll donauaufwärts bis Engelhartszell, stromabwärts bis Krems und später bis Wien ausgedehnt werden.

Übrige europäische Länder.

— **Belgische Bestellungen von Eisenbahngerät in Deutschland.** Nach Berichten aus Brüssel steht die belgische Regierung im Begriff, eine große Bestellung von Eisenbahnmaterial in Deutschland zu machen. Der ungünstige Stand der Wechselkurse in England und Amerika veranlaßte die Regierung dazu. (D. Allg. Ztg.)

— **Erhöhung der Eisenbahntarife in Frankreich.** Die Senatskommission für das Eisenbahnwesen hat sich mit einem Gesetzentwurf beschäftigt, der eine abermalige zeitweise Erhöhung der Tarife auf den großen Eisenbahnstrecken von allgemeiner Bedeutung vorsieht. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat sich mit Rücksicht auf die schlechte finanzielle Lage der Eisenbahnen lebhaft für die rasche Durchführung der Tariferhöhungen eingesetzt und mitgeteilt, daß es sich gegenwärtig nur um vorübergehende Maßnahmen handle, und daß er Ende März den Kammern einen Gesetzesvorschlag über die endgültige Festsetzung der Tarife unterbreiten würde. Die Senatskommission hat sich unter diesen Umständen grundsätzlich mit der Erhöhung einverstanden erklärt.

— **Ausbau des südtirolischen Eisenbahnnetzes.** Vor kurzem bewilligte das italienische Parlament 300 Millionen Lire für den Ausbau des Eisenbahnnetzes in Südtirol. Das Projekt umfaßt mehrere hundert Kilometer Bahnen mit Meterspur und elektrischem Betrieb, die unmittelbar an das schweizerische Netz angeschlossen werden sollen. Die rund 300 km lange Hauptstrecke wird in Tirano, dem Endpunkt der Bernina-Bahn, beginnen und in östlicher Richtung über den Apricapaß nach Edolo, dann dem Ogliotal entlang über den Tonalepaß und das Vermigliotal nach Malè im Sulztal führen, von welchem Orte aus Anschlüsse nach Trient und Bozen bereits bestehen. Nach Benutzung der Strecke Malè-Trient bis Lavis, nördlich Trient, soll die neue Linie über das Cembra-, das Fleimser- und San Pellegrinotal zum San Pellegrinosattel hinaufgeführt werden, um dann durch das Agordotal nach Belluno hinabzusteigen. Von dort soll eine zweite Verbindung nach Feltre sowie eine neue nach Vittorio erstellt werden. Von Belluno nordwärts ist eine Bahnlinie dem Piavetal entlang bis Pieve di Cadore, dem Südpunkt der während des Krieges nahezu fertiggestellten, von Toblach kommenden und über Schluderbach und Cortina d'Ampezzo führenden Ampezzanerbahn vorgesehen. Von Cortina aus soll weiter eine Verbindung westwärts über Buchenstein und das Grödner Jöchl nach Plan gebaut werden zum Anschluß an die ebenfalls während des Krieges erstellte Grödnertalbahn, und damit in Klausen im Eisacktal an die Südbahn. Schließlich ist eine neue, wichtige Linie von Trient südwärts nach Brescia geplant.

Die Ausführung dieses Entwurfes setzt den gleichzeitigen Ausbau der Wasserkräfte des betreffenden Gebietes voraus. Von den wichtigeren projektierten Werken seien eines mit 60 000 PS an der Etsch zwischen Neumarkt und Lavis, eines mit 40 000 PS Leistung oberhalb Bozen an der Eisack und zwei von 36 000 PS und 20 000 PS bei Tirano erwähnt.

— **Signale am fahrenden Zug in England.** Die englischen Eisenbahnen sind durch den Krieg und die durch ihn verursachte Knappheit an Betriebsstoffen aller Art zur Sparsamkeit auf manchen Gebieten gezwungen worden. Namentlich hat es ihnen an Brennstoffen und unter diesen an Leuchtöl gefehlt. Um den Ölverbrauch zu vermindern, haben sie die äußere Beleuchtung der Züge eingeschränkt. In England war es bisher üblich, durch Laternen an der Stirnseite der Lokomotiven die Art des Zuges zu kennzeichnen, so daß die Stellwerks- und sonstigen Wärter dem herannahenden Zug von weitem ansehen konnten, welcher Zuggattung er angehört. Die Unterscheidung ging so weit, daß nicht nur Personen- und Güterzüge, sondern auch Schnell- und langsam fahrende Züge, Ferngüterzüge, gewöhnliche Güterzüge, die überall halten, leer fahrende Lokomotiven ihre besonderen Kennzeichen hatten. Zu diesen Merkmalen wurde eine, zwei oder drei Laternen gebraucht. Im Kriege sind sie so vereinfacht worden, daß nur noch höchstens zwei Laternen gebraucht werden. Die Lichter sind im allgemeinen weiß, nur einige wenige Gesellschaften machen eine Ausnahme, indem sie noch bunte Zusatzlichter verwenden, doch werden diese nicht von den allgemein gültigen Vorschriften gefordert, sondern ihre Verwendung beruht auf Sondervorschriften der betreffenden Gesellschaft.

Als Schlußzeichen führen die Züge in England wie bei uns drei Lichter; ihre Bedeutung wird so aufgefaßt, daß die am Wagenkörper aufgehängte Laterne dem Signalwärter anzeigen soll, daß der ganze Zug vorbeigefahren ist, während die beiden Seitenlaternen dem Lokomotivführer die Gewißheit geben sollen, daß er noch seinen ganzen Zug hinter sich hat. Da bei Zügen mit durchgehender Bremse eine Zugtrennung nicht vorkommen kann, ohne daß der Lokomotivführer sie bemerkt, hält man die Seitenlaternen bei Zügen mit durchgehender Bremse, also bei allen Personenzügen, für überflüssig und hat sie daher abgeschafft. Nur für Güterzüge, die ausschließlich mit Handbremse gefahren werden, hat man die Seitenlaternen noch beibehalten. Vereinzelte Gesellschaften haben sich allerdings von dem alten Brauch nicht freimachen

können und führen die Seitenlaternen auch bei Personenzügen weiter. Die Ersparnis, die dadurch erzielt wird, ist sicher nur gering, aber unter den heutigen Verhältnissen muß jede, auch die geringste Möglichkeit, Ersparnisse zu erzielen, ausgenutzt werden, und es möchte daher wohl die Frage erörtert werden, ob nicht auch in Deutschland, wo die in England in dieser Richtung angestellten Erwägungen ebenso gelten, die Seitenlaternen bei den Zügen mit durchgehender Bremse ebenfalls abgeschafft werden könnten. Nicht unbedenklich würde es dabei allerdings sein, daß dann nicht mehr bei allen Zügen der Schluß gleichmäßig gekennzeichnet ist. Aber der Grundsatz der gleichmäßigen Bezeichnung des Zugschlusses muß schon bei den leerfahrenden Lokomotiven durchbrochen werden, und so kann das weitere Abweichen von der gleichmäßigen Bezeichnung keine unüberwindlichen Bedenken haben.

— **Fortschritte im Eisenbahnwesen.** Als Beispiel für die Fortschritte, die in den letzten Jahrzehnten im Eisenbahnwesen gemacht worden sind, und für die erhöhten Ansprüche, die auf diesem Gebiet in jeder Beziehung gestellt werden, werden einige Angaben aus dem Geschäftsbericht der englischen Nordwestbahn veröffentlicht. Ein Personenzug wog in England in den Jahren

1864	1874	1884	1898	1908	1914
55 t	75 t	165 t	293 t	300 t	350 t.

In fünfzig Jahren ist also das Zuggewicht auf mehr als das Sechsfache erhöht worden. Mit dem Kriege ist aber kein Stillstand eingetreten; bis 1918 war vielmehr das Zuggewicht weiter auf 500 t gestiegen. Ein Personenwagen wog 1874 14 t, 1898 26,65 t, neuerdings 44,75 t.

Durch die Verwendung von überhitztem Dampf sind sehr erhebliche Ersparnisse erzielt worden. Während eine Lokomotive ohne Überhitzung mit 1 t Kohle 24 200 tkm zurücklegen konnte, ist diese Zahl durch Anwendung der Überhitzung auf 31 750 tkm gesteigert worden.

Das Gewicht der Schienen, die seit 1876 statt aus Eisen aus Stahl hergestellt werden, beträgt in England in untergeordneten Gleisen 42,5 kg/m, in Hauptgleisen 47,5 kg/m. In Tunneln und besonders verkehrsstarken Strecken werden Schienen von 50 kg/m Gewicht verwendet. Während zur Zeit der Eisenschiene die Lebensdauer einer Schiene etwa 12 Jahre betrug, ist sie durch Verbesserung des Baustoffs trotz der Steigerung der Beanspruchung auf 20 Jahre erhöht worden.

Fremde Erdteile.

— **Die Katanga-Eisenbahn.** Im Laufe des Krieges und daher ohne allgemeine Beachtung zu finden, ist die Katanga-Eisenbahn fertiggestellt und damit eine wichtige Verbindung in Afrika eröffnet worden. Am 22. Mai 1918 ist sie in Betrieb genommen worden. Sie verbindet die Grenze von Rhodesien mit dem belgischen Kongo, den sie bei Bukama erreicht. Zwei Fünftel des Oberbaus waren schon vor dem Kriege vorgestreckt, und trotz des Krieges ist die Arbeit weiter fortgesetzt worden. Die Gesamtlänge der Eisenbahn beträgt 730 km. Der Bau hat im ganzen acht Jahre in Anspruch genommen. Im November 1910 wurden die Bergwerke „Stern des Kongo", 28 km vom Ausgangspunkt entfernt, durch die Eisenbahn zugänglich gemacht. Drei Jahre später waren weitere 160 km fertiggestellt und damit Kambovi erreicht, das ebenfalls der Mittelpunkt eines Bergwerkgebietes ist. Die Strecke bis Djilongo, fernere 113 km, wurde im Juli 1915 vollendet. Der Bau der dann noch verbleibenden Reststrecke bis Bukama, die 20 km lang ist, hat zwei Jahre zehn Monate in Anspruch genommen, was in Anbetracht der durch den Krieg herbeigeführten Erschwernisse eine ganz anerkennenswerte Leistung bedeutet. Eine Erleichterung bildete allerdings dabei die Möglichkeit, den Bau von beiden Enden her vorzutreiben. Andrerseits wirkten die Knappheit an Baustoffen und Arbeitskräften, die Schwierigkeiten bei der Heranschaffung der Baustoffe, die Erschwernisse, die das durchschnittene Gelände bereitete, u. dgl. verzögernd auf den Bau. Die Eisenbahn gehört der Compagnie du chemin de fer du Bas Congo und ist von einem englischen Unternehmer erbaut. Seit ihrer Eröffnung hat sich die Katanga-Eisenbahn für die Kriegführung der Engländer durch die Beförderung von Kupfer, das bei der Herstellung von Munition verwendet worden ist, sehr nützlich gemacht. Auch sind mit der Bahn zwei Kriegsschiffe in zerlegtem Zustande auf den Tanganyika-See gebracht worden, die unseren Feinden bei der Bekämpfung unserer tapferen Kolonialtruppen wertvolle Dienste geleistet haben.

— **Die amerikanischen Eisenbahnen im Staatsbetrieb.** Das vom Staate übernommene Eisenbahnnetz der Vereinigten Staaten hatte eine Länge von über 418 000 km mit 66 000 Lokomotiven, 55 000 Personenwagen und 2 500 000 Güterwagen. Der Betrieb und die Unterhaltung dieses Riesennetzes kosteten vor dem Kriege jährlich über 10 Milliarden Mark, wovon gegen 6 Milliarden auf Gehälter und Löhne an 1 800 000 Angestellte entfielen. Die staatliche Leitung der amerikanischen Eisenbahnen wurde in sechs Abteilungen gegliedert: Ausgaben zu Lasten des Anlagekapitals, Verkehr und Rechnungswesen, Arbeiterfragen, Zugförderung, Betrieb, Finanzverwaltung und Beschaffungswesen. Das ganze Netz war für den Betrieb in drei Bezirke, einen östlichen, einen südlichen und einen westlichen eingeteilt, an deren Spitze Bezirksdirektoren standen; ihnen waren die Leiter der einzelnen Gesellschaftsnetze unterstellt. Neben dem Kollegium, das von diesen Leitern gebildet wurde, bestand eine Anzahl von beratenden Ausschüssen, und zwar je einer für Bauwesen und technische Fragen, der namentlich die Erweiterungsbauten, aber auch die Beschaffung neuer Betriebsmittel zu begutachten hatte, für Lohnangelegenheiten, für Küsten- und Binnenschiffahrt, dessen Aufgabe hauptsächlich die Entlastung der Eisenbahnen durch Heranziehung des Wasserweges für die Güterbeförderung war, endlich für Brennstoffe, der die Verteilung der Brennstoffe zu bearbeiten hatte, um eine Wiederkehr der bereits im Winter 1917/18 eingetretenen Kohlenknappheit zu verhüten.

Rechtspflege.

— **Unanfechtbarkeit vertraglicher Verzichtsvergleiche wegen veränderter Umstände.** Eine eigenartige Erscheinung hat die durch den letzten Krieg hervorgerufene allgemeine Verteuerung aller Lebensverhältnisse insofern gezeitigt, als Personen, die auf Grund eines vor dem Kriege mit der Eisenbahnverwaltung abgeschlossenen außergerichtlichen Vergleichs, durch den ihnen wegen der infolge eines Eisenbahnunfalles eingetretenen Beeinträchtigung ihrer Erwerbsunfähigkeit, gegen Verzicht auf weitergehende Ansprüche, eine Jahresrente in bestimmter Höhe zugebilligt wurde, diesen Vergleich jetzt vielfach wegen veränderter Umstände anzufechten versuchen und von der Verwaltung eine den jetzigen Teuerungsverhältnissen entsprechende Erhöhung ihrer Rente verlangen. In dieser Frage hat das Oberlandesgericht Cassel am 25. 4. 1919 eine grundsätzliche Entscheidung getroffen (2 U 24/19), die vom Reichsgericht unmittelbar dadurch gebilligt worden ist, daß es durch Beschluß vom 5. 6. 1919 — VI. A. 131/1919 — den Antrag des Klägers auf Bewilligung des Armenrechts für die Revisionsinstanz wegen Aussichtslosigkeit der weiteren Rechtsverfolgung abgelehnt hat. Ihr wesentlicher Inhalt lautet folgendermaßen:

„Daß die Erhöhung der Rente, die der Kläger begehrt, nicht auf § 323 Zivilprozeßordnung gestützt werden kann, da sich diese Vorschrift nur auf U r t e i l e, die die Verpflichtung zur Zahlung wiederkehrender Leistungen aussprechen, nicht aber auf diese Verpflichtung regelnde V e r g l e i c h e bezieht, ist vom Landgericht mit Recht angenommen worden. (Vgl. RG. 50, 96; J. W. 95, 336.) Mit Recht lehnt das Landgericht auch die Erwägung ab, daß sich die begehrte Abänderung durch Annahme eines stillschweigenden allgemeinen Vorbehalts gleichbleibender Verhältnisse begründen lasse, da ein solcher Vorbehalt auf allgemeine Geltung bei Verträgen keinen Anspruch habe. (RG. Kom. § 321 Ziffer 1, § 242 Ziffer 1 und die dort genannten Entscheidungen.)

Das Landgericht hält den Anspruch aber trotzdem für begründet, indem es im Wege der Auslegung des Vergleichs in Anbetracht seines Wortlauts und Zwecks und der Grundsätze von Treu und Glauben annimmt, daß die Parteien hier bei der Festsetzung der Rentenansprüche die Berücksichtigung einer wesentlichen Veränderung der maßgebenden Verhältnisse stillschweigend hätten vorbehalten wollen. Es folgert dies aus Sinn und Zweck des Vergleichs, wonach dem Kläger durch die Abfindung ein gerechter und angemessener Ausgleich für die durch den Unfall erlittene Erwerbsbeschränkung habe geboten werden sollen, der unter den durch die allgemeine Verteuerung gegenwärtig gänzlich veränderten Lebensverhältnissen bei Beibehaltung der im Vergleich festgelegten Rente nicht im entferntesten erreicht würde.

Diesen Erwägungen konnte nicht beigetreten werden. Der Wortlaut des Vergleichs ist dieser Auslegung nicht fähig. Er gibt, wie erwähnt, dem Kläger ausdrücklich nur die Möglichkeit einer Wiedererhöhung der etwa herabgesetzten Rente bis auf den vereinbarten Jahresbetrag von 2000 ℳ. Im übrigen sieht er keine Möglichkeit der Erhöhung über diesen Betrag hinaus vor. Der Zweck des Vergleichs war allerdings, dem Kläger einen gewissen Ausgleich für seine durch den Unfall eingetretene Erwerbsunfähigkeit zu geben. Ein voller Ausgleich war es nicht, da das Jahreseinkommen des Klägers nach seiner mit dem Inhalt der Eisenbahnakten übereinstimmenden eigenen Angabe zur Zeit des Unfalls 3000 ℳ betragen

hat. Es lag also ein freiwilliges vergleichsweises Sichbescheiden des Klägers hinsichtlich der ihm rechtlich zukommenden Ersatzansprüche vor. Schließlich ergeben auch die in den Eisenbahnakten niedergelegten Verhandlungen in Verbindung mit dem Vergleichsinhalt selbst, daß die Eisenbahnverwaltung keineswegs eine Möglichkeit der Erhöhung der Rente über den Betrag von 2000 ℳ hinaus auch zugunsten des Klägers ins Auge gefaßt und beabsichtigt hat. In der ursprünglichen, vom Betriebsamt Nordhausen entworfenen Fassung des Vergleichs war, wie die Verfügung der Eisenbahndirektion vom 11. November 1892 ergibt, eine dem späteren § 5 entsprechende Bestimmung nicht vorgesehen, weshalb die Direktion durch die gedachte Verfügung neben anderen Beanstandungen darauf drang, einen dem Absatz 2 des § 7 des Haftpflichtgesetzes (in der damaligen Fassung vom 7. Juni 1871) entsprechenden Vorbehalt aufzunehmen und den Kläger zu verpflichten, sich jederzeit zur Feststellung seines Gesundheitszustandes bzw. des noch weiter bestehenden Grades seiner Erwerbsunfähigkeit einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Diese Forderung wurde durch die spätere Verfügung der Direktion vom 15. Dezember 1892 aufrechterhalten und wiederholt. Schon hieraus geht hervor, daß die Eisenbahnverwaltung einen jener Vorschrift entsprechenden Vorbehalt nur insoweit in den Vergleich aufgenommen wissen wollte, als er ihr das Recht gewährte, jederzeit die Aufhebung oder Minderung der vereinbarten Rente infolge wesentlicher Veränderung der Verhältnisse zu verlangen, nicht aber auch insoweit, als er auch dem Verletzten bei gleichen Umständen das Recht auf Erhöhung der festgestellten Rente gab. Diese Absicht ist denn auch im Vergleich zum klaren Ausdruck gebracht, indem die an § 7 Abs. 2 a. a. O. sich anschließende Regelung die Möglichkeit einer Erhöhung der Rente nur für den Fall gewährte, daß diese infolge veränderter Umstände zuvor herabgesetzt war. Die gedachte Vertragsbestimmung lautet: ‚Wachsmuth kan jederzeit die Erhöhung oder Wiedergewährung der Rente fo dern, wenn die Verhältnisse, welche für die Minderung od Aufhebung der Rente maßgebend waren, wesentlich veränd sind.‘

Es ist also ausdrücklich und bewußt der Wortlaut des Ge setzes: ‚welche für die Festsetzung, Minderung od Aufhebung der Rente maßgebend waren‘, eingeschränkt wor den, indem die ‚Festsetzung‘ der Rente ausgenommen word ist. Eine Erhöhung der einmal festgestellten Rente soll danach auch bei veränderten Verhältnissen überhaupt nich in Frage kommen. Mit dieser Sachlage ist daher eine Aus legung des Vertrages in dem vom Landgericht angenommene Sinne, daß von den Vergleichschließenden stillschweigend di Berücksichtigung einer wesentlichen Veränderung der maß gebenden Verhältnisse auch zugunsten des Verletzten i Anschlusse und in Übereinstimmung mit dem ganzen Inha des § 7 Abs. 2 Haftpflichtgesetzes damalige Fassung gewol sei, nicht in Einklang zu bringen. Auch der Hinweis a Treu und Glauben und die Rücksicht auf die Verkehrssitt läßt keine dem Kläger günstigere Beurteilung zu. Es wäre sein und seiner damaligen Berater und Vertreter Sache gewese eine entsprechende Bestimmung zu seinen Gunsten, wenn er s wirklich wollte, ebenfalls in den Vertrag aufnehmen z lassen, so daß er bei einer wesentlichen Änderung der Ve hältnisse, worunter auch die jetzt eingetretene Änderung de Preisverhältnisse und des Geldwerts zu verstehen sein wü den (vgl. Eger, R.-Haftpflichtgesetz, 7. Auflage, S. 54 542), gesichert war. Da dies nicht geschehen ist, kann de Kläger jetzt auch keine Rechte in dieser Hinsicht aus de Vergleiche herleiten. Hiernach erscheint der Klageanspru nicht begründet. Demgemäß war unter Aufhebung des a gefochtenen Urteils die Klage abzuweisen.“

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Mecklenburg-Schwerinsche Landeseisenbahn.

Die Befugnisse der Abfertigungsstelle Rostock Hafen werden von sofort auf den Eilstückgutversand seewärts eingehender frischer Fische ausgedehnt.

Schwerin, 11. Februar 1920. (158)
General-Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Reinickendorf-Liebenwalde-Groß-Schönebecker Eisenbahn.

Ab 1. März d. Js. werden, vorbehaltlich der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde, die jetzt gültigen Frachtsätze im Güter- und Viehverkehr um 100 % erhöht.

Der Nichtinnehaltung der zweimonatigen Veröffentlichungsfrist hat das Reichsverkehrsministerium zugestimmt.

Berlin, den 14. Februar 1920. (164)
Die Direktion.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Verkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die im Tarifheft 6 für die Stationen Hanweiler und Kleinblittersdorf vorgesehenen Gruppennummern in 166 geändert. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen. (161)

Frankfurt (M.), 11. Februar 1920.
Eisenbahndirektion.

Gütertarife bad.-Schweiz. Übergangsstationen — Schweiz.

Auf 1. März 1920 werden die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Sursee-Triengen-Bahn erhöht. Die Frachterhöhungen betragen bis zu 38 Rappen für 100 kg.

Auf 1. April 1920 werden die Stationen der Bern-Zollikofen-Bahn in die Tarife einbezogen. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 13. Februar 1920. (163)
Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1920 werden folgende Grenzpunkte für den Verkehr mit Elsaß-Lothringen usw. in den Tarif aufgenommen:

Berg (Lauterburg) Grenze und Kapsweyer (Weißenburg) Grenze der bayerischen Staatsbahnen, pfälzisches Netz und Breisach Grenze, Kehl Grenze, Neuenburg Grenze, Weil-Leopoldshöhe Grenze, Wintersdorf Grenze der Badischen Staatseisenbahnen usw.

Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger. (157)
E. D. Hannover 8 V 10/90 vom 13./2. 1920.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200. —

Mit Gültigkeit vom 16. Februar 1920 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Kreis-Altenaer Schmalspur-Eisenbahnen zu erhebenden Frachtzuschläge und Umladegebühren erhöht. Näheres enthält die am 16. Februar 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.G.Bl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 11. Februar 1920. (156)
Eisenbahndirektion.

Gemeinsames Heft A, Anhänge 4 und — Tfv. 200 —

Mit Gültigkeit vom 16. Februar 192 ab werden die Bestimmungen fü „Oppeln Hafen“ geändert. Näheres ent hält die am 16. 2. 20 erscheinend Nummer des Tarifanzeigers. Auskunf geben auch die beteiligten Güterab fertigungen sowie das Auskunftsbür hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 12. Februar 1920. (160
Eisenbahndirektion.

Meppen-Haselünner Eisenbahn.

Am 15. April 1920 tritt eine Erhöhun der Krangebühren auf Bahnhof Meppe Emshafen ein.

Nähere Auskunft erteilen die Dienst stellen.

Meppen, den 12. Februar 1920. (159
Der Betriebs-Direktor.

Süddeutsch-ungarischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Heft A (Kilometerzeiger) vom 1. Juni 1913. Aufhebung des Tarifs.

Mit Ablauf des 29. Februar 1920 trit der Tarif samt Nachtrag I außer Kraft. Die Abweichung von der vorge schriebenen Veröffentlichungsfrist is aufsichtsbehördlich genehmigt.

München, den 4. Februar 1920. (162
Tarifamt der Bay. St. E. B. r. d. Rh. namens der Verbandsverw.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 22. Februar 1920 an gelten di Wochenkarten vom Sonntag bis einschl Sonnabend jeder Woche. (155

Dresden, am 12. Februar 1920.
Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenbahnen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 14 | Berlin, den 21. Februar 1920 | LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, **amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 8 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 40 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 45 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 50 Pf. abgegeben

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 1.35 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24 Fernspr.: Amt-Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 14. Berlin, den 21. Februar 1920. LX. Jahrgang.

Inhalt:

Die Generalbetriebsleitung.

(Schluß aus Nr. 13.)

Bis zum Beginn des Jahres 1917 erhielten die Direktionen regelmäßige Meldung über die Betriebslage ihres Bezirks von den Zugleitungen und Betriebsämtern, die indessen in der Hauptsache nur Aufschluß über rein örtliche Verhältnisse gaben. Inwieweit die Lage des eigenen Bezirks durch die Lage im Nachbarbezirk beeinflußt wurde oder umgekehrt die Lage des eigenen Bezirks die Leistung des Nachbarbezirks in Mitleidenschaft zog, war wenig bekannt. Mit Einrichtung der Generalbetriebsleitungen mußten nun die Direktionen regelmäßige, tägliche Meldungen an diese über die Betriebslage erstatten, die erst den Zusammenhang der Betriebsvorgänge auf weite Strecken zu übersehen gestatteten. Alsbald stellte sich das Bedürfnis heraus, diese Meldungen nach einheitlichen Gesichtspunkten erstatten zu lassen, und so entstanden die nach genau vorgeschriebener Form abzustattenden Meldungen, die in der Hauptsache von der Betriebsabteilung des Ministeriums übernommen wurden. Sie bilden seitdem die Grundlage für die Beurteilung der Lage in großen zusammenhängenden Bezirken und für die Anregungen und Anordnungen, die von der Generalbetriebsleitung oder der Betriebsabteilung in Berlin zu geben sind. Aus diesen Meldungen werden die Zahlen in übersichtliche Listen und Tabellen eingetragen, die für besonders wichtige Punkte auch zeichnerisch dargestellt werden. Erst auf diese Weise gewinnt man wertvolles statistisches Material. Um die ihr zufallende andere Leitung der Züge und die zweckentsprechende anderweitige Verteilung der Rangieraufgaben der Bahnhöfe nötigenfalls anregen oder anordnen zu können, müssen dem leitenden Beamten selbstverständlich Regelzustände auf den Hauptstrecken vollkommen bekannt sein.

Der Ferngüterzugverkehr bewegt sich nur auf verhältnismäßig wenigen Hauptstrecken, und dementsprechend sind es auch in der Regel nur diese Strecken, auf denen die größten Betriebsschwierigkeiten entstehen. Naturgemäß entspringen die meisten Ferngüterzüge im Brennpunkt des Massenverkehrs, im Kohlen- und Industriegebiet, dem Ruhrbezirk und den Nachbarbezirken Elberfeld und Cöln mit ihrer hochentwickelten Industrie. Demgemäß sind es auch hauptsächlich die vom Westen ausstrahlenden Linien, welche die Haupttätigkeit der Generalbetriebsleitung West beanspruchen. Es sind dies die Verkehrsbeziehungen auf nachstehenden Linien: Ruhrbezirk-Kirchweyhe-Wilhelmsburg, Hamm-Seelze-Berlin, Soest-Kreiensen-Börßum-Magdeburg, Soest/Holzwickede-Northeim-Nordhausen-Halle/Wahren-Falkenberg, Soest-Holzminden-Börßum-Aschersleben, Soest/Geisecke-Cassel-Gerstungen, Geisecke-Holzminden-Börßum/Halberstadt, Geisecke-Cassel-Bebra-Gerstungen, Holzwickede-Vorhalle-Dillenburg-Friedberg-Hanau-Frankfurt/Aschaffenburg, Ruhrbezirk-Troisdorf-Coblenz-Ehrang (sogenannter Ruhr-Moselverkehr), Wedau-Oberlahnstein-Bischofsheim-Frankfurt/Aschaffenburg-Mannheim, der linksrheinische Verkehr Hohenbudberg-Cöln-Coblenz-Bingerbrück, Ruhrbezirk-Hohenbudberg-Aachen bzw. Belgien.

Auf den genannten Strecken bewegt sich in beiden Richtungen ein durchgehender lebhafter Ferngüterzugverkehr. Die Massenproduktionsstätten des industriereichen Westens versenden tausende beladener Wagen täglich nach allen Himmelsrichtungen, in den Gegenrichtungen rollen die Wagen, soweit sie keine Belastung gefunden haben, leer zurück. Ein schwächerer Ferngüterzugverkehr, der erst wieder bei Einsetzen des überseeischen Aus- und Einfuhrverkehrs größere Bedeutung gewinnen wird, bewegt sich im Bereich der Generalbetriebsleitung West noch aus dem Bezirk Altona nach Berlin bzw. Mittel- und Süddeutschland. Alle Durchgangs- und Ferngüterzüge durchlaufen auf obengenannten Strecken mehrere Direktionsbezirke; jede Stockung macht sich in kürzester Zeit bis in den Anfangsbezirk bemerkbar. Die Stockungen können, abgesehen von Betriebsunfällen, zwei Ursachen haben. Entweder ist die erforderliche Vorflut nicht vorhanden, dann ist der Bahnhof, der den Zug zwecks weiterer Behandlung der Wagen auf den Berg nehmen muß, überfüllt,

oder die Züge können wegen Lokomotivmangels nicht bespannt werden. Vielfach treten beide Ursachen in gegenseitiger Wechselwirkung auf. Als Hilfsmaßnahmen stehen der Generalbetriebsleitung folgende Maßnahmen zur Verfügung:

1. Entlastung des notleidenden Bahnhofs durch Übernahme von Rangierarbeiten auf andere Bahnhöfe. Die Bahnhöfe, die diese Aufgabe vorübergehend übernehmen sollen, müssen ermittelt, die Benutzung ihrer Sammelgleise unter Umständen geändert werden. Die Aussonderung der Wagen, die in den neu zu bildenden Zügen laufen müssen, macht einige Schwierigkeiten, da die neuen Leitungspunkte in den Papieren und Beklebezetteln nicht erscheinen. Diese Schwierigkeiten müssen schnell überwunden werden, auch die neuen Fahrpläne und Beförderungsvorschriften sind in kurzer Zeit zu vereinbaren. Die neu gebildeten Züge belasten alsdann den Rangierberg des kranken Bahnhofs nicht, wenn angängig, werden sie sogar ganz, ohne den Bahnhof zu berühren, abgefahren.

2. Lokomotivaushilfe durch Nachbarverwaltungen entweder durch zeitweise Überweisung von Maschinen von einer Direktion zur andern oder durch Übernahme von Zugleistungen im Nachbarverkehr. Bei der auch nur zeitweisen Überweisung einer irgendwie nennenswerten Zahl von Lokomotiven von einem Bezirk zum anderen sind aber sehr große Widerstände zu überwinden. Einmal leidet jeder Bezirk nun schon seit mehr als zwei Jahren unter chronischem Lokomotivmangel. Es muß also jedesmal sorgfältig geprüft werden, welches der höhere Zweck, welches das kleinere Übel ist. In dem abgebenden Bezirk werden sich mit Sicherheit infolge der Abgabe neue Schwierigkeiten einstellen. Glaubt man sie in Kauf nehmen, die Schwierigkeiten während einer gewissen Zeit überwinden zu können, muß die Abgabe verlangt werden. Die Abgabe hat in dem abgebenden Bezirk in der Regel tief einschneidende Änderungen in den Dienstplänen und der Stationierung der Lokomotiven im Gefolge. Sodann ist die Unterbringung der einer Betriebswerkstatt zugeteilten Lokomotiven und ihre Unterhaltung schwer, da die Werkstatt die eigenen Maschinen oft nicht ordnungsmäßig unterhalten kann. Schließlich besteht bei den Verwaltungen eine große Abneigung, Lokomotiven abzugeben, da erfahrungsgemäß ihre Rückgabe sich nicht reibungslos vollzieht. Von diesem Mittel kann infolgedessen nur in Fällen äußerster Not und nur auf direkte Weisung des Ministers Gebrauch gemacht werden. Leichter läßt sich die Übernahme von Leistungen im Nachbarverkehr bewerkstelligen, wenn auch hier bei den übernehmenden Verwaltungen die notwendigen Änderungen der Dienstpläne große Unbequemlichkeiten und Schwierigkeiten im Gefolge haben. Von dieser Regelung kann aber in den meisten Fällen Gebrauch gemacht werden, und sie hat auch meistens den gewünschten Erfolg gebracht. Die Eigentumsdirektion hat dann die Lokomotive wenigstens selbst in der Hand und kann sie schnell zurückrufen, wenn die Lage es gestattet.

3. Umleitungen von Zügen über andere Strecken. Es handelt sich hier nicht um die durch Streckensperrung infolge höherer Gewalt notwendig werdende Umleitung, sondern um die Umleitung einiger Züge zwecks Entlastung notleidender Strecken. Soweit die Umleitung im eigenen Bezirk möglich ist, ohne den Nachbarbezirk in Mitleidenschaft zu ziehen, wird sie von den Verwaltungen in der Regel selbständig und häufig angeordnet. Wenn nur eine Nachbarverwaltung an der Umleitung beteiligt ist, pflegt sie sich da, wo eine schnelle Verständigung durch Fernsprecher möglich ist, verhältnismäßig schnell ins Werk setzen zu lassen. Sind drei oder mehr Bezirke an der Umleitung beteiligt, wird die Sache sehr viel schwieriger. Ohne das Eingreifen einer mit Anordnungsbefugnis ausgestatteten Stelle vergehen in der Regel mehrere Tage, bis die Umleitung in Gang kommt, wenn sie nicht überhaupt an dem Widerstande einer Stelle scheitert. Zahlreiche, oft Dutzende von Telegrammen werden gewechselt, ohne daß eine Einigung zustande kommt, weil eine Direktion sich scheut, die Mehrleistungen zu übernehmen, auch wenn es sich nur um einen Zug täglich handelt, ein Zeichen, auf wie schwachen Füßen die Betriebsleistung in dem betreffenden Bezirke steht. Die Generalbetriebsleitung muß daher häufig von der ihr zustehenden Anordnungsbefugnis Gebrauch machen, wobei ihr auch hier die Entscheidung zusteht, da sie infolge genauerer Kenntnis der Gesamtlage die Verantwortung leichter übernehmen kann. Derartige Umleitungen sind häufig, man kann fast sagen ständig auf der einen oder anderen Strecke im Gange. Außer der Auswahl der Umleitungsstrecke muß auch die Art der umzuleitenden Züge vorher sorgfältig festgestellt werden. In erster Linie wird man Züge umleiten, die schon von ihrem Zugbildungsbahnhofe ab in der vorgeschriebenen Zusammensetzung die notleidenden Strecken umfahren können und Frachten befördern, die nach Umgehung der zu schonenden Strecken den ordnungsmäßigen Auflösungsbahnhof erreichen. Sind solche Züge nicht vorhanden, oder liegt der Zugbildungsbahnhof so ungünstig, daß zu weite Gegenläufe entstehen, so muß vorübergehend eine andere Zugbildung erfolgen. Diese Anordnung ist viel schwieriger durchzuführen, weil die Wagen einem neuen Sammelbahnhof zugeführt werden müssen, der die erforderlichen Gleise vorübergehend zu dem beabsichtigten Zweck zur Verfügung stellen muß, und weil die Dienststellen erst mit Anweisung versehen werden müssen, die Wagen mit der neuen Leitungsvorschrift auf den Weg zu bringen. Die Einführung einer neuen Leitungsvorschrift dauert aber erfahrungsgemäß recht lange, bevor fehlerlos gearbeitet wird. Man wird sich daher zur Umleitung solcher Züge erst entschließen, wenn voraussichtlich auf eine längere Dauer der Umleitung zu rechnen ist. Derartige Umleitungen haben dann öfters bei genauerer Nachprüfung zu dem Ergebnis geführt, daß der neue Weg betrieblich nicht ungünstiger als der alte ist, daß sogar auf diesem Wege sich eine wirtschaftlichere Ausnutzung der Zugkräfte ermöglichen ließe. Die vorübergehende Umleitung führte dann zu einer dauernden Leitungsänderung.

4. Wenn die bisher angewandten Mittel nicht zu dem gewünschten Erfolg führen, müssen Betriebs- und Verkehrssperren verfügt werden. Die Betriebssperre tritt in der Regel bereits automatisch ein, wenn die Vorflut stockt, d. h. die Stationen, Zugleitungen oder Oberzugleitungen ordnen die Zurückhaltung derjenigen Züge an, die nicht vorwärts kommen. Das Zurückhalten pflanzt sich sehr schnell bis in die Nachbarbezirke fort und verursacht sofort erhebliche Betriebsschwierigkeiten. Es empfiehlt sich daher, wenn man nicht gleich zur Annahmesperre schreiten will, wenigstens die Rückhaltsperre für das ganze Zuführungsgebiet anzuordnen, d. h. die Wagen dürfen noch zur Verladung angenommen werden, müssen aber auf den Verladestationen zurückgehalten werden. Beide Maßregeln sind sehr zweischneidig, bringen wenig betriebliche Entlastung, verursachen im Gegenteil Schwierigkeiten im Rückhaltgebiet und hemmen den Wagenumlauf. Sie sind deshalb von der Generalbetriebsleitung nur in Ausnahmefällen oder im Zusammenhang mit der sogleich zu besprechenden Annahmesperre angeordnet worden. Vermeiden läßt sich allerdings die Rückhaltsperre nicht, da sie dem plötzlich auftretenden Bedürfnis entsprechend sofort einsetzen muß, um das Vorflutgebiet überhaupt arbeitsfähig, den Betrieb noch flüssig zu erhalten.

Die ultima ratio ist die Güterannahmesperre. Sie darf selbstverständlich nur von Rücksichten der Betriebsnotwendigkeit geboten sein. Der Aufsatz des Betriebsinspektors Kraus (Z. d. Ver. D. E.-V. Nr. 75 vom 4. Oktober 1919) erweckt den Eindruck, als ob bei den Verkehrsbeamten die Ansicht verbreitet sei, die Sperren würden zu leicht ausgesprochen, gewissermaßen aus der Absicht, dem Betriebe Unbequemlichkeiten zu ersparen. Dem kann nicht scharf genug widersprochen werden. Die von der Generalbetriebsleitung ange-

ordneten Sperren werden nur nach sorgfältigster Prüfung verfügt. Schließlich muß doch auch mit dem aufs äußerste geschwächten Betriebsapparat der lebensnotwendigste Verkehr noch aufrechterhalten werden. Ohne Sperre ist bei ungenügender Betriebsleistung nicht auszukommen. Die Wagen würden sich im Stillstand selbst verzehren. Die vollständige Erlahmung wäre die Folge. Der sorgfältigsten Prüfung bedürfen die Fragen, welche Verkehrsbeziehungen gesperrt werden müssen, welche Versandgebiete erfaßt, welche Güterarten ausgenommen werden müssen. Um einen Überblick darüber zu gewinnen, wie viele Wagen für die Hauptstrecken und Hauptübergangsbahnhöfe rückständig sind, werden bei der Generalbetriebsleitung umfangreiche Aufschreibungen nach einem in längerer Erfahrung ausgearbeiteten Muster geführt. Die Angaben werden den täglichen Meldungen über die Betriebslage entnommen, wo sie unter den als abgestellt gemeldeten Wagen erscheinen. Die Zahlen werden täglich verfolgt und die Annahmesperre in Erwägung gezogen, sobald sie eine gewisse, erfahrungsgemäß noch als zulässig zu betrachtende Höhe überschreiten und keine Aussicht auf Besserung besteht.

Die Wirkung der Sperre hängt von verschiedenen Umständen ab. Zunächst sollte man Sperren mit vielen Ausnahmen gar nicht verhängen, da ihre Wirkung praktisch nicht in die Erscheinung tritt. Als während des Krieges sehr viele kriegswichtige Güter auf militärische Anforderung ausgenommen werden mußten, wurde festgestellt, daß in einzelnen Fällen nur 15 % des Verkehrs durch die Sperre erfaßt werden konnten. Die Sperre konnte also nicht wirken. Man ist aus diesen Erfahrungen zu immer schärferen Sperren gekommen. Radikale Sperren, ohne jede Ausnahme, konnten aber aus vielerlei Rücksichten nur selten ausgesprochen werden. Und doch wäre eine solche Maßregel die allein richtige. Die Ausnahmen verzögern nicht nur die Wirkung der Sperre, sie bringen dem Versender auch keinen Vorteil, da die Wagen nur hinten auflaufen, doch nicht vorwärtskommen und den Wagenumlauf unnötig verzögern. Betriebliche Unzuträglichkeiten verursacht aber die Forderung, einzelne Güterarten auszusondern und mit Vorrang vor den anderen abzufahren. Eine solche Anordnung erfordert nicht nur einen großen Betriebsaufwand, sie ist auch praktisch in vielen Fällen geradezu unausführbar. Ferner ist die Wirkung der Sperre abhängig von der Größe des Versandgebietes. Aus einem großen Versandgebiet mit ungefähr gleichmäßigem Wagenabfluß tritt die Wirkung langsam ein, aus einem kleinen mit stärkerem Verkehr, wie z. B. dem Ruhrbezirk, schnell. Schließlich ist die Wirkung stark abhängig von der praktischen Handhabung bei den Dienststellen. Recht häufig haben zahlreiche Sperrverstöße die Wirkung sehr beeinträchtigt. Im allgemeinen wird man erfahrungsgemäß — abgesehen von der Kohlenverladesperre im Ruhrbezirk — die Wirkung einer Sperre nicht vor Ablauf von 5 bis 6 Tagen erwarten dürfen. Es ist daher fehlerhaft, mit Ausspruch der Sperre zu lange zu warten, da das Stockungsgebiet leicht zu groß werden kann, so daß eine wochenlange Dauer der Sperre unvermeidlich wird.

Außer diesen allgemeinen Aufgaben der Regelung und Flüssighaltung des Zugverkehrs obliegt der Generalbetriebsleitung u. a. noch die Leitung der vom Zentralamt verfügten Leerwagenbewegungen im allgemeinen, die Regelung des Sonntagsdienstes, sofern Abweichungen aus betrieblichen Gründen von dem vom Zentralamt angeordneten Sonntagsplan erforderlich sind, sowie eine Reihe von besonderen Aufgaben, wie z. B. die Rückbeförderung der Kriegsgefangenentransporte und der Transporte aus dem Wiedergutmachungsprogramm des Friedensvertrages, wie Kohlen-, Viehtransporte u. a. Die wechselnden Verkehrsbeziehungen im Ferngüterzugverkehr schließlich rufen eine ununterbrochen auftretende Reihe von Fragen hervor, die mit den beteiligten Verwaltungen der Regelung bedürfen.

Es kann wohl nach den eingangs gemachten Ausführungen über die schon 1913 geplante geschäftsführende Stelle im Güterzugverkehr mit dem Betriebsausschuß als zweifelsfrei festgestellt angesehen werden, daß bis zum Jahre 1917 eine Lücke in der Organisation der Betriebsleitung vorhanden war, die man als solche schon jahrelang vorher erkannt hatte. Es war aber nicht nur eine Lücke vorhanden, es fehlte der Betriebsleitung überhaupt die Spitze, d. h. diejenige Stelle, die Einblick hatte in die zusammenhängenden Betriebsvorgänge des ganzen Staatsbahnnetzes. Die Generalbetriebsleitung und die Betriebsabteilung des Ministeriums bilden die bis dahin fehlenden Stellen. Man hat den Einwand erhoben, daß durch die Generalbetriebsleitung die Selbständigkeit der Direktionen beschränkt würde. Dies ist ein grundlegender Irrtum. Für die Regelung des Ferngüterzugverkehrs, sowohl für die Aufstellung des Programms als auch für die betriebliche Durchführung, ist keine einzelne Direktion zuständig und kann nicht zuständig sein, da der Zug nicht an der Direktionsgrenze sein Ende findet, sondern an die Nachbarverwaltung zur Weiterbeförderung übergeben werden muß, die aber ihrerseits das größte Interesse an der Zusammensetzung, dem Fahrplan und der Beförderungsvorschrift des Zuges hat. Es kann sich also gar nicht um einen Eingriff in die Selbständigkeit einer Direktion handeln, sondern nur um die Zuständigkeit einer Stelle, die bisher nicht bestand.

Nachdem die Generalbetriebsleitungen Ost und Süd vorübergehend aufgehoben waren, hat man sie neuerdings wieder eingerichtet, so daß nunmehr fast alle deutschen Eisenbahnen drei Generalbetriebsleitungsbezirken zugeteilt sind. Zur Generalbetriebsleitung West in Essen gehören die Bezirke Altona, Cassel, Cöln, Essen, Elberfeld, Hannover, Magdeburg, Münster, Saarbrücken, Oldenburg und die Lübeck-Büchener Eisenbahn, zu Süd in Würzburg außer den bayerischen, badischen und württembergischen Strecken die preußischen Bezirke Frankfurt, Mainz und Erfurt, zu Ost in Berlin die übrigen Verwaltungen. Ihre Spitze dürfte nach der Verreichlichung der deutschen Bahnen die Betriebsabteilung des Reichsverkehrsministeriums sein, als welche die oberste Betriebsleitung der deutschen Bahnen wohl jetzt schon angesehen werden kann.

Betrachtet man noch einmal kurz zusammenfassend die Organisation der Betriebsleitung, so finden wir in Zugleitungen, Oberzugleitungen — als Organe des Betriebsleiters —, Generalbetriebsleitung, Betriebsabteilung des Ministeriums einen klaren, durchsichtigen Aufbau. Man kann wohl behaupten, daß hierdurch die Mängel der Organisation von 1895, soweit die Betriebsleitung in Frage kommt, vollständig beseitigt sind.

Zuschläge zu den Frachtsätzen der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.

Die preußische Staatsregierung hat der Landesversammlung den Entwurf eines Gesetzes über Erhebung von Zuschlägen im Güter- und Tierverkehr der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen mit dem Ersuchen zugehen lassen, die Beschlußfassung mit möglichster Beschleunigung herbeizuführen.

Durch dieses neue Gesetz soll die Staatseisenbahnverwaltung ermächtigt werden, vom 1. März 1920 ab zu den jetzigen auf Grund der Gesetze vom 20. März 1918, vom 9. März 1919 und vom 24. September 1919 erhöhten Frachtsätzen einen Zuschlag bis zu 100 % zu erheben, der spätestens gleichzeitig mit den Erhöhungen der Frachtsätze wieder außer Kraft treten soll. Das heißt, daß zum Ausgleich von Einnahmen und Ausgaben schon früher eine weitere Erhöhung der Frachtgebühren notwendig geworden ist, bevor eine organische Neugestaltung der Tarife möglich ist. Mit der Durchführung einer solchen soll also dann der Zuschlag fortfallen. Die Grenze von 100 % ist lediglich eine Höchstgrenze,

so daß die Möglichkeit offen bleibt, den Zuschlag auch niedriger zu gestalten.

In der Begründung zum Gesetzentwurf wird ausgeführt, daß die letzte der wiederholten Tariferhöhungen vom 24. September 1919, obwohl schon damals der Fehlbetrag nahezu eine Verdoppelung der Betriebseinnahmen erfordert hätte, die Frachtsätze nur um 50 % erhöht hat, weil man Handel, Industrie und Verkehr möglichst wenig belasten wollte und eine Besserung der Verhältnisse nicht ganz unmöglich erschien. Die Hoffnung auf eine solche Besserung hat sich nicht erfüllt. Es ist im Gegenteil infolge der fortgesetzten Steigerung der Bezüge der Beamten und Arbeiter sowie der Materialpreise, der gesunkenen Arbeitsleistung, der Verkehrsbehinderung durch Kohlenmangel und Lokomotivenmangel eine erhebliche Verschlimmerung eingetreten. Die Betriebseinnahmen für 1920 sind insgesamt (Personen- und Güterverkehr) auf 5594 Millionen Mark, die Betriebsausgaben auf 7140 Millionen Mark veranschlagt worden. Die Ausgaben haben sich jedoch nach der bereits jetzt zu berechnenden Verteuerung durch Löhne, Zulagen, Preissteigerung der Materialien usw. auf 11 240 Millionen Mark erhöht, so daß ein Betriebsfehlbetrag entsteht, der sich durch Verzinsung usw. auf 6698 Millionen Mark erhöht. Hierbei ist zu bemerken, daß die Einnahmen reichlich veranschlagt sind und daß die Ausgabenveranschlagung durch weitere mit Sicherheit zu erwartende Steigerung überholt werden wird.

Aus dieser Darstellung ergeben sich zugleich die Ursachen für den weiteren Rückgang des Ertrages der preußisch-hessischen Staatsbahnen. Auch für die Zukunft kann in absehbarer Zeit mit einer wesentlichen Besserung der Verhältnisse nicht gerechnet werden. Andererseits erscheint es nicht gerechtfertigt, die zum Ausgleich des Wirtschaftsplans der Eisenbahnverwaltung erforderlichen Zuschüsse dem Steuerzahler aufzuerlegen. Von dem berechneten Fehlbetrag von rund 6700 Millionen Mark werden durch die in Aussicht genommene Erhöhung der jetzt bestehenden Güter- und Tiertarife um 100 %, und wenn mit einer gleichen Erhöhung der Personentarife gerechnet wird, worüber zurzeit noch Erwägungen im Gange sind, günstigstenfalls 5400 Millionen Mark gedeckt werden. Es verbleibt also noch ein ungedeckter Fehlbetrag von 1300 Millionen Mark. Dazu treten mit Sicherheit weitere Ausgaben. Man will einen Ausgleich durch Ersparnisse zu schaffen versuchen, und zu diesem Zweck werden besondere Kommissionen bei den einzelnen Eisenbahndirektionen Nachprüfungen vornehmen. Dessenungeachtet werden zur Gleichstellung der Einnahmen und Ausgaben demnächst weitere Tariferhöhungen kaum zu umgehen sein.

Im Güterverkehr würden sich die künftigen Einheitssätze in den regelrechten Tarifklassen (ohne Verkehrsabgabe) wie folgt stellen:

I. Streckensätze für das Tonnenkilometer in Pfennig

	a) Stückgutklassen			
	Eilstückgut		Frachtstückgut	
	allgemeine Klasse	Spezialtarif für bestimmte Eilgüter	allgemeine Klasse	Spezialtarif für bestimmte Stückgüter
bis 300 km	121,44	60,72		49,68
von 301 bis 400 km (anzustoßen an den Satz für 300 km)	110,40	55,20		44,16
„ 401 „ 500 „ („ „ „ „ „ 400 „)	99,36	49,68		38,64
„ 501 „ 600 „ („ „ „ „ „ 500 „)	88,32	44,16		33,12
über 600 km („ „ „ „ „ 600 „)	66,24	33,12		33,12

	b) Wagenladungsklasse						
	allgemeine Wagenladungsklassen		Spezialtarife				
	A1	B	A2	I	II	III bei Gesamtentfernungen bis 100 km	über 100 km
für alle Entfernungen	36,984	33,12	27,60	24,84	19,32	14,352	12,144

II. Abfertigungsgebühren für 100 kg in Pfennig

für Gesamtentfernungen von	Allgemeine Eilgut-Klasse	Spezialtarif für bestimmte Eilgüter u. Stückgut	Allgemeine Wagenladungsklassen A1 und B	Spezialtarife A2, I, II, III
1 bis 10 km	110,40	55,20	44,16	32,12
11 „ 20 „	121,44	60,72	49,68	32,12
21 „ 30 „	132,48	66,24	55,20	32,12
31 „ 40 „	143,52	71,76	60,72	32,12
41 „ 50 „	154,56	77,28	66,24	32,12
51 „ 60 „	165,60	82,80	66,24	49,68
61 „ 70 „	176,64	88,32	66,24	49,68
71 „ 80 „	187,68	93,84	66,24	49,68
81 „ 90 „	198,72	99,36	66,24	49,68
91 „ 100 „	209,76	104,88	66,24	49,68
über 100 „	220,80	110,40	66,24	66,24

Wie bei den bisherigen während des Krieges vorgenommenen allgemeinen Tariferhöhungen wird auch die jetzt beabsichtigte Erhöhung in der rohen Form eines Zuschlages vom Hundert vorgenommen werden müssen, da aus finanziellen Gründen die Durchführung schon zum 1. März d. J. erfolgen muß, bis dahin aber eine organische Neugestaltung der Tarife nicht möglich ist. Eine solche kann nicht vorgenommen werden, ohne daß die Interessenten vorher eingehend gehört worden sind. Ihre technische Durchführung — Neuberechnung und Druck der Tarife — erfordert ebenfalls längere Zeit. Die ständige Tarifkommission und der Ausschuß der Verkehrsinteressenten bei dieser sind mit der Neugestaltung der Güter- und Tiertarife bereits befaßt.

Die Genehmigung zur Erhöhung soll — jedenfalls in ihrer jetzigen Form — ebenso wie die der früheren Erhöhungen nur auf bestimmte Zeit — bis zum Ablauf des zweiten Wirtschaftsjahres, das auf den Abschluß des Friedens mit der letzten mit Deutschland im Kriege gewesenen europäischen Großmacht folgt — ausgesprochen werden in der Annahme, daß bis dahin eine endgültige organische Neuordnung der Tarife erfolgt.

Die Erhöhung wird trotz ihres Umfanges vom Wirtschaftsleben getragen werden müssen und wohl auch getragen werden können, zumal die Preise aller Lebens- und Gebrauchsmittel in Deutschland wie auf dem Weltmarkte im allgemeinen noch stärker gestiegen sind. Die Erfahrungen, die in finanzieller Hinsicht mit der letzten Tariferhöhung gemacht worden sind, sind nicht ungünstig.

Die anderen deutschen Staaten mit Staatsbahnbesitz werden eine gleiche Tariferhöhung vornehmen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichs-ukehrsministerium hat unterm 7. Februar d. J. einige Ände-ngen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung verfügt. ıs Nähere geht aus der Bekanntmachung in Nr. 32 des ichs-Gesetzblattes hervor.

— **Verbindung nach Ostpreußen.** Aus dem Reichsverkehrs-nisterium wird mitgeteilt, daß demnächst erneute Verhand-ngen mit den Reedereien stattfinden, die den Schnelldampfer-rkehr Swinemünde-Pillau übernommen haben. Bei den an-uernden Schwierigkeiten für den Verkehr über den Korri-l wird der Weg über See noch längere Zeit ein dringendes fordernis sein und starken Zuspruch finden. Auch im kom-nden Monat ist daher mit der Weiterführung der Schnell-upferverbindungen zu rechnen.

– **Die Entlassung von Eisenbahnwerkstättenarbeitern.** Aus n Eisenbahnministerium wird den „P. P. N." geschrieben: einigen Blättern sind in den letzten Tagen Auslassungen chienen, die behaupten, daß bei der Schließung der Werk-ten und der Entlassung der überzähligen Arbeiter nicht ch sachlichen Gesichtspunkten verfahren werde, sondern die Verwaltung dabei auf die Schädigung des Deutschen enbahnerverbandes ausgehe, dessen Funktionäre restlos auf i Straße gesetzt seien.

emgegenüber wird abermals darauf hingewiesen, daß die ige, ob eine Werkstätte unwirtschaftlich gearbeitet hat, e Monaten von der Verwaltung sorgfältig verfolgt wird. Grund langer Beobachtungen ist nach Benehmen mit der chs- und Staatsregierung angeordnet worden, welche Werk-tten zu schließen seien. Die Gewerkschaften und die Ar-erschaft selbst haben häufig darauf hingewiesen, daß ihrer nung nach die schlechten Leistungen der Werkstätten ßenteils auf deren starker Überfüllung beruhen. ises Urteil stimmt mit den Beobachtungen der Ver-tung überein. Es ist deshalb für jede Werkstätte rüft worden, welche Zahl von Arbeitern in ihr beschäftigt den muß, damit der Betrieb am wirtschaftlichsten arbeitet. der Auswahl der Arbeitskräfte hat sich die Verwaltung rlich von sachlichen Gesichtspunkten leiten lassen. Die ändigen Organe der Direktionen sind eingehend mündlich die Absichten des Ministeriums unterrichtet worden. Der ste Grundsatz bei der Auswahl der Arbeiter ist nicht ihre nehörigkeit zu bestimmten Verbänden, sondern lediglich die ıchbarkeit und der Arbeitswille des einzelnen Mannes ge-en. Von einer gegen den Deutschen Eisenbahnerverband chteten Tendenz kann gar keine Rede sein.

l ist auch unrichtig, daß alle Funktionäre des Deutschen senbahnerverbandes entlassen sind. Gewiß sind Funktionäre es Verbandes, aber ebenso Funktionäre anderer Verbände et wieder eingestellt worden, wenn ihre Arbeitsleistungen ihr Arbeitswille nicht genügten. In der Werkstätte Tempel-fsind von 26 Funktionären des Deutschen Eisenbahnerver-es nur sechs entlassen, in Potsdam gleichfalls von 26 nur s, in der Werkstätte II von 22 13, und ähnlich liegen die en in den übrigen Werkstätten Berlins und der Provinz. i darf nicht verkannt werden, daß unter den Funktio-n der Verbände mitunter Leute waren, die keineswegs in rkschaftlichem Geiste arbeiteten, sondern die revolutio-n Organisationen nach Frankfurter Muster haben teil-e mit Erfolg ihre Agitatoren in die Stellen von Gewerk-tsfunktionären hineingeschoben, um so den Kampf gegen e ewerkschaften zu führen. Die Entlassung von Funktio-n der verschiedenen Verbände bedeutet deshalb keine e gegen den betreffenden Verband, und überhaupt hat e ngehörigkeit zu einem Verband niemals einen Grund für e ntlassung oder Nichtentlassung eines Arbeiters gegeben.

B dieser Gelegenheit weist die Eisenbahnverwaltung dar-fhin, daß keineswegs nur Arbeiter, die nicht arbeiten len oder konnten, von den Werkstätten entlassen worden sondern daß in einer Reihe von Werkstätten, wo die üllung besonders stark war, auch brauchbare und willige ter nicht weiter beschäftigt werden konnten. Es liegt slb für Privatbetriebe und insbesondere für die mit der usserung von Eisenbahnmaterial beschäftigten Werke ir Grund vor, Leute, die jetzt aus den Eisenbahnwerkstätten s wirtschaftlichen Gründen entlassen wurden, ihrerseits ich einzustellen.

— **Wiedereinführung der Mitteleuropäischen Zeit im besetzten Gebiet.** In der Nacht vom 14. zum 15. Februar 1920 ist im gesamten besetzten Gebiet die Mitteleuropäische Zeit durch Vorstellen der Uhren von 11 auf 12 Uhr wieder eingeführt worden. Bekanntlich war am 15. Dezember 1918 im gesamten linksrheinischen Gebiete an die Stelle der Mitteleuropäischen die Westeuropäische Zeit getreten (vergl. Nr. 98 S. 1014 Jahrg. 1918 d. Ztg.), die eine Stunde nach der Mitteleuropäischen Zeit gerechnet wird.

— **Die Lohntarifverhandlungen der badischen Eisenbahnverwaltung** mit den Arbeiterorganisationen sind bezüglich der Lohnhöhe zu einem Abschluß gelangt. Der Höchstlohn eines Handwerkers in der I. Ortsklasse wurde auf 3,40 ℳ für die Stunde festgesetzt. Die neue Lohntabelle sieht drei Ortsklassen vor mit je 15 ₰ Abstufung; daneben wird für die in Mannheim wohnenden und dort beschäftigten Arbeiter ein Stundenzuschlag von 20 ₰ gewährt. Gegenüber den Handwerkerlöhnen sind die Sätze der Handarbeitergruppe 1 um je 20 ₰ und jene der Handarbeitergruppe 2 um weitere 10 ₰ gekürzt. Der Höchstlohn wird mit dem vollendeten 24. Lebensjahr erreicht. Die erhöhten Löhne gelten vom 1. Januar bis 31. März 1920. Neben dem Lohn werden die seitherigen Kinderbeihilfen weitergewährt.

Die Verhandlungen über die übrigen Bestimmungen des Ende Februar ablaufenden Tarifvertrages sind noch im Gange.

— **Ein Nachtrag VII zum Staatshaushalt der badischen Staatseisenbahnen** für die Jahre 1918/19 ist dem Landtag zugegangen. Der Nachtrag sieht entsprechend dem Vorgehen der übrigen Länder die anläßlich des bevorstehenden Überganges der Bahnen an das Reich zum Angleich an die preußischen Verhältnisse erforderlichen Verbesserungen der Anstellungs- und Besoldungsverhältnisse vor, und zwar Vermehrung der etatmäßigen Stellen um 3096, Aufhebung der jetzigen Drittelung und Fünftelung der Amtsstellen, z. T. unter Wegfall der unteren Gehaltsklassen, Dienstzulagen zum Angleich an die preußischen Bezüge, in einigen wenigen Fällen auch Änderungen des Gehaltstarifs, namentlich zur grundsätzlichen Durchführung der Gleichstellung der technischen und nichttechnischen Beamten, endlich für das Fahrpersonal Aufnahme von Beträgen für den Bezug von wandelbaren Gebühren in den Einkommensanschlag. Der Vermehrung der Zahl der etatmäßigen Beamten steht eine entsprechende Verminderung der nichtetatmäßigen Stellen und der Zahl der Arbeiter gegenüber. Die Änderungen sollen mit Wirkung vom 1. März d. J. in Kraft treten. Der Mehraufwand für einen Monat beträgt rd. 815 000 Mark.

Für die Beschaffung von Werkzeugmaschinen und Werkstätteneinrichtungen zur Hebung der Leistungsfähigkeit der Werkstätten und Betriebswerkmeistereien ist der Betrag von 1,2 Mill. Mark in den Nachtrag eingestellt.

Außerdem werden durch den Nachtrag 13,24 Mill. Mark für Zwecke des Eisenbahnbaues und für die Anschaffung von Fahrzeugen angefordert, darunter 1,66 Mill. Mark für den Ausbau von Stationen und der Werkstättenanlagen, 9,8 Mill. Mark für die Anschaffung von Lokomotiven und 1 Mill. Mark für Darlehen an gemeinnützige Baugenossenschaften.

Österreich.

— **Überfüllung der Züge mit Handgepäck.** Die seit Jahren beobachtete Überfüllung der Züge mit Handgepäck hat in der letzten Zeit einen solchen Umfang angenommen, daß vielfach die Gänge und Plattformen der Wagen mit Handgepäck verlegt und die Türen gänzlich verrammelt werden. Hierdurch wird die Aufnahmefähigkeit der Züge so sehr vermindert, daß viele Reisende keinen Platz mehr im Zuge finden können und zurückbleiben müssen. Vor allem wird hierdurch aber die Sicherheit der Reisenden in höchstem Maße gefährdet, da in den überfüllten Zügen selbst ein verhältnismäßig geringfügiger Betriebsunfall eine Schreckflucht hervorrufen könnte, die um so verhängnisvollere Folgen hätte, als die Reisenden infolge der Verlegung der Türen, Gänge und Plattformen mit Handgepäck die Wagen nicht rasch genug zu verlassen in der Lage wären. Das Staatsamt für Verkehrswesen hat sich deshalb zur Aufrechterhaltung der Ordnung in den Zügen und zur Wahrung der Betriebssicherheit gezwungen gesehen, die Verfügung zu treffen, daß die Gänge und Plattformen der Wagen nicht mit Handgepäck verlegt, insbesondere aber die Türen nicht durch Handgepäck verstellt werden dürfen, weiter daß das von einem Reisenden mitgenommene Handgepäck im ganzen das Gewicht von 30 kg nicht übersteigen darf. Bezüglich des Umfanges des Reisegepäcks ist die Bestimmung des Betriebsreglements maßgebend, wonach den Reisenden zur

Unterbringung des Handgepäcks nur der Raum über und unter dem Sitzplatz zur Verfügung steht. Gegenstände, die nach dem Gesagten sich zur Mitnahme als Handgepäck nicht eignen, müssen von den Reisenden bereits in der Reiseantrittsstation als Reisegepäck aufgegeben werden. Türsteher und Gepäckträger sind beauftragt, die Mitnahme unzulässigen Handgepäcks in die Personenwagen nicht zu gestatten. Auch die Schaffner haben Auftrag erhalten, allzu schweres oder allzu umfangreiches Handgepäck zu beanstanden und für das beanstandete Handgepäck die Gebühren wie für Reisegepäck, und zwar für die ganze vom Reisenden zurückgelegte Strecke, einzuheben.

— **Eisenbahnbauplan für Steiermark.** Aus Graz wird gemeldet: In einer der letzten Tagungen des steiermärkischen Landtages wurde der Antrag angenommen, die Landesregierung zu beauftragen, ein zielbewußtes Eisenbahnbauprogramm für Steiermark unter Prüfung aller vorliegenden Pläne mit besonderer Berücksichtigung der Interessen der Landeshauptstadt Graz und des Anschlusses Deutschwestungarns aufzustellen. Im Stadtratssitzungssaale fand vor einigen Tagen eine vom Landesrat einberufene Besprechung von Belangnehmern über den aufzustellenden Bauplan statt. Nach Erörterung der vorliegenden 22 Lokalbahnentwürfe für Steiermark einigten sich die Anwesenden dahin, vom Landesrate sowie von der Staatsregierung zu verlangen, daß der zu schaffende Landeseisenbahnbauplan folgende Linien enthalten soll, deren eheste Durchführung außerordentlich dringlich erscheint: Birkfeld-Rettenegg und Feldbach-Gleichenberg-Radkersburg, deren Bau während des Krieges begonnen, seit dem Umsturz aber unterbrochen wurde; Gleisdorf-Ilz-Fürstenfeld-Düsing und Gleisdorf-Hartberg-Oberwart, die Steiermark und Westungarn verbinden sollen; die Querhauptbahnlinie von Graz über Weststeiermark durch das Lavanttal nach Klagenfurt mit Rücksicht auf die Abtrennung des südlichen Teiles der Steiermark und dadurch der Bahnverbindung Marburg-Klagenfurt, die Lokalbahnstrecke Seebach-Thurnau-Gußwerk behufs Errichtung einer Bahnverbindung zwischen Graz und Mariazell und endlich die Linie Köflach-Knittelfeld (vergl. auch Nr. 7 S. 81 d. Ztg.) zwecks Hebung der Kohlenförderung im Köflacher Gebiet und zur leichteren Abbeförderung der Kohle. Der Vertreter des Staatsamtes für Verkehrswesen hob die außerordentlichen Schwierigkeiten hervor, die der Durchführung von Bahnbauten im allgemeinen entgegenstehen. Er widersprach der von einzelnen Rednern ausgesprochenen Befürchtung, daß in der Verwaltungsstelle für Deutschwestungarn bezüglich des Baues von Eisenbahnen nach Deutschwestungarn die Absicht bestehe, Steiermark von diesem Österreich zugesprochenen Gebiet abzutrennen. Ein Eisenbahnbauplan bestehe für Deutschwestungarn noch nicht. Es seien nur Kartenstudien gemacht worden. Bei der Auswahl der Linien werde auf die Interessen Steiermarks Rücksicht genommen werden. Redner machte auch Mitteilungen über die mit der Stadtgemeinde Klagenfurt geführten Besprechungen wegen Baues einer Bahn von Klagenfurt durch das Lavanttal an die steirische Grenze. Die Bahn werde eine Hauptbahn sein. Wegen Vornahme von Trassierungsarbeiten seien Ingenieure das Staatsamtes für Verkehrswesen nach Kärnten entsandt worden. Im Abstimmungsgebiet sollen vorläufig keine Erhebungen angestellt werden. Die Regierung habe sich bereit erklärt, für den Fall, daß dieses Gebiet bei Deutschösterreich bleibt, die Sicherstellung einer von Klagenfurt nach dem Lavanttal an die steirische Grenze führenden Bahnlinie sobald wie möglich in die Wege zu leiten.

— **Beförderung von Kriegerleichen auf den Eisenbahnen.** Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1920 wird bei Beförderung von Leichen gefallener oder im Felde verstorbener Kriegsteilnehmer, ferner solcher Kriegsteilnehmer, die in Ausübung ihrer Dienstpflicht im Hinterlande verstorben sind, die Fracht von der ersten Begräbnisstätte nach der Heimat auf den Strecken der österreichischen Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Privatbahnen zu den um 50 % gekürzten tarifmäßigen Frachtgebühren berechnet, wenn gelegentlich des Ansuchens um Transportbewilligung an der Hand des Leichenpasses oder sonstiger amtlicher Bescheinigungen nachgewiesen wird, daß es sich tatsächlich um die Leiche eines Kriegsteilnehmers handelt. Im Frachtbriefe ist neben der Bezeichnung „Kriegerleiche“ die Nummer der Transportbewilligung einzusetzen. Die Fracht wird für jede Leiche besonders berechnet, auch wenn mehrere Leichen in einem Wagen verladen wurden. Im übrigen gelten hinsichtlich der Auflieferung, Beförderung und Ablieferung die Bestimmungen der einschlägigen Tarife. Die Frachtbegünstigung bleibt so lange in Kraft, als die Beförderung von Leichensendungen an die Erteilung einer Transportbewilligung gebunden ist, längstens aber bis 31. Dezember 1920.

— **Einstellung des Güterverkehrs.** Wie die „B. B.-Ztg.“ meldet, ist wegen Kohlenmangels der gesamte Güterverkehr auf den österreichischen Bahnen vom 16. bis 25. Februar eingestellt worden.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Unzulänglicher Nachrichtendienst über den Zugverkehr.** Der immer unzulänglicher werdende Nachrichtendienst des Eisenbahnministeriums über den Zugverkehr hat die Handels- und Gewerbekammer in Reichenberg, wie die Wochenschrift „Die Wirtschaft“ meldet, veranlaßt, an das Eisenbahnministerium nachstehende Eingabe zu richten:

„In der letzten Zeit ist der Nachrichtendienst hinsichtlich des Zugverkehres derart mangelhaft geworden, daß beispielsweise selbst in größeren Stationen nicht mit Sicherheit festgestellt werden kann, ob Züge im Bereiche einer anderen Staatsbahndirektion, ja selbst auf den Linien derselben Direktion verkehren oder nicht. So konnte anläßlich der in den letzten Tagen wegen Kohlenmangels verfügten Verkehrseinstellung in Reichenberg nicht festgestellt werden, welche Verbindung mit Brünn, ja sogar mit Prag aufrechtgeblieben, und am 5. Februar wurde in Prag den Fahrgästen des um 1.38 Uhr nachm. nach Turnau-Reichenberg abgehenden Zuges Nr. 51 nicht einmal mitgeteilt — obwohl sie Karten nach Reichenberg verlangten —, daß der Anschlußzug Nr. 813 Turnau-Reichenberg ausgefallen ist.

Ganz abgesehen davon, daß es, wie bereits in unserem Telegramm vom 3. Februar angeführt, nicht angängig ist, daß auf einer, vorwiegend landwirtschaftliche und dünner bevölkerte Gebiete durchlaufenden Strecke der Verkehr, ja sogar der volle Schnellzugverkehr aufrechterhalten bleibt, während zugleich in dicht bevölkerten industriell besiedelten und daher eines intensiven Eisenbahnverkehrs am meisten bedürftigen Gegenden der Verkehr nahezu vollkommen gedrosselt wird, scheinen die einzelnen Staatsbahndirektionen nicht einmal Wert darauf zu legen, daß diese Verkehrseinstellungen auch rechtzeitig und im ganzen Lande entsprechend veröffentlicht werden. Die geradezu beispiellose Unverläßlichkeit der Fahrplanplakate und Kursbücher im Vereine mit der mangelnden Benachrichtigung der Bahnämter über den Zugverkehr hat in der letzten Zeit im reisenden Publikum eine derartige Verwirrung und Unsicherheit hervorgerufen, daß niemand weiß, ob und wann ihn der Zug, den er benützt, an das Ziel der Reise bringen wird. Es ist zweifellos, daß durch die dadurch notwendig gewordenen fortwährenden Anfragen die (überdies nicht hinlänglich unterrichteten) Bahnbediensteten noch in zweckloser Weise mit einem Auskunftsdienste belastet werden, der ihren übrigen Dienstverpflichtungen gewiß nicht förderlich ist.“

Luxemburg.

— **Eisenbahnabkommen mit Frankreich.** Wie Havas nach der „Indépendence Luxembourgeoise“ meldet, ist ein Abkommen zwischen Frankreich und Luxemburg über die Luxemburgischen Eisenbahnen am 14. d. M. unterzeichnet worden, das zwar das souveräne Recht Luxemburgs angeblich nicht berühre, aber die militärische Sicherheit und die wirtschaftlichen Interessen der beiden Nachbarstaaten berücksichtige; Frankreich habe dadurch eine herrschende Stellung erlangt.

Übrige europäische Länder.

— **Zur Erhöhung der französischen Eisenbahntarife** (vgl. Nr. 13 S. 150 d. Ztg.) wird noch gemeldet, daß der Senat am 14. d. M. die Erhöhung der Eisenbahntarife angenommen hat. Die Erhöhungen können erreichen für Reisen in der dritten Klasse 45 %, in der zweiten Klasse 50 % und in der ersten Klasse 55 %. Bei den Gütertarifen ist eine Erhöhung bis zu 115 % gestattet.

— **Die Untergrundbahn in Madrid.** Im Oktober vorigen Jahres hat König Alfons den ersten Teil der Untergrundbahn von Madrid und damit die erste Untergrundbahn in Spanien eröffnet. Der damit in Betrieb genommene Teil ist etwa 4 km lang und führt von Cuatro Caminos nach der Puerta del Sol, dem verkehrsreichsten Teile der Stadt. Der Bau hat zweiundeinhalb Jahr gedauert und etwa 6,5 Millionen Mark gekostet. Unter den Aktionären steht der König an erster Stelle. Die Strecke ist zweigleisig und für Dreiminutenv-

kehr eingerichtet. Die Züge können je 500 Personen fassen. Sowohl Baustoffe wie Betriebsmittel sind mit wenigen Ausnahmen spanischen Ursprungs, ebenso sind die Leiter des Unternehmens und die Techniker, die den Bau ausgeführt haben und die den Betrieb führen, Spanier. Auch das gesamte Aktienkapital ist in Spanien aufgebracht worden.

— **Beendigung des bulgarischen Eisenbahnerausstandes.** Der vor kurzem auf den bulgarischen Staatsbahnen infolge Streiks eingestellte Betrieb ist wiederhergestellt worden. Die bulgarische Telegraphenagentur meldet hierüber: Nach dreitägigen lebhaften Debatten billigte die Sobranje die feste Haltung der Regierung gegenüber den in den Ausstand getretenen Eisenbahnern und verurteilte den Streik. Die sozialistische und die kommunistische Fraktion stimmten gegen die Regierung, während die Demokraten und die Radikaldemokraten einer den Streik mißbilligenden Tagesordnung beistimmten.

Allgemeines.

— **Die Bedeutung der Donau für die Binnenschiffahrt Frankreichs** betonte letzthin der in Budapest weilende französische Admiral Fateu, indem er sich dahin aussprach, die Donau würde künftighin für das Wirtschaftsleben von ganz Europa stark in Frage kommen, insbesondere aber für den östlichen Handelsverkehr Frankreichs, sobald der Rhein-Donau-Kanal fertiggestellt sei. — Es ist dazu zu bemerken, daß im Friedensvertrag die Herstellung einer Rhein-Donau-Verbindung durch Deutschland vorgesehen ist, ohne daß jedoch eine bestimmte Linie dafür genannt ist. Es kann somit sowohl der Rhein-Main-Donau-Kanal, wie er von der bayerischen Regierung geplant war, als auch der Rhein-Neckar-Donau-Kanal, der von Württemberg verfochten wird, in Frage kommen. Bei dem offensichtlichen Anteil jedoch, den gerade Frankreich an solchen Plänen zum eigenen Vorteil nimmt, steht es sehr dahin, ob es für Deutschland vorteilhaft ist, diese Donaupläne weiter zu fördern, während es weit angebrachter erscheinen muß, die an sich hoch wünschenswerte Verbindung des norddeutschen Wasserstraßennetzes mit der Donau auf anderem Wege, nämlich durch die Weser anzustreben. In ersteren Falle fiele an Deutschland wohl der Durchgangsverkehr zwischen Osteuropa und Frankreich; in letzterem käme aber noch der eigene Verkehr Norddeutschlands mit dem Südosten hinzu, der sich recht stark entwickeln könnte; auch zum Vorteil der Eisenbahnen. F. W.-W.

Bücherschau.

— **Der Eisenbahntunnel.** I. Teil. Ein Leitfaden des Tunnelbaues von Dr.-Ing. Dolezalek, Geh. Reg.-Rat, Professor an der Techn. Hochschule zu Berlin. Mit 422 Textabb. Verlag Urban & Schwarzenberg, Berlin und Wien 1919.

In dieser Arbeit sind die bergmännisch betriebenen Tunnelbauausführungen behandelt; solche, die von der Oberfläche aus im offenen Betrieb hergestellt werden, wie beispielsweise der in den Jahren 1910/12 gebaute Spreetunnel der Berliner Untergrundbahn, sind aus der Betrachtung ausgeschieden.

Der vorliegende erste Teil ist zur Einführung in das weitverzweigte Gebiet des Eisenbahntunnelbaues bestimmt. Er behandelt vorab kurz die wichtigen Fragen der Voruntersuchungen über die geologische Beschaffenheit der Gebirge, die zu erwartenden Wasser-, Wärme- und Gasverhältnisse; von diesen hängt das Maß der Gefahren und Schwierigkeiten der Tunnelbauten ab, die von der Länge des Tunnels und dessen Querschnittsabmessungen mit beeinflußt werden. Im einzelnen sind dann die Arbeitsvorgänge vom Stollenausbruch bis zur fertigen Ausmauerung des Tunnels in baulicher Reihenfolge veranschaulicht. Die je nach den Verhältnissen zur Anwendung gelangenden verschiedenartigsten Bauweisen sind im einzelnen besonders besprochen, darunter auch die neuzeitlicheren Bauweisen: der Vortrieb mittels Brustschildes, die Anwendung des Preßluft- und des Gefrierverfahrens. Durch Beigabe vieler Abbildungen, die langer Erklärungen nicht bedürfen, konnte der äußere Umfang der Schrift, die einen ganz ausgezeichneten Überblick über das behandelte Gebiet gibt, knapp gehalten werden. Den einzelnen Abschnitten sind Literaturverzeichnisse beigefügt.

In einem zweiten Teil sollen Förderung, Lüftung, Vermessungs-, Erhaltungs- und Wiederherstellungsarbeiten sowie geologische und Arbeitsfortschrittspläne, auch Kosten besprochen werden.

— **Sicherung einer Zugfahrt auf einer zweigleisigen Bahnlinie mit Streckenblockeinrichtung.** Von Karl Günther, Direktionsrat und Vorstand der Neubauinspektion, Bad Kissingen. Mit einer dreifarbigen Tafel in Steindruck, 44 × 60 cm. Preis 2,50 *M.* Bei größeren Bezügen Partiepreise. Verlag von R. Oldenbourg, München und Berlin.

Auf der Günthersehen Tafel sind die zahlreichen Bedienungsvorgänge beim handbedienten Signalsystem in gedrängter zeichnerischer Form in anschaulichster Weise dargestellt und knapp und klar erläutert. Die Tafel gibt eine Übersicht über das Zusammenwirken der Blockfelder, Blocksperren und Signale, die auch den Nichtfachmann oder Studierenden in den Stand setzen, sich in kürzester Zeit in die auf den ersten Blick immerhin etwas verwickelt erscheinenden Vorgänge einzuleben. Obwohl die Tafel auf ein besonderes Sicherungsbeispiel zugeschnitten ist, behalten die veranschaulichten Vorgänge auch in allgemeinerer Form Geltung, da es für die grundlegenden Aufgaben und den Zweck des Zusammenwirkens der Teile schließlich gleichgültig ist, ob die Bedienung der Blockfelder und der Signale durch den Zug, den Wärter oder beide gemeinsam erfolgt.

Die Blocksperre ist in der Bauart der Firma Jüdel & Co. veranschaulicht, derart, daß das Zusammenarbeiten der Einzelteile trotz des verhältnismäßig kleinen Maßstabes der Tafel gut zu übersehen ist. Um die Übersichtlichkeit nicht zu beeinträchtigen, mußte die Gesamtdarstellung ganz schematisch gehalten und auf ein näheres Eingehen auf Einzelheiten Verzicht geleistet werden. Daß der Wortlaut der deutschen Gesetzes- und Dienstvorschriften Verwendung gefunden hat, steigert den Wert der Tafel noch weiterhin. Die bayerischen Staatsbahnen haben den Güntherschen Übersichtsplan der Dienstvorschrift für die Ausbildung und Weiterbildung des Personals als Anlage beigegeben, was wohl als Beweis dafür gelten darf, daß die Tafel den praktischen Bedürfnissen in bester Weise Rechnung trägt.

Die Betrachtung der Tafel drängt unwillkürlich zu einem Vergleich mit dem selbsttätigen Signalsystem, bei dem alle die in dem Güntherschen Schaubilde dargestellten Bedienungsvorgänge entfallen. Diese Erkenntnis hat bekanntlich dahin geführt, daß für Stadtschnellbahnen mit dichtester Zugfolge — bis 1½ Minuten — nur noch das rein selbsttätige Signalsystem in Frage kommt.

In den deutschen Lehrbüchern und Fachzeitschriften finden sich zahlreiche treffliche Abhandlungen über die auf in- und ausländischen Eisenbahnen eingeführten handbedienten Signalsysteme zur Aufrechterhaltung des Raumabstandes auf zweigleisigen Strecken. Veröffentlichungen über die selbsttätigen Signalsysteme sind in der deutschen Literatur bisher nur recht spärlich anzutreffen. Wünschenswert wäre es, wenn sich die Fachpresse auch dieser Sicherungszweige etwas mehr annähme.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Wagenübergang im Verkehr mit fremden Bahnen.

Der Wagenaustausch zwischen den tschechoslowakischen und den polnischen Staatsbahnen vollzieht sich gegenwärtig, da die polnischen Eisenbahnen das Vereinswagenübereinkommen nicht anerkennen, auf Grund eines vereinbarten Naturalausgleichs, der die individuelle Rückstellung der nach Polen übergegangenen Wagen der österreichischen Privatbahnen ausschließt.

Die Generaldirektion der Südbahngesellschaft, die Direktion der Niederösterreichischen Landesbahnen und die Direktion der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft haben sich daher veranlaßt gesehen, den Austritt ihrer Wagen nach und über Polen zu untersagen. Wir teilen dies den Vereinsverwaltungen zur Beachtung und Anweisung der Dienststellen ergebenst mit.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. II 15 vom 7. Februar d. Js. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend: Technisches Vereinsorgan — Jahrgang 1920 (abgesandt am 13. Februar d. Js.).

Nr. II 19 vom 12. Februar d. Js. an 1. sämtliche Vereinsverwaltungen, 2. die Herren Mitglieder des Preisausschusses, betreffend Ergänzung von Mitgliedern des Preisausschuss (abgesandt am 19. Februar d. Js.)

Nr. IV 13 vom 9. Februar d. Js. an sämtliche Vereinsve waltungen, betreffend Ausgleichung von Entschädigungsford rungen im Güterverkehr des Vereins Deutscher Eisenbahnve waltungen (Art. 19 des Übk. zum VBR.) (abgesandt a 13. Februar d. Js.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 14. d. Mts. verschied nach schwerem Leiden

der Regierungs- und Baurat

Gerhard Müller,

Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 in Berlin,

im 66. Lebensjahre.

Der Verewigte hat der Staatseisenbahnverwaltung fast 40 Jahre angehört, davon über 11 Jahre der Eisenbahndirektion Berlin, und hat sein Amt mit großem Eifer und treuer Pflichterfüllung verwaltet. Die Staatseisenbahnverwaltung verliert in ihm einen oft erprobten, tüchtigen Beamten, der Kreis seiner engeren Amtsgenossen einen hochgeschätzten Mitarbeiter, von vornehmer, liebenswürdiger Sinnesart, dem wir stets ein ehrenvolles Andenken bewahren werden.

Berlin, den 16. Februar 1920. (165)

Der Präsident
und die höheren Beamten des Eisenbahndirektionsbezirks.

Herr Eisenbahn-Hauptkassenrendant, Rechnungsrat

Heinrich Rehling

ist am 15. Februar 1920 im 68. Lebensjahr gestorben. Der Verstorbene hat über 45 Jahre lang der Staatseisenbahnverwaltung in Treue und Hingabe gedient und war über 7 Jahre lang Vorstand der Eisenbahn-Hauptkasse Elberfeld.

Wir werden ihm ein treues Andenken bewahren.

Elberfeld, den 16. Februar 1920. (166)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Eisenbahndirektion Elberfeld.

2. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung des Haltepunktes Mariental (Ahr).

Am 1. März 1920 wird der an der Strecke Remagen-Dümpelfeld zwischen den Stationen Walporzheim und Dernau belegene Haltepunkt Mariental (Ahr) für den Personenverkehr eröffnet.

Cöln, den 14. Februar 1920. (167)
Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Freien Grunder Eisenbahn.

Mit Wirkung vom 1. März d. Js. tritt vorbehaltlich der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde eine Erhöhung des Güter- und Tiertarifs in Kraft.

Näheres durch die unterzeichnete Direktion. (169)

Frankfurt a. M., 13. Februar 1920.
Die Direktion.

Pfälzisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. August 1916.

Am 16. Februar 1920 gehen die Stationen Bliesbrücken, Folpersweiler und Saargemünd Pf. B. an die Verwaltung der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen über. Von diesem Zeitpunkt an scheiden diese Stationen aus dem Eisenbahndirektionsbezirk Ludwigshafen (Rhein) aus und sind daher im Tarif zu streichen.

Güter- und Tiersendungen nach und von diesen Stationen sind ab 16. Februar 1920 nach den „Vorschriften für die Beförderung von Eil- und Frachtgut und lebenden Tieren im Verkehr mit den Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen, der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn und der Prinz Heinrichbahn in Luxemburg vom 1. Januar 1920“ abzufertigen.

München, den 16. Februar 1920. (171)
Tarifamt
der Bayer. Staatseisenbahnen
rechts des Rheins,
namens der Verbandsverwaltungen.

Binnen-Gütertarif der Cöln-Bonner-Eisenbahnen.

Am 1. März d. J. tritt, vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde, eine allgemeine 100 %ige Erhöhung der Frachten im Binnen- und direkten Güterverkehr der Cöln-Bonner-Eisenbahnen in Kraft.

Cöln, den 14. Februar 1920. (173)
Direktion
der Cöln-Bonner-Eisenbahnen.

Güter- und Tierverkehr mit Elsaß-Lothringen und Luxemburg.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1920 sind Vorschriften für die Beförderung von Eil- und Frachtgut usw. im Verkehr mit den Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen und Luxemburg erschienen. Sie unterrichten über Annahmebedingungen, Frachtberechnung und Frachtzahlung im Verkehr mit diesen Gebieten. Näheres in Nr. 153/19 des Tarif- und Verkehrsanzeigers der preußisc hessischen Staatsbahnen und bei d Dienststellen. (17

Frankfurt (Main), 14. Februar 1920.
Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B (Tfv. 1 b).

Mit Gültigkeit vom 25. Februar d. wird in den Spezialtarif III neu aufg nommen:

„Kartoffelkraut“.

Berlin, den 16. Februar 1920. (17
Eisenbahndirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 16. Februar 19 an werden die auf lothringischem G biet gelegenen Stationen Bliesbrücke Folpersweiler und Saargemünd, die v diesem Tag an als Stationen der Eise bahnen in Elsaß-Lothringen gelten, dem Tarif gestrichen. Gleichzeitig wi der Grenzpunkt Reinheim (Bliesbrücke Grenze in den Tarif einbezoge Näheres bei den Dienststellen und unserem Tarifanzeiger.

Stuttgart, den 12. Februar 1920. (16
Generaldirektion
der württbg. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 25. Februar 19 werden die Frachtzuschläge und U ladegebühren der Kerkerbachbahn e höht. Auskunft erteilen die Gütera fertigungen.

Kerkerbach, den 18. Februar 1920.
Kerkerbachbahn Aktien-Gesellschaf
Der Vorstand. (17

4. Personen- und Güterverkehr.

Eisern-Siegener Eisenbahn. Binnentarif.

Zu dem Tarife für die Beförderu von Personen und Gütern im Binne verkehr vom 1. August 1918 wird v behaltlich der Genehmigung der Au sichtsbehörde am 1. März d. J. d Nachtrag III eingeführt, wodurch T riferhöhungen eintreten.

Der Nichtinnehaltung der zweimon tigen Veröffentlichungsfrist hat d Reichsverkehrsministerium zugestimı

Auskunft erteilt die unterzeichne Direktion.

Siegen, den 18. 2. 1920. (17
Eisern-Siegener Eisenbahn-Gesellscha
Die Direktion.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Badischer Personentarif Heft A.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1920 e scheint der Nachtrag VIII. Er enth die Änderungen und Ergänzungen d besonderen Ausführungsbestimmung und Preistafeln, die durch Erhöhu der Personentarife nötig geworden sir Sie werden in allen Verbands- u Wechseltarifen durchgeführt werde Nähere Auskunft erteilt unser Verkeh büro. Die Änderungen sind nach § und 5 der EVO. genehmigt. (17

Karlsruhe, den 16. Februar 1920.
Generaldirektion der Staatseisenbahne


Metallschläuche
bester Ersatz für Gummischläuche
geeignet für:
Dampf, Wasser,
Pressluft, Gas, Oele,
Benzin, Laugen,
Förder-Zwecke
mit Saug- und Druckluft
wie überhaupt für alle
technischen Zwecke.
D.R.P.
D.R.P.
Gebrüder Jacob
ZWICKAU i. S. 23
Zwickauer Metallschlauchfabrik

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Ecm

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins
von Dr. v Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.
Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 15. Berlin, den 25. Februar 1920. LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.
Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, **amtliche Bekanntmachungen** an das Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.
Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 8 M. für das Vierteljahr bezogen werden.
Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 40 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 45 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 50 Pf. abgegeben.
Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 1.35 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen.
Beilagen werden nach Vereinbarung beigefügt.
Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24.
Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Inhalt:

Die Oberweißbacher Bergbahn.

Von Reg.-Baumeister Dr.-Ing. Bäseler, Lichtenhain (Schw.-Rudolstadt).

Nicht weit von Schwarzburg, in einem der lieblichsten Winkel des Thüringer Waldes, ist im vergangenen Herbst mit dem Bau einer eigenartigen Bahnlinie begonnen worden, die den Namen Oberweißbacher Bergbahn führen wird. Sie ist nur 4 km lang, überwindet aber einen Höhenunterschied von 335 m und soll den Übergang vollspuriger Fahrzeuge gestatten. Der größte Teil der Steigung entfällt auf eine Steilrampe von 320,50 m Höhenunterschied und 1 : 4 stärkster Steigung, die als Seilaufzug betrieben wird. Sie wird mit diesen Abmessungen die höchste und steilste Steilrampe für den Übergang vollspuriger Fahrzeuge. Die berühmten Steilrampen der Sao Paolo-Eisenbahn in Brasilien weisen zwar einen Höhenunterschied von 780 m auf, aber in 4 Abschnitten, so daß auf die höchste Rampe nur 211 m entfallen. Die stärkste Neigung ist dort rund 1 : 10.

Die verkehrsgeographischen Bedingungen, die zu der ungewöhnlichen Lösung führten, waren folgende (siehe Abb 1). Auf einem Gebirgsstock östlich des oberen Schwarzatales, etwa 300—350 m über diesem, liegen die Gemeinden Oberweißbach, Cursdorf, Deesbach und Lichtenhain mit zusammen etwa 4700 Einwohnern und regem Gewerbefleiß, der das ersetzen muß, was der karge Boden versagt. Der Wunsch nach einem Bahnanschluß war alt, doch verhinderten die Geländeschwierigkeiten stets seine Erfüllung. Erst die unerträgliche Verteuerung der Fuhrlöhne infolge des Krieges reifte den Entschluß, unter allen Umständen Abhilfe zu schaffen. Es zeigte sich sogleich, daß für eine gewöhnliche Bahn nicht an die Aufbringung der erforderlichen großen Mittel gedacht werden konnte. Als Anschlußbahnhöfe kamen in Betracht: Sitzendorf im Norden, Katzhütte im Südwesten, Neuhaus im Süden und Bock-Wallendorf im Südosten. Die Linien hätten mit ihren z. T. sehr großen Kunstbauten schätzungsweise gekostet (zu den Preisen vom Mai 1919):

			Mark
eine Reibungsbahn von Sitzendorf	mit 15,5 km	Länge	23 000 000
eine Zahnradbahn „ „	„ 8,0 „	„	8 000 000
eine Zahnradbahn von Katzhütte	„ 9,0 „	„	7 000 000
eine Reibungsbahn von Neuhaus	„ 10,0 „	„	9 000 000
eine Reibungsbahn von Bock-Wallendorf	„ 10,5 „	„	14 000 000

Alle diese Projekte waren viel zu teuer. Hinzu kam, daß der Verkehr der Orte jetzt und in Zukunft zum allergrößten Teil nach Norden geht, so daß eigentlich nur der Anschluß nach Sitzendorf Wert hatte; die nach Süden schieden wegen ihrer großen Umwege für den Personenverkehr so gut wie aus, weil man mit einem Fußmarsch nach Sitzendorf oder Mellenbach-Glasbach stets schneller und billiger zum Ziele gelangte als mit der Bahn. Ganz besonders galt das von der Linie nach Neuhaus, die sonst viel für sich hatte, weil Neuhaus schon auf der Höhe des Gebirges liegt und der Betrieb daher einfach war. Der Güterverkehr allein konnte die Bahn aber, auch wenn er die Hauptsache war, nicht lebensfähig erhalten*).

Unter diesen Umständen befreundete man sich mit dem Vorschlag des Verfassers, zu einem außergewöhnlichen Mittel zu greifen und die eingangs erwähnte Steilrampe zu

*) Eine Bahn, die diese Nachteile vermieden hätte und erheblich kürzer und billiger war, als die oben genannten, wäre eine Zahnradbahn von Mellenbach-Glasbach aus gewesen; sie hätte aber eine Steigung von 1 : 8 erfordert, die bei Übergang vollspuriger Fahrzeuge nicht ohne besondere Vorrichtungen zulässig ist und voraussichtlich weder hinsichtlich der Sicherheit noch der Wirtschaftlichkeit befriedigt hätte.

bauen. Die Natur bot einen hierfür geradezu vorbestimmten Weg. Der Ort Lichtenhain ist von dem nächsten Punkt der Staatsbahn unweit des Weilers Obstfelderschmiede nur etwas über 1 km entfernt. Von Obstfelderschmiede nach Lichtenhain zieht sich eine Schlucht herauf, das sogenannte „Metzelt". Mit einer sehr gleichmäßigen Steigung von 1 : 4 bis 1 : 4,25 führt die Linie hier 1,4 km lang in die Höhe, im Grundriß gerade bis auf einen Knick in der Mitte, der für die Weichenbögen der Ausweiche ausgenutzt wird, und erstaunlich geringen Auf- und Abträgen von höchstens 2 m. Von Lichtenhain führt eine Reibungsstrecke von 2,6 km Länge mit 1 : 50 maßgebender Steigung nach Oberweißbach und Cursdorf. Deesbach fährt seine Güter vom Bahnhof Oberweißbach ab, während der Bahnhof Cursdorf auch das nicht weit entfernte Meuselbach mitversorgt.

Die Leistungsfähigkeit der Steilrampe ist bei der starken Steigung natürlich beschränkt. Ausschlaggebend für ihre Wahl war der geringe Verkehr von etwa 3 Güterwagen täglich, dessen Vielfaches sie noch bequem leisten kann, und die Gewißheit, daß ein durchgehender Verkehr unter Weiterbau der Linie sich niemals entwickeln wird, nachdem Neuhaus kurz vor dem Kriege Vollbahnanschluß bekommen hat. Zwischen Neuhaus und Cursdorf liegt nur Wald; die weiten noch unerschlossenen Gegenden im Osten scheidet der tiefe Lichtegrund für immer von dem Bahngebiet.

Der geringe Verkehr ließ es auch zulässig erscheinen, von der Staatsbahn (Nebenbahn) auf freier Strecke abzuzweigen; der Anschluß wurde von den preußischen Staatsbahnbehörden in Würdigung dieses und der volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte bereitwilligst zugestanden. Für den Personenverkehr wird ein Haltepunkt angelegt, womit gleichzeitig ein alter Wunsch der Einwohner von Obstfelderschmiede erfüllt wird.

Die Kosten der Linie betragen nach dem Voranschlag nur 1 800 000 *M*. Das ist gegenüber den obigen Projekten eine ganz außerordentliche Verbilligung. Daran ändert auch der Umstand nichts, daß die Kosten durch das inzwischen eingetretene gewaltige Steigen der Eisenpreise wesentlich höher sein werden; die anderen Bahnen wären eben noch viel teuerer geworden. Zustande kommt die Verbilligung nicht nur durch die Verkürzung der Linie, sondern auch durch den typischen und hier besonders hervortretenden Vorzug der Steilbahnen, sich dem Gelände besser anzuschmiegen als gewöhnliche Bahnen, die Täler und Rücken quer schneiden oder flach am Steilhang verlaufen, so daß nicht nur die Gesamtkosten der Steilbahnen, sondern sogar ihre kilometrischen Kosten geringer werden als bei diesen. So sehr liegt die Bahn im Gelände, daß überhaupt keine Kunstbauten erforderlich wären, wenn nicht auf der Steilrampe zwei Wege wegen der Unmöglichkeit schienengleicher Kreuzungen unterführt werden müßten.

Die einzige Linie, die mit der Steilbahn ernstlich in Wettbewerb trat, war eine elektrische Straßenbahn von Sitzendorf mit etwa 8 km Länge und 1 : 17 maßgebender Steigung. Sie hätte zwar dem Personenverkehr wohl ebenso gut gedient wie die Steilbahn, war aber mindestens doppelt so teuer und hätte für den Güterverkehr Umladen nötig gemacht, denn die Beförderung normaler Güterwagen auf Rollböcken erschien bei der starken Steigung gefährlich und jedenfalls sehr unwirtschaftlich. Umladen aber — darüber war man sich einig — sollte wegen der Kosten und der ständig daraus erwachsenden Unzuträglichkeiten vermieden werden. Das billigste Projekt ohne Umladen wäre gewesen eine Ladestelle an der Staatsbahn bei Obstfelderschmiede und ei



Steilaufzug für Landfahrzeuge; dies wurde aber als ungenügend fallen gelassen.

Zum Bau und Betriebe der Bahn bildete sich eine Aktiengesellschaft, bestehend aus den vier Gemeinden mit zusammen einer Million Mark Aktien und dem Staate Rudolstadt mit 400 000 *M* Aktien. Rudolstadt gewährt außerdem 250 000 *M* als verlorenen Zuschuß und das Reich 250 000 *M* als Demobilmachungszuschüsse. Dieser letzteren wegen, die ursprünglich nur bis Ende 1919 gezahlt werden sollten, mußte der Bau ungesäumt in Angriff genommen werden. Die Erdarbeiten wurden Anfang September begonnen und sollten bis Ende des Jahres vollendet sein, was aber infolge der ungünstigen Witterung nicht ganz gelang.

Die Ausbildung des Steilaufzuges war der Gegenstand eingehender Überlegungen. Viele Anordnungen waren möglich; aus ihnen mußte schnell das Zweckmäßigste herausgesucht werden. Ich will zunächst die gewählte Ausführung beschreiben und dann die Gründe für ihre Wahl angeben. Die Anlage wurde im einzelnen von der Gesellschaft für Förderanlagen Ernst Heckel m. b. H. in Saarbrücken nach den Richtlinien des Verfassers entworfen; auch die Ausführung ist ihr übertragen worden. Die Rampe hat eine schiefe Länge von 1390 m, eine wagerechte von rund 1350 m. Das Seil ist entsprechend etwas über 1400 m lang und wirkt als Hubförderer, wie bei den üblichen Vergnügungsbahnen. An einem Ende des Seils hängt ein Personenwagen in Stufenform, am anderen eine Rollbühne mit wagerechter Plattform, auf die zwei- und dreiachsige Güterwagen bis 8 m Radstand und 20 t Ladegewicht in der Längsrichtung aufgefahren werden können. Die Bühne fährt oben und unten bis an einen unveränderlichen Punkt, von dem aus die Überfahrt des Güterwagens genau wagerecht geschieht. Der Personenwagen wird von Treppenbahnsteigen aus erreicht; seine Stellung ist nicht genau festgelegt, sondern der Seildehnung entsprechend um einige Meter veränderlich. Damit dies möglich ist, fährt er unten in ein besonderes Gleis, das länger ist als das Gütergleis. In der Verlängerung der Bahn liegen oben und unten Drehscheiben, mit deren Hilfe die Güterwagen auf die Rollbühne gebracht werden (siehe Abbildung 2). Die Strecke ist eingleisig. In der Mitte liegt eine Abtsche Ausweiche mit festen Weichen. Die Personen steigen oben in die Züge der Reibungsstrecke um.

Daß die Güterwagen nicht auf eigenen Rädern laufen, geschieht nicht etwa wegen der Steigung. Auf den Kippern erreichen die Wagen eine sehr viel steilere Neigung als 1 : 4, ehe das Schüttgut anfängt zu rutschen. Bei harten Rangierstößen wirken ebenfalls weit stärkere Trägheitskräfte in der Längsrichtung auf die Ladung als ein Viertel des Gewichts, und müssen auch ausgehalten werden. Endlich wird Stückgut in Sitzendorf in einen besonderen Pendelwagen umgeladen, so daß hier leicht auf gute Verstauung geachtet werden konnte. Der Grund war vielmehr ein anderer. Der Personenverkehr geht nicht wie bei Vergnügungsbahnen, die eine Verbindung zwischen zwei Menschenhaufen (z. B. Stadt und Aussichtspunkt) herstellen, gleichmäßig und gleichzeitig in beiden Richtungen, sondern in Stößen und einseitig; kommt ein Staatsbahnzug von Sitzendorf, so müssen alle übergehenden Reisenden im Regelfalle mit einem Hub heraufgebracht werden, ebenso im umgekehrten Falle herunter. Das andere Seilende würde also in beiden Fällen leer laufen. Um nun die Bahn gut auszunutzen, erschien es ratsam, mit dem freien Seilende jedesmal eine Güterfahrt zu erledigen. Es geht also, soweit es nach dem Fahrplan paßt, bei einer Personenfahrt aufwärts ein Güterwagen herunter, und umgekehrt. Die Vorteile dieser Zusammenfassung sind erheblich; durch guten Gewichtsausgleich und Einschränkung der Fahrten wird an Betriebsstoff gespart, was in unserem verarmten Lande sehr wichtig geworden ist, und das Seil geschont, dessen Lebensdauer von der Zahl der Läufe abhängt.

Wenn die Güterwagen nur mit besonderen Fahrten befördert würden, so könnten sie Sicherheitsvorrichtungen gegen Seilbruch wohl entbehren; wenn es wirklich einmal trotz guter Seilunterhaltung, die die beste Sicherheitsvorrichtung ist, zum Bruche käme, so könnte man den Verlust eines Güterwagens mit Ladung schlimmstenfalls ertragen. Bei vereinigten Güter- und Personenfahrten könnte aber im Falle des Seilbruchs am Güterwagen dieser ablaufend mit dem Per-

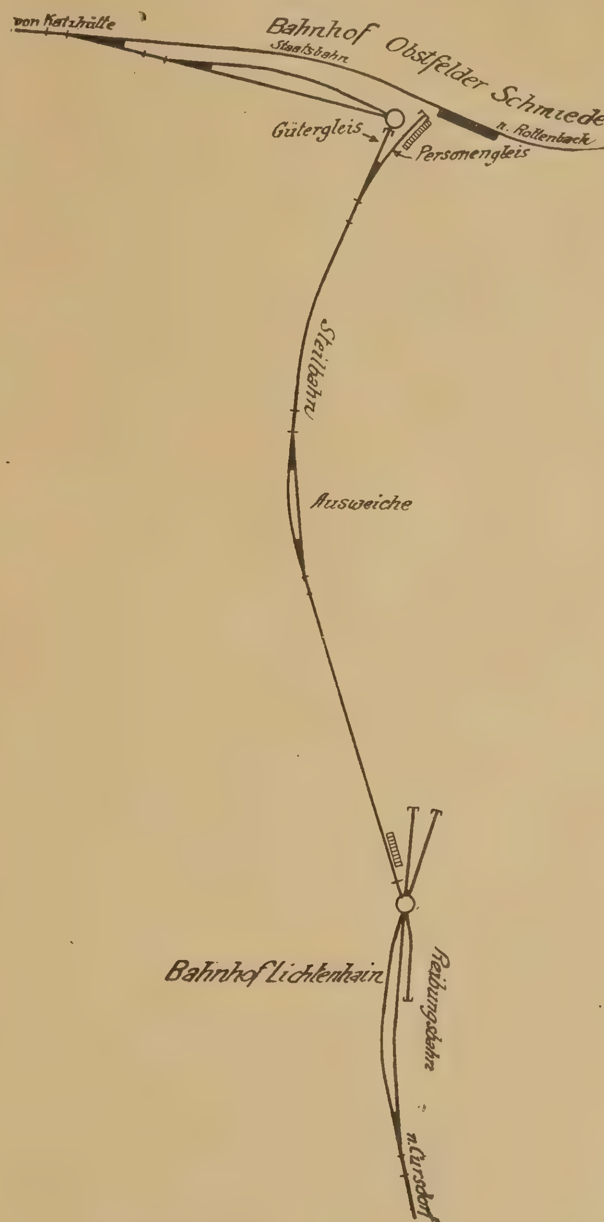


Abbildung 2.

sonenwagen zusammenstoßen; deshalb mußte er auch gesichert werden, und das geschieht, da sich die Vorrichtungen am gewöhnlichen Güterwagen nicht anbringen lassen, am besten durch Aufsetzen auf eine Rollbühne, die mit denselben Sicherheitsvorrichtungen ausgerüstet ist wie der Personenwagen.

Die Bühne wiegt etwa 18 t, was eine erhebliche Vermehrung des toten Gewichts darstellt; man muß aber bedenken, daß dieses auf der anderen Seite ausbalanciert werden kann, also keine Vermehrung der Hubarbeit, sondern nur ein stärkeres Seil verlangt. Das Untergestell gab ferner die Möglichkeit, die Kreuzung in der Mitte mit Abtschen Weichen aus-

zurüsten; diese führen bekanntlich die Wagen auf dem richtigen Strang, ohne daß ein Umstellen nötig ist, indem jeder Wagen, der eine links, der andere rechts, an einer Seite Räder mit Doppelspurkränzen und gegenüber glatte Rollen hat. Dadurch werden hier Bedienungskräfte erspart und Fehler ausgeschlossen, die sehr empfindlich werden könnten.

Die Rollbühne hat eine Plattformlänge von 8,50 m und ist am oberen Ende 0,65 m, am unteren 2,65 m hoch. Zur Erhöhung der seitlichen Standsicherheit hat die Steilbahn Breitspur von 1,80 m bei 3 m langen Schwellen. Der Personenwagen hat bei 9,5 m Länge und 4 m Breite 52 Sitzplätze und ein Fassungsvermögen von 100—120 Personen. Das reicht für den gewöhnlichen Verkehr vollauf aus. Bei starkem Andrang muß mehrmals gefahren werden. Die Schienen haben Keilkopfform zum Angriff der Bremszangen. Ihre Abwalzung ist von der alleinigen Herstellerin, der Phoenix A.-G. in Ruhrort, zur Unterstützung des interessanten Baues schon für das erste Vierteljahr 1920 unter günstigen Bedingungen zugesagt, ein bei den jetzigen Herstellungsschwierigkeiten hoch zu achtendes Entgegenkommen. Für den Oberbau der Reibungsstrecke stellte der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten dankenswerterweise einen noch vorhandenen Posten altbrauchbarer Schienen anormalen Profils zur Verfügung, die für die preußischen Staatsbahnen nicht ohne weiteres verwendbar sind. Die Schwellen werden in den Gemeindewaldungen geschlagen.

Die Wahl der Betriebskraft steht noch nicht endgültig fest. Die Eröffnung der Bahn soll bei ungestörtem Arbeitsgang Ende 1920 stattfinden. Die landschaftliche Schönheit der Linie ist hervorragend und wird ihr in besseren Zeiten sicher starken Verkehr bringen. Die Gegend ist für Wintersport vorzüglich geeignet; Rodel- und Bobbahnen neben der Steilbahn werden nicht lange auf sich warten lassen; mit der Bahn werden Schlitten und Rodler wieder hochgezogen.

Das Unternehmen ist ein Zeichen von wirtschaftlichem Wagemut in schwerer, um nicht zu sagen schwerster Zeit. Wenn sich nicht noch unvorhergesehene technische Schwierigkeiten einstellen, darf es auch als ein Beispiel gelten, wie man sich unter den schwierigsten Bedingungen mit verhältnismäßig geringen Mitteln helfen kann. Man darf sogar sagen, daß die Bahn den Verkehrsbedürfnissen der Gemeinden besser dient als eine gewöhnliche, weil sie drei der Ortschaften unmittelbar berührt, für jede eine Ladestelle hat und im Personenverkehr leicht an jeden Staatsbahnzug Anschluß bei kurzer Fahrzeit herstellen kann, alles Vorteile, die eine Bahn größeren Stils aus baulichen, betrieblichen und wirtschaftlichen Gründen nicht bieten könnte.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Übernahme der Bahnen auf das Reich.** Am 20. d. M. fanden unter dem Vorsitz des Reichsverkehrsministers Dr. Bell die abschließenden Besprechungen über den Übergang der deutschen Eisenbahnen auf das Reich statt. Es wurde in allen Punkten, mit Ausnahme der Finanzfrage, eine Verständigung erzielt. Die Verhandlungen über letztere wurden am 21. d. M. unter dem Vorsitz des Finanzministers Erzberger fortgesetzt. Sofern auch diese Besprechungen zu einer Verständigung führen, soll der Staatsvertrag zwischen dem Reich und den Ländern unverzüglich dem Reichskabinett und den Kabinetten der beteiligten Länder vorgelegt werden und sodann mit größter Beschleunigung an die verfassunggebenden Körperschaften gehen, damit der Übergang des Eigentums und der Verwaltung der Eisenbahnen auf das Reich zum 1. April d. J. durchgeführt werden kann.

Wie der „D. Allg. Ztg.“ aus Hannover gemeldet wird, traten dort am 20. Februar die Vertreter der Länder, die keine Staatseisenbahn besitzen, zusammen, um zu dem Übergang der Eisenbahnen auf das Reich Stellung zu nehmen. Es wurde völlige Übereinstimmung dahin erzielt, daß die Verhandlungen, die das Reich zurzeit über die Übernahme der Eisenbahnen führt, unbedingt auch die Zuziehung von Vertretern der Länder ohne Staatsbahnbesitz erfordern. Insbesondere wurde einmütig anerkannt, daß es nicht angängig sei, einzelnen Ländern bei diesen Verhandlungen Vorbehalte oder sonstige Sondervorteile einzuräumen, die nicht allen Ländern, also auch den Ländern ohne Staatsbahnbesitz, gleichmäßig zugute kommen. Das liege nicht nur im Interesse der Länder ohne Staatsbahnbesitz, sondern sei vor allem auch geboten durch die Rücksicht auf gesamtdeutsche Interessen und auf eine wahrhaft einheitliche und gerechte Ausgestaltung des künftigen deutschen Eisenbahnwesens. Es wurde beschlossen, sofort in diesem Sinne beim Reichsverkehrsminister und den sonstigen beteiligten Reichsstellen vorstellig zu werden. Die weitere Verfolgung der Angelegenheit wurde einem Ausschuß übertragen, der sich aus Vertretern von sieben Ländern zusammensetzt, und dessen Geschäftsführung Hamburg übernahm.

— **Höhe des Wagenstandgeldes.** Auf eine Anfrage des Abg. Diez hat der Reichsverkehrsminister folgende Erklärung abgegeben:

„Die preußische Eisenbahnverwaltung kann vorläufig nicht in Aussicht nehmen, die Höhe des Wagenstandgeldes für den zweiten standgeldpflichtigen Tag zu ermäßigen, da sich die Verhältnisse, die zur Festsetzung der heutigen Sätze geführt haben, nicht geändert haben.

Es soll nicht verkannt werden, daß die Innehaltung der Ladefrist infolge der vielfach vorliegenden Arbeiterschwierigkeiten und der öfter vorkommenden Unregelmäßigkeiten im Eisenbahn- und Postverkehr in nicht wenigen Fällen sehr erschwert wird. Diesen Umständen glaubt die Eisenbahnverwaltung durch die allgemeine Herabsetzung der Standgelder für den ersten Tag ausreichend Rechnung getragen zu haben. In den Fällen, in denen es nicht gelingt, mit Ablauf des zweiten Tages den Wagen vollständig zu beladen oder zu entladen, werden entweder ganz besondere Verhältnisse oder Nachlässigkeit vorliegen. Sonderverhältnisse können zu einer Änderung der allgemeinen Sätze nicht führen. Sie müssen bei der Beurteilung von Standgeldrückforderungen von den Eisenbahnverwaltungsstellen in billiger Weise berücksichtigt werden. Bei Nachlässigkeit oder gar Absicht muß im Interesse der Allgemeinheit auf Erhebung möglichst hoher Sätze besonderer Wert gelegt werden.

Der vorstehenden Auffassung schließe ich mich durchaus an.

Die Eisenbahnverwaltungen legen den größten Wert darauf, jetzt und auch künftig mit den berechtigten Interessenvertretungen der beteiligten Kreise in allen Fragen des Wirtschaftslebens zusammen zu arbeiten. Im vorliegenden Falle ist eine Fühlungnahme mit den Beteiligten seitens der preußischen Eisenbahnverwaltung lediglich deshalb unterblieben, weil die Festsetzung der erhöhten Standgelder angesichts der dringenden Verkehrsnot keinen Aufschub litt.“

— **Die Eisenbahnerentlassungen in Saarbrücken.** In den letzten Tagen war gemeldet worden, daß Marschall Foch befohlen habe, vor dem 25. Februar die deutschen Eisenbahner in Saarbrücken auszuweisen. Die Meldung ist, wie eine Havasmeldung besagt, in dieser Form unrichtig. Es war vereinbart und von der deutschen Delegation angenommen worden, daß das Eisenbahnpersonal in Saarbrücken mit dem Inkrafttreten des Vertrages auf den Bestand gebracht werden würde, der notwendig ist, um den Dienst auf den Linien im Saargebiet sicherzustellen. Die Ausführungsfrist sollte von einer Kommission von deutschen und französischen technischen Sachverständigen festgesetzt werden, die baldigst in Trier zusammentreten sollten. Nach Behauptung von französischer Seite sollte mehr als ein Monat seit dem Inkrafttreten des Vertrages verstrichen sein, ohne daß die deutschen Delegierten die notwendige Vollmacht erhalten hätten. Unter diesen Umständen hätten die französischen Delegierten bekanntgegeben, daß die neue Ordnung vom 25. Februar ab beginne. Das „W. T. B.“ bemerkt hierzu: „Wie wir von zuständiger Seite erfahren, beruht das Nichtzustandekommen der Konferenz darauf, daß die Einladung dazu von französischer Seite zu spät erging. Zur Sache selbst ist zu bemerken, daß die geplante Verminderung des deutschen Eisenbahnpersonals ohne weiteres nicht ausführbar ist, ohne d

Eisenbahnbetrieb und damit die Interessen aller Beteiligten aufs empfindlichste zu schädigen."

— **Erhöhung der Ruhegehalte in Baden.** Nach einem dem badischen Landtage zugegangenen Gesetzentwurf wird der für die Bemessung des Ruhegehaltes maßgebende Einkommensanschlag um 10 %, mindestens um 400 ℳ erhöht für Beamte, die a) wegen Überschreitung des 65. Lebensjahres seit 1. April 1919 in den Ruhestand getreten sind, oder bis 1. März d. J. das 65. Lebensjahr vollenden und bis dahin zur Ruhe gesetzt sind oder ihre Versetzung in den Ruhestand nachsuchen; b) nach Vollendung des 65. Lebensjahres vor dem Krieg oder während des Krieges in den Ruhestand getreten sind und in der Zeit vom August 1914 bis 31. März 1919 mindestens 1 Jahr lang ununterbrochen im Staatsdienste wiederverwendet worden sind. Das Ruhegehalt, das hiernach zu gewähren ist, darf jedoch den Betrag des bei der Zurruhesetzung maßgebenden Einkommensanschlags nicht übersteigen.

— **Personalnachrichten.** Dem vortragenden Rat im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Geheimen Regierungsrat Quaatz ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste mit dem gesetzlichen Ruhegehalte erteilt worden.

Bei den bayerischen Staatseisenbahnen wurden befördert: der Regierungsrat der Eisenbahndirektion Augsburg Wilhelm Heilmann zum Oberregierungsrat dieser Eisenbahndirektion, die Regierungsräte der Eisenbahndirektion Regensburg Friedrich Vergho und Dr. Heinrich Saller zu Oberregierungsräten dieser Eisenbahndirektion, der Regierungsrat der Eisenbahndirektion Nürnberg Simon Baumgärtner zum Oberregierungsrat dieser Eisenbahndirektion, der Regierungsrat der Eisenbahndirektion Ludwigshafen (Rh.) Ferdinand Karl zum Oberregierungsrat der Eisenbahndirektion München.

Bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung sind die Bauamtmänner König vom Neubauamt Meißen zur Generaldirektion und Dr.-Ing. Wesser vom Neubauamt Glauchau zum Neubauamt Bautzen versetzt worden. — Angestellt wurde der nichtplanmäßige Regierungsbaumeister beim Bauamt Zwickau I Johann Georg Bauer.

Österreich.

— **Elektrisierung der Eisenbahnstrecke Innsbruck-Landeck.** Die Staatsbahnverwaltung beabsichtigt gleichzeitig mit der Elektrisierung der Arlberglinie Landeck-Bludenz auch die Einführung der elektrischen Zugförderung auf der anschließenden Staatsbahnlinie Innsbruck-Landeck und hat zu diesem Zwecke einen Bauentwurf ausgearbeitet. Dieser Entwurf, welcher die Herstellung der elektrischen Streckenausrüstung auf der Strecke Innsbruck Westbahnhof-Landeck ausschließlich der Station Landeck und die hierdurch bedingte Umlegung der bahneigenen Schwachstromleitung umfaßt, wurde der Landesregierung zur Durchführung der politischen Begehung und, soweit dies notwendig erscheint, Enteignungsverhandlung nach Maßgabe der einschlägigen Bestimmungen übermittelt.

— **Brand auf der Wiener Nordwestbahnbrücke.** Am Abend des 12. d. M. entstand ein Brand auf der Nordwestbahnbrücke. Er sah sehr gefährlich aus und stellte die Feuerwehr vor eine harte Aufgabe, ist aber nicht so verhängnisvoll gewesen, wie es ursprünglich den Anschein hatte. Er ist, wie einwandfrei erwiesen scheint, durch die Unvorsichtigkeit eines Lokomotivführers entstanden. Solche kleine Brände ereignen sich jahraus und jahrein oftmals auf Eisenbahnbrücken, namentlich zur Sommerszeit, wenn das Gebälk durch langandauernde Hitze ausgetrocknet ist; glühende Kohlenstücke, die aus Lokomotiven fallen, stecken die Bohlen der Brücken in Flammen, doch werden solche Brände im Entstehen gelöscht oder verglimmen von selbst. Es besteht die strenge Vorschrift, daß, wenn Züge eine Brücke befahren, nicht in Lokomotiven nachgelegt werden darf, so daß der Aschenkasten bei der Fahrt über die Brücke geschlossen sein muß. Diese Vorschrift hat der Heizer eines Zuges, der über die Brücke fuhr, nicht eingehalten. Er hat während der Fahrt das Feuer im Kessel geschürt und die Heiztür offengehalten. Dadurch sind während der Fahrt glühende Kohlenklumpen aus dem Heizkasten auf das Gebälk der Brücke gefallen und haben an nicht weniger als sieben ziemlich weit auseinanderliegenden Stellen gezündet. Dadurch war der Eindruck hervorgerufen, daß die ganze Brücke in Flammen stehe. Der Brückenwächter hat die sieben verschiedenen Brandherde gleich wahrgenommen und weitergemeldet. Die Feuerwehr wurde verständigt und kam mit starken Kräften. Die Lage war deshalb sehr gefährlich, weil für die Feuerwehr die Anfahrt zur Brücke ungemein schwierig war. Die Kraftspritzen mußten unterhalb der Brücke halten. Die Löscharbeiten dauerten mehrere Stunden. Die Brücke hat nur in ihrem Holzbelag gelitten, während der Eisenbau und die Gleise unbeschädigt geblieben sind, so daß der Zugverkehr nach dem Brande nicht gestört war.

— **Kilometerzeiger, Einführung von Nachträgen.** Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1920 ist je ein Nachtrag IV zum Kilometerzeiger der ehemaligen k. k. österreichischen Staatsbahnen, gültig vom 1. Februar 1914, und zwar zur Gruppe A, mittleres Staatsbahngebiet, Heft 1 bis 3 und zur Gruppe B, südwestliches Staatsbahngebiet, eingeführt worden. Diese Nachträge enthalten Änderungen von kilometrischen Entfernungen, indem die bisher über fremdstaatliche Strecken gebildeten Kilometerangaben nunmehr ausschließlich über österreichische Staatsbahnstrecken ermittelt und ausgewiesen erscheinen. Ferner sind in diesen Nachträgen alle Bestimmungen und Entfernungen für die außerhalb des Gebietes der Republik Österreich gelegenen Stationen ausgeschieden.

Mit dem gleichen Zeitpunkte werden die „Kilometertafeln für den Verkehr zwischen Stationen im Betriebe der deutschösterreichischen und Stationen im Betriebe der tschechoslowakischen Staatsbahnen über die vereinbarten Übergangsstationen Gmünd Staatsbahnhof, Grusbach-Schönau, Lundenburg, Oberhaid-Böhmisch-Hörschlag, Zlabings und Znaim, gültig vom 15. Mai 1919", aufgehoben. Weiter wird mit sofortiger Gültigkeit der Kilometerzeiger für die ehemaligen k. k. österreichischen Staatsbahnen, Gruppe C, nordöstliches Staatsbahngebiet, aufgehoben.

— **Über Elektrizitätswirtschaft** sprach in der letzten Vollversammlung des Niederösterreichischen Gewerbevereins Dr. Heinrich Schreiber. Die Elektrizitätswirtschaft befindet sich, wie jeder Tag zeigt, in argen Nöten. Es fehlt ihr für die dampfelektrischen Betriebe an Kohle, für wasserelektrische Betriebe an bereits ausgebauten Wasserkräften. Im ungeteilten Österreich hat man sich am Kohlenvorrat gütlich getan und sich Zeit gelassen, die Wasserkräfte nur zu studieren. Dieser schöne Traum ist verflogen und Gebot und Not der Stunde weisen uns an die Wasserkraftnutzung und an diese allein. Alle Anstrengungen gelten ihr, um sie in den nutzbaren Dienst des produktiven Wiederaufbaues zu stellen. Man will indessen staatsfinanziell die Wasserkräfte nicht allein als Kraftquelle nutzen, sondern auch als Kreditquelle gebrauchen, die uns fremde Zahlungsmittel für Nahrungs- und Arbeitsbehelfe liefern soll. Dazwischen hat sich das Generalpfand der Wiedergutmachungskommission geschoben, das die Wasserkräfte miterfaßt. Zum Übermaß erhebt sich der Zuständigkeitsstreit zwischen Staat und den Ländern, die sich gegenseitig die Wasserkräfte streitig machen. Vollends aber macht, mag auch der Munizipalsozialismus Schiffbruch gelitten haben, der Sozialisierungsgedanke ernste Skrupel, der seine Augen hauptsächlich auf die Elektrizitätswirtschaft richtet. Diesen Eindruck bestärkt die Vorlage des Elektrizitätswirtschaftsgesetzes, das solcherart dem Elektrizitätsgesetze, das den Werken und ihren Leitungen endlich die Wegfreiheit sichern soll, Abbruch tut. Dieser innere Widerspruch in der gesetzgeberischen Regelung überträgt sich auf die wirtschaftliche Aktionsfähigkeit und macht ihr Schwierigkeiten. Wie Schulden nicht sozialisiert werden können, so lassen sich ungebaute Wasserkräfte auch nicht sozialisieren und insbesondere nicht bürokratisieren.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Eisenbahnverkehr mit fremden Staaten.** Über die Abwicklung des direkten Verkehrs der Tschechoslowakei mit fremden Staaten bringt Dr. Tauber in der Prager Wochenschrift „Die Wirtschaft" folgende Ausführungen:

„Die tschechoslowakische Republik hat mit sämtlichen in Betracht kommenden Staaten Verträge über den Güterverkehr abgeschlossen. Hierdurch ist die Möglichkeit gegeben, Güter mit direktem Frachtbrief nach allen Ländern abzufertigen, mit denen ein Vertragsverhältnis hergestellt ist. Allerdings liegen die Verhältnisse in Wirklichkeit anders als in der Theorie, da praktisch trotz Vertrages eine Transportmöglichkeit infolge Eintritts von Verkehrshindernissen nicht gegeben ist. In erster Linie ist es die Wagennot, die die Absendung von Gütern nach dem Auslande hindert. Nicht minder schwerwiegend sind die Verkehrssperren im Inlande und den Nachbarländern, die den Durchzug von Gütern unmöglich machen. Es muß jedoch lobend anerkannt werden, daß die Wagensituation insoweit eine gebesserte ist, daß sie den Anforderungen

des geringeren Exportes der Parteien entspricht. Da im Inlande die Güterannahme für die Elbeumschlagplätze infolge des Hochwassers eingestellt, die Annahme von Sendungen für den Direktionsbezirk Brünn und Kaschau gesperrt war, kamen wichtige Gebiete für den Warenverkehr nicht in Betracht. Diese Hemmnisse sind jedoch infolge Wegfalles der Ursachen wieder beseitigt. Güter nach Ostschlesien müssen über den Hilfsweg Friedek-Mistek geleitet werden. Zum Transporte ist die Bewilligung der Staatsbahndirektion Olmütz notwendig.

Der Güterverkehr mit Deutschland, das seinen Verpflichtungen eisenbahnrechtlich genau nachkommt, wickelt sich regelmäßig ab. Die Wagenbeistellung in der Tschechoslowakei ist eine gute, desgleichen auch die Rückstellung seitens Deutschlands. Verkehrssperren sind im allgemeinen mehr lokaler Natur und kommen für den tschechoslowakischen Verkehr nicht in Betracht. Mit Frankreich besteht ein Verkehrsvertrag, jedoch dürfen die Güter nur über Österreich und die Schweiz geleitet werden. Der Verkehr über Delle wurde wieder aufgenommen, jedoch dürfen nur französische Wagen verwendet werden; die Zulässigkeit der Benutzung deutscher Wagen ist in Aussicht genommen. Für Holzsendungen dürfen Wagen der tschechoslowakischen Staatsbahn (C. S. D.-Wagen) verwendet werden. An diesen Wagen herrscht jedoch ziemlicher Mangel. Der Verkehr nach Italien ist derzeit nur über Gmünd-Tarvis offen; da nur italienische Wagen verwendet werden dürfen, herrscht Wagenknappheit. Die Güterbeförderung nach der Schweiz ist derzeit nur über Bayern möglich, da die österreichische Staatsbahnverwaltung wegen Kohlenmangels die Übernahme von Sendungen ablehnt. Der Verkehr nach Ungarn über Szob ist wieder aufgenommen. Die Wagenbeistellung ist eine gute. Bei Sendungen, die nach Rumänien über Ungarn durchlaufen sollen, ist eine besondere Durchfuhrbewilligung notwendig. Der Güterverkehr nach Rumänien über Beregszasz ist gesperrt, wodurch der direkte Güteraustausch zwischen der Tschechoslowakei und dem angrenzenden Rumänien unmöglich ist. Nach Südslawien besteht nur eine Verkehrsmöglichkeit, die über Österreich führt; der Weg über Ungarn ist noch nicht offen. Vorgeschrieben ist die Verwendung von alten Staatsbahn- und Südbahnwagen. Nach Polen ist der Verkehr nur für Kompensationsgüter offen, und es muß dieser Umstand durch das Kompensationsamt bestätigt sein. Unmöglich ist die Beförderung nach Rußland, desgleichen der direkte Verkehr nach Holland, Dänemark, Schweden, Norwegen und Belgien, in welchen Fällen die Einschaltung einer Zwischenadresse in jenem Lande notwendig ist, mit dem ein direkter Verkehr der Tschechoslowakei möglich ist."

— **Die Zukunft der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.** In Budapest wurde jüngst eine außerordentliche Generalversammlung der Eisenbahngesellschaft abgehalten, wobei der Vorsitzende vor der Tagesordnung mitteilte, daß die von den Strecken der Kaschau-Oderberger Bahn durchquerten Gebiete stufenweise teils unter tschechische, teils unter polnische Besetzung gelangten, demzufolge die Leitung des Betriebes sowie die Fühlungnahme mit einem Teil der Ausführungsorgane unmöglich war. In jüngster Zeit hat die tschechische Regierung die Strecke von Kaschau bis zur schlesischen und galizischen Landesgrenze samt Zweiglinien für Rechnung der Gesellschaft in staatliche Verwaltung übernommen. Aus diesen Gründen war die Direktion nicht in der Lage, die zur Aufstellung der Bilanz für das Geschäftsjahr 1918/19 nötigen Unterlagen zu beschaffen, so daß die diesjährige ordentliche Generalversammlung nicht einberufen werden konnte. Die im Direktionsrat der Gesellschaft teils durch Todesfälle, teils infolge Dienstaustritts freigewordenen Stellen wurden durch Dr. Alexander Popovics, Dr. Rudolf Sieghart und Kornelius Stodola besetzt. Unmittelbar nach der Generalversammlung trat die Direktion zu einer Sitzung zusammen, in der Dr. Rudolf Sieghart zum Präsidenten und Dr. Alexander Popovics zum Vizepräsidenten der Gesellschaft gewählt wurden.

Ungarn.

— **Die Barcs-Pakracer Eisenbahngesellschaft.** Im Sinne des in Budapest in der Generalversammlung der Direktion der Barcs-Pakracer Eisenbahngesellschaft gefaßten Beschlusses wurde der Sitz der Gesellschaft nach Zagreb (Agram) verlegt. Die Zahlung des Januarzinsscheines der Prioritätsaktien wurde bis zur Durchführung dieses Beschlusses aufgeschoben.

— **Außerordentliche Vollversammlung des ungarischen Eisenbahn- und Schiffahrtklubs.** Der Eisenbahn- und Schiffahrtklub hielt unter dem Vorsitze des Vizepräsidenten, Hofrates Sigmund v. Kotányi, am 14. Dezember seine Vollversammlung ab. Nachdem Kotányi auf die jüngst eingetretene politische Umwälzung und den Zusammenbruch der Räteregierung hinwies, bemerkte er, daß es gelungen sei, die Rechtsordnung und die Rechtssicherheit auch im Schoße des Eisenbahn- und Schiffahrtklubs herzustellen. Es wurde sodann zum Präsidenten dieses Klubs einstimmig der pensionierte Direktionspräsident Hofrat Kornél v. Tolnay gewählt, den der Vizepräsident in kurzen, warm empfundenen Worten begrüßte, worauf der neugewählte Präsident in begeisterten Worten die echte, unverfälschte Menschen- und Vaterlandsliebe, den wahren Freiheitssinn einem jeden Mitbürger ohne Rücksicht auf seine Nationalität, Sprache und Religion ans Herz legte. In seiner tiefdurchdachten Rede erinnerte er an die unzähligen Leiden, mit denen der lange, grausame Krieg Ungarn heimsuchte, und zu denen sich noch der aus der politischen Umwälzung, insbesondere aber dem Bolschewismus hervorgerufene wirre Zustand mit allen seinen Entbehrungen gesellte. Er gab seinem Schmerze darüber Ausdruck, daß, während nach dem Brandstifter gespäht werde, die viel wichtigere und dringendere Aufgabe des Feuerlöschens vernachlässigt und dadurch ein kaum abwendbares Unheil heraufbeschworen werde. Das von Haß und Unduldsamkeit durchwühlte Gemeinwesen habe auch auf das Verkehrswesen eine starke Rückwirkung ausgeübt und teilweise eine Auflösung des Eisenbahndienstes hervorgerufen. Nicht Vorwürfe gegeneinander könnten da helfen, sondern nur verständiges Zusammenarbeiten, gutes Einvernehmen und freundschaftliche Beziehungen. Indem der Redner den Geist der Kollegialität unter den Eisenbahnern zu pflegen und fördern versprach, nahm er die Präsidentenstelle an. Sodann wurde Dr. Moritz Domony einstimmig zum Vizepräsidenten des Klubs gewählt, der in seiner mit Beifall aufgenommenen Rede für das ihm abermals entgegengebrachte Vertrauen seinen tiefempfundenen Dank ausdrückte und der Pflichttreue, unermüdlichen Schaffensfreudigkeit gedachte, welche die Eisenbahner auch in den schwersten Tagen bekundet hätten. Im Vertrauen auf die unverwüstliche Lebenskraft des ungarischen Volkes hoffte Redner, daß jeder einzelne Eisenbahner die ihm zustehende Arbeit auch fernerhin opferwillig für das Wohl des Vaterlandes leisten werde.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B (Tfv. 1b).

Infolge Aufhebung der Ausnahmetarife für thüringische, böhmische und Nürnberger Waren erhält die Ziffer 23 des Verzeichnisses III (zur Beförderung in großräumigen bedeckten Wagen zugelassene Güter) mit Gültigkeit vom 1. März 1920 folgende ausführliche Fassung:

a) unter A 8 vor dem Wort „Pappwaren" wird eingefügt: „kleinere";

b) die Anwendungsbedingungen nach B 7 werden, wie folgt, gefaßt:

„Die Wagen werden für die Güter zu A: im Verkehr nach allen Stationen, z. B: nur im Falle der Ausfuhr gestellt.

Den unter A und B genannten Waren dürfen, den unter A genannten jedoch nur im Falle der Ausfuhr und im Verkehre nach den deutschen Seehafenstationen, abweichend von § 49 (3) ATV andere, in diesem Verzeichnis III nicht genannte Güter bis zu 30 % des Gesamtgewichtes der Sendung beigeladen werden."

Berlin, den 19. Februar 1920. (18[illegible]

Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Württ. Binnen-Gütertarif (Tfv. 39a

Mit Gültigkeit vom 1. März 1920 werden die Tarifentfernungen der Privatbahn Möckmühl-Dörzbach und die besonderen Zuschläge zu den Frachtsätzen der Stationen der Privatbahnen Amstetten-Gerstetten, Amstetten-Laichingen, Ebingen-Onstmettingen, Gaildorf-Untergröningen, Jagstfeld-Ohrnberg, Möckmühl-Dörzbach, Nürtinger

[N]euffen, Reutlingen-Eningen (Achalm) [u]nd Vaihingen (Enz) Stb-Enzweihingen [e]rhöht. Gleichzeitig wird im Verkehr [m]it Frickenhausen die ermäßigte Anstoßentfernung für Steine der Ziffer 8 [d]es Spezialtarifs III aufgehoben.

Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Stuttgart, den 17. Februar 1920. (192)
Generaldirektion der Württ. Staatseisenbahnen.

a) Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.
b) Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Teilheft B I 21 und Teilhefte B II 1—64. — Tfv. 5.
c) Binnenverkehr der Brohlthal-Eisenbahn. — Tfv. 62.

Die in der Nummer 10 des Deutschen [R]eichs- und Preußischen Staatsanzeigers vom 13. Januar 1920 (3. Zentral-[H]andelsregister-Beilage, Abschnitt 12) [u]nd in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nummer 3 vom 14. Januar 1920 (Seite 40) [u]nter der Überschrift „Brohlthaleisenbahn" veröffentlichte Bekanntmachung [ü]ber Tariferhöhungen tritt erst am [1]9. Februar 1920 in Kraft. Näheres [en]thalten die Nummern 8 und 25 des [T]arifanzeigers vom 19. Januar 1920 [u]nd 19. Februar 1920. Die Nichteinhaltung der zweimonatigen Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der [E]isenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. [1]914 S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 18. Februar 1920. (189)
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 25. Februar 1920 werden die im Verkehr mit den [Ba]hnhöfen der Kerkerbachbahn zu erhebenden Frachtzuschläge und Umladegebühren erhöht. Näheres enthält die [a]m 19. Februar 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen [g]ründet sich auf die vorübergehende [Än]derung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). [Au]skunft geben auch die beteiligten [Gü]terabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 16. Februar 1920. (182)
Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau-Romanshorn.

Mit sofortiger Gültigkeit werden in [de]r Bemerkung auf dem Titelblatte des [T]arifs
„Die deutsche Verkehrsabgabe usw." die Worte „und der schweizerische Zuschlag" gestrichen.

Dresden, den 20. Februar 1920. (184)
Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 19. Februar 1920 werden die im Verkehr mit den [Ba]hnhöfen der Teutoburger Waldeisenbahn zu erhebenden Frachtzuschlagsätze (mit Ausnahme des Satzes für [Ko]hlen in Ladungen) erhöht. Näheres [en]thält die am 19. Februar 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das [al]sbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 16. Februar 1920. (183)
Eisenbahndirektion.

Tfv. 86. Binnentarif der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn. Teil II für Güter.

Am 1. März d. J. tritt, vorbehaltlich der Genehmigung unserer Aufsichtsbehörde, der Nachtrag VII zum Gütertarif für den Binnenverkehr vom 2. Januar 1917 in Kraft. Derselbe enthält eine neue Kilometertariftabelle, durch welche sämtliche Frachtsätze Erhöhungen erfahren.

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der E. V. O. (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Elmshorn den 19. Februar 1920. (190)
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.
Die Direktion.

Verkehr Graslitz ob. Bf. — Sachsen, Gütertarif Teil II.

Der Betriebskostenzuschlag wird auch weiterhin, längstens bis 31. Dezember 1920, erhoben.

Dresden, am 21. Februar 1920. (191)
Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-Dänisch-Schwedischer Eisenbahnverband, Ausnahmetarif für Steinkohlen usw.

Am 1. März 1920 tritt Nachtrag IX in Kraft. Er enthält eine 100 prozentige Erhöhung der deutschen Einrechnungsanteile.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 21. Februar 1920. (185)
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Dänischer Tiertarif.

Am 1. März 1920 tritt Nachtrag IV in Kraft. Er enthält außer kleineren, zum Teil bereits im Verfügungswege durchgeführten Änderungen und Ergänzungen eine 100 prozentige Erhöhung der deutschen Schnittfrachtsätze. Das Nähere hierüber ergibt sich aus der Neufassung des Tarifabschnittes G I.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 21. Februar 1920. (186)
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 16. Februar 1920 sind die auf lothringischem Gebiet liegenden Stationen Bliesbrücken, Folpersweiler und Saargemünd Pf. B. aus dem Verwaltungsbereich der E. D. Ludwigshafen (Rhein) ausgeschieden und in den der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen übernommen. Sie sind im Tarifheft 2 des oben genannten Verkehrs zu streichen, in das deshalb Reinheim Grenze als neuer Tarifpunkt zur Berechnung der Fracht im Verkehr mit Elsaß-Lothringen aufgenommen wird.

Näheres durch die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 18. Februar 1920. (178)
Eisenbahndirektion.

Deutsch-Dänischer Gütertarif, Teil II.

Am 1. März 1920 tritt Nachtrag IV in Kraft. Er enthält außer kleineren, zum Teil bereits im Verfügungswege durchgeführten Änderungen und Ergänzungen in der Hauptsache im Abschnitt G I die erforderlichen Anordnungen wegen Berechnung und Erhebung eines deutschen Teuerungszuschlages in Höhe von 100 % der jetzigen deutschen Frachtsätze. Die jetzige Zuschlagstafel I für die internationalen Güterverkehre mit Markwährung vom 1. Oktober 1919 wird durch eine vom 1. März 1920 an gültige neue Zuschlagstafel I mit entsprechend erhöhten Frachtsätzen ersetzt. Das Verzeichnis der Kursziffern im Tarifabschnitt G II ist auf die Kursstände 3 = 14,5 Kr. für 100 ℳ erweitert worden.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 21. Februar 1920. (187)
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Preußisch-Hessisch-Bayerischer Tiertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Bestimmungen unter Ziffer IV der Besonderen Tarifvorschriften über die zur Ausstellung von Zuchttierbescheinigungen berechtigten Stellen geändert, die Bestimmungen unter Ziffer XI der Besonderen Tarifvorschriften über den Verkehr mit der Schweiz usw. aufgehoben und die Station Saarbrücken Hgbf. mit den Entfernungen und Frachtsätzen der für den Tierverkehr geschlossenen Station Saarbrücken Hbf. in den Tarif einbezogen.

Näheres bei den Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 17. Februar 1920. (179)
Eisenbahndirektion.

Wechselverkehr Sachsen-Bayern (pfälz. Netz).

Mit Gültigkeit vom 16. 2. 1920 werden im Tarifheft 8 B die auf lothringischem Gebiet liegenden und an die Verwaltung der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen übergehenden Stationen Bliesbrücken, Folpersweiler und Saargemünd Pf. B. gestrichen. Als Tarifpunkt wird zur Berechnung der Fracht im Verkehr mit Elsaß-Lothringen Reinheim (Bliesbrücken) Grenze aufgenommen. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 19. Februar 1920. (180)
Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Februar 1917.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1920 werden die Entfernungen für Saarbrücken Hbf. geändert und neue Entfernungen für Saarbrücken Hgbf. und Verschbf. eingeführt.

Aufschluß erteilen die Abfertigungsstellen.

München, den 10. Februar 1920. (181)
Tarifamt der bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1920 an werden die Tarifentfernungen für die Stationen der Jagsttalbahn (Möckmühl-Dörzbach) erhöht. Näheres bei den Dienststellen und in unserem Tarifanzeiger.

Stuttgart, den 19. Februar 1920. (207)
Generaldirektion der Württ. Staatseisenbahnen.

Gütertarif vom 1. Dezember 1909 und Tarif für die Beförderung von Leichen und lebenden Tieren vom 1. November 1911 für den Internationalen Lokalverkehr der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde tritt am 1. März 1920 ein für den Güter- und Tiertarif gültiger Anhang (sechste Ausgabe) in Kraft, durch den der erhöhte deutsche Kriegszuschlag durchgeführt und der Anhang vom 1. Oktober 1919 (fünfte Ausgabe) aufgehoben wird.

Nähere Auskunft erteilt das Kommerzielle Büro in Amsterdam.

Amsterdam, 19. Februar 1920. (200)
Generaldirektion
der Holländischen Eisenbahn.

2. Personen- und Güterverkehr.

Westfälische Landes-Eisenbahn.

Vorbehaltlich staatlicher Genehmigung werden vom 1. März 1920 ab im Verkehr von und nach der Westfälischen Landeseisenbahn die Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Güter- und Tiertarife wie auf den deutschen Staatsbahnen um 100 vom Hundert erhöht. Die aus Anlaß der Erhöhung notwendigen Änderungen der Tarife werden im Verfügungswege durchgeführt.

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Lippstadt, den 19. Februar 1920. (206)
Die Direktion.

Auf 1. März 1920 treten bei der Albtalbahn, Bühlertalbahn und den Nebenbahnen Bruchsal-Hilsbach-Menzingen, Neckarbischofsheim-Hüffenhardt und Wiesloch-Meckesheim-Waldangelloch Tariferhöhungen im Gepäck-, Expreßgut-, Leichen-, Tier- und Güterverkehr in Kraft. Nähere Auskunft erteilen die unterzeichnete Stelle und vom 1. 3. 20 ab die Stationen. (205)

Karlsruhe, den 21. Februar 1920.
Badische Lokaleisenbahnen A.-G.

Im Binnen- und direkten Verkehr der Badischen Nebenbahnen Achern-Ottenhöfen, Biberach-Oberharmersbach, Haltingen-Kandern, Krozingen-Münstertal-Sulzburg, Mosbach-Mudau, Oberschefflenz-Billigheim und Rhein-Ettenheimmünster treten am 1. März d. J. Erhöhungen der Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Tier- und Gütertarife ein, die im allgemeinen 100 v. H. der jetzigen Tarifsätze betragen. Die aus Anlaß der Erhöhung notwendigen Änderungen der Tarife werden im Verfügungswege durchgeführt. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tarifänderungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der E.V.O. (Reichsgesetzblatt 1914 S. 455).

Nähere Auskunft erteilt die Unterzeichnete.

Berlin, den 16. Februar 1920. (204)
Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft, Aktiengesellschaft.

Am 1. März 1920 treten im Binnen- und direkten Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Tier- und Güterverkehr mit der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn Tariferhöhungen ein, die im allgemeinen 100 v. H. der jetzigen Tarifsätze betragen. Außerdem werden die Monats- und Arbeiterwochenkarten in ihrer jetzigen Form aufgehoben und dafür der Allgemeinheit zugängliche Wochenkarten eingeführt. Die aus Anlaß der Erhöhung notwendigen Änderungen der Tarife werden durch Tarifnachtrag 6 durchgeführt. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tarifänderungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der E.V.O. (Reichsgesetzblatt 1914 S. 455).

Nähere Auskunft erteilt die Unterzeichnete.

Berlin, den 16. Februar 1920. (201)
Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn-Aktiengesellschaft.
Die Direktion.

Am 1. März 1920 treten im Binnen- und direkten Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Tier- und Güterverkehr mit der Vorwohle-Emmerthaler-Eisenbahn Tariferhöhungen ein, die im allgemeinen 100 v. H. der jetzigen Tarifsätze betragen. Außerdem werden die Monats- und Arbeiterwochenkarten in ihrer jetzigen Form aufgehoben und dafür der Allgemeinheit zugängliche Wochenkarten eingeführt. Die aus Anlaß der Erhöhung notwendigen Änderungen der Tarife werden durch Tarifnachtrag bzw. im Verfügungswege durchgeführt. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tarifänderungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der E.V.O. (Reichsgesetzblatt 1914 Seite 455).

Nähere Auskunft erteilt die Unterzeichnete.

Eschershausen, den 16. Februar 1920.
Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn-Gesellschaft. (202)
Die Direktion.

Tfv. 140. Binnentarif der Nebenbahn Möckmühl-Dörzbach (Jagsttalbahn) Bk. 1.

Vorbehaltlich der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde treten am 1. März 1920 im Binnen- und direkten Verkehr der Nebenbahn Möckmühl-Dörzbach Erhöhungen der Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Tier- und Güter-Tarife ein. Außerdem werden die Monats- und Arbeiterwochenkarten in ihrer jetzigen Form aufgehoben und dafür der Allgemeinheit zugängliche Wochenkarten eingeführt. Die aus Anlaß der Erhöhung notwendigen Änderungen werden durch Nachtrag 7 zum obenbezeichneten Tarif durchgeführt. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tarifänderungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (Reichsgesetzblatt 1914 S. 455).

Nähere Auskunft erteilt die Unterzeichnete.

Berlin, den 16. Februar 1920. (203)
Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft, Aktiengesellschaft.

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1920 treten Erhöhungen im Personen-, Expreßgut-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr in Kraft. Nähere Auskunft erteilt die Bahnverwaltung in Zülz O./Schl.

Neustadt O./Schl., 16. Februar 1920.
Direktion (177)
der Neustadt-Gogoliner Eisenbahn-Gesellschaft.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde tritt am 1. März d. J. zu unserem Binnentarif Nachtrag V in Kraft, der Erhöhungen der Beförderungspreise enthält.

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Wernigerode, 19. Februar 1920. (193)
Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

Nebenbahn Waldhof-Sandhofen.

Vorbehaltlich der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde tritt mit Wirkung vom 1. März d. J. ab eine Erhöhung der Beförderungspreise im Personen-, Güter- und Tierverkehr in Kraft.

Nähere Auskunft erteilt die Betriebsleitung in Mannheim-Sandhofen.

Mannheim-Waldhof, 17. Febr. 20. (196
Bahngesellschaft Waldhof.

Oschersleben-Schöninger Eisenbahn.

Zum 1. März d. J. werden die Tarifsätze für den Personen-, Güter- und Tierverkehr erhöht.

Braunschweig, 18. Februar 1920. (194
Der Vorstand.

Braunschweig-Schöninger Eisenbahn.

Zum 1. März d. J. werden die Tarifsätze für den Personen-, Güter- und Tierverkehr erhöht.

Braunschweig, 18. Februar 1920. (195
Der Vorstand.

Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn.

Am 1. März 1920 tritt eine Erhöhung der Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Güter- und Tiertarife um 100 % der jetzigen Tarifsätze ein. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 E. V. O. (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Berlin, den 23. Februar 1920. (197
Centralverwaltung für Sekundärbahnen
Herrmann Bachstein.

Thüringische Nebenbahnen. (Tarifverzeichnis Nr. 192, 1692 und 2192).

Am 1. März 1920 tritt eine Erhöhung der Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Güter- und Tiertarife um 100 % der jetzigen Tarifsätze ein. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 E. V. O. (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Berlin, den 21. Februar 1920. (198
Centralverwaltung für Sekundärbahnen
Herrmann Bachstein.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Preußisch-Sächsischer Staatsbahn-Privatbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. März 1920 treten Erhöhungen der Fahrpreise und der Beförderungsgebühren ein, die im allgemeinen 100 der jetzigen Tarifsätze betragen.

Der direkte Verkehr mit Stationen einzelner Privat- und Kleinbahnen wird vorübergehend aufgehoben.

Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbüros der Verbandsverwaltungen.

Hannover, den 20. Februar 1920. (19
Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 16. Berlin, den 28. Februar 1920 LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 8 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 40 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 45 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 50 Pf. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 1.35 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 16. Berlin, den 28. Februar 1920. LX. Jahrgang.

Inhalt:

Mittel zur Verhütung des Überfahrens der Haltsignale.

Nach einem Vortrage im Dresdener Elektrotechnischen Verein.

Von Oberbaurat, Professor H. Möllering, Dresden.

Die großen Eisenbahnunfälle, die auf das Überfahren eines Haltsignals zurückzuführen sind, lösen immer wieder die Frage aus, ob es nicht angängig sei, den Lokomotivführern beim Ausschauen nach den Signalen irgendwie eine Unterstützung zu geben.

Die wichtigsten Signale, die der Lokomotivführer zu beachten hat, sind bekanntlich die Flügelsignale und deren Vorsignale, die feststehenden Haltscheiben, meist auch in Verbindung mit Vorsignalen, und die von den Wärtern nach Bedarf zu gebenden Haltsignale, die möglichst durch Langsamfahrsignale anzukündigen sind.

Die Vorsignale stehen in Bremswegentfernung von den Flügelsignalen und den feststehenden Haltsignalen. Der Bremsweg beträgt je nach den Neigungsverhältnissen der Strecke und den Fahrgeschwindigkeiten der Züge 400—700 m. Die Langsamfahrsignale sind vor den ausgesteckten Wärterhaltsignalen bei Hauptbahnen in 500 m, bei Nebenbahnen in 00 m Entfernung aufzustellen.

Diese Signale sind ausschließlich auf dem Bahnkörper neben den Fahrgleisen angeordnet. Sie sind technisch möglichst vollkommen ausgebildet, haben eine eindrucksvolle, bei Tag und Nacht weit sichtbare Form und dabei den großen Vorzug, ständig in der Erscheinung zu bleiben. Sie können von allen Personen auf und neben der Bahn leicht gesehen werden und werden daher auch von der Öffentlichkeit, die ein reges Interesse an ihnen nimmt, vielfach mit überwacht, ein Umstand, der nicht gering einzuschätzen ist.

Eine Schwäche haben aber alle diese Signale, nämlich die, daß sie nur durch das Auge wahrgenommen werden können, weshalb der Lokomotivführer, der sich ihnen in schneller Fahrt nähert, mit der größten Aufmerksamkeit Ausschau nach ihnen halten muß. Er muß daher auch genau wissen, wo die ortfesten Signale stehen, wann er sich ihnen nähert. Dazu ist eine gute Streckenkenntnis nötig.

Bei Tage ist die Wahrscheinlichkeit, ein ortfestes Signal zu überfahren, nicht sehr groß, weil die Umgebung den Lokomotivführer auch unbewußt an seine Pflicht erinnert. Weit schlimmer sind die Nachtfahrten. Zwar sind die Nachtsignale mindestens so deutlich erkennbar wie die Tagsignale, aber die Eigenartigkeiten der Strecke werden nachts, besonders bei großer Finsternis und bei Nebel, doch mehr oder weniger verwischt, so daß die Streckenkenntnis dem Lokomotivführer dann leichter verloren gehen kann, namentlich auf geraden, einförmigen Strecken. Er muß daher nachts besonders scharf nach den Signalen auslugen. Jedes Nachlassen der Aufmerksamkeit, jede verträumte Sekunde kann ihn in eine gefährliche Lage bringen, denn die Sichtzeit eines Vorsignalbildes ist stellenweise nicht länger als 6—10 Sek., da heißt es also: aufpassen.

Man kann nun zunächst hinsichtlich der Nachtfahrten die Frage aufwerfen, ob nicht eine Verstärkung der Kopflichter nützlich sein könne, denn unsere gewöhnlichen Kopflichter, die ja bekanntlich Signale sind, sind so lichtschwach, daß sie als Mittel, um die Fahrbahn auf eine genügende Entfernung vor dem Zuge hinreichend gut zu beleuchten, praktisch so gut wie wertlos sind. In Amerika hat man vielfach — in einigen Staaten sogar auf Grund gesetzlicher Vorschriften — Kopflichter solcher Stärke eingeführt, daß die Strecke auf einige hundert Fuß hell erleuchtet wird. Man hat Kopflichter von 1500 NK. Im Staate Wisconsin verlangt man Kopflichter solcher Stärke, daß der Lokomotivführer bei klarem Wetter einen Gegenstand von der Größe eines Mannes auf eine

größere Entfernung als 800 Fuß = 250 m noch genau erkennen kann.

Auf geraden Strecken mag das hingehen. In Gleiskrümmungen wird aber die Strecke wohl meist nicht genügend weit beleuchtet werden können, wenn die Lichter fest mit der Maschine verbunden sind, was ja das naturgemäße ist, denn eine selbsttätige Kurveneinstellung ist für das Kopflicht praktisch nicht gut einzurichten. Für die Auffrischung der Streckenkenntnis des Lokomotivführers können die starken Kopflichter daher nicht durchweg besonders nützlich sein. Als besonderer Vorteil der starken Kopflichter gilt in Amerika, daß sie die Formen der Tagsignale erkennbar machen. Das mag dort wertvoll sein, wo man keine guten Nachtsignale hat oder die Signallaternen nicht sturmsicher sind.

Da unsere Nachtsignale, wie schon gesagt, mindestens ebenso gut und so weit sichtbar sind wie die Tagsignale und unsere Signallaternen durchaus allen Anforderungen entsprechen, so kann dieser Vorteil bei uns nicht besonders hoch bewertet werden. Man würde diese Vorteile der starken Kopflichter aber immerhin gern mitnehmen, wenn nicht ihre Nachteile erheblich größer wären.

Zunächst beeinträchtigen sie entschieden das Sehvermögen aller Personen, die dem Lichte entgegensehen müssen, also der Streckenarbeiter, der Wärter, der Stellwerkbeamten und vor allem auch der Maschinenleute der entgegenfahrenden Züge. Es ist ja bekannt, daß man einige Zeit lang, nachdem man in ein grelles Licht geblickt hat, überhaupt kaum noch sehen kann und vor allem auch farbenunsicher wird. Daher sind starke Kopflichter auf zwei- und mehrgleisigen Bahnen noch weniger geeignet als auf eingleisigen Bahnen.

Ein weiterer Nachteil ist der, daß die starken Kopflichter auch die entgegenstehenden, weit schwächeren Signallichter abtöten können. Nach den amerikanischen Erfahrungen sollen die starken elektrischen Kopflichter in dieser Hinsicht besonders gefährlich sein.

Diesen Einwänden könnte man versucht sein, dadurch zu begegnen, daß dem Lokomotivführer ein Mittel in die Hand gegeben wird, mit dem er sein Kopflicht zeitweise abblenden kann. Das mag in Amerika zulässig sein, bei uns ist es das nicht, da jedes Kopflicht ja ein Signal ist. Im übrigen kann der Lokomotivführer ja auch nicht rechtzeitig wissen, ob sein Licht jemanden blendet oder nicht. Der Nachteile wegen werden bei uns die starken Kopflichter abgelehnt.

Nun kann man aber auch den umgekehrten Weg einschlagen und gewisse Punkte vor den Signalen besonders auffällig machen und durch sie den Lokomotivführer auf die Signale hinweisen. Dieses Mittel benutzen wir auch schon seit langem, indem wir einerseits vor den Vorsignalen die bekannten Landmarken in Briefform anordnen und anderseits bei Nebel vor den Vorsignalen Knallpatronen auslegen lassen, wo ein Haltsignal zu erwarten ist. Die Patronen explodieren unter den ersten Rädern des anrollenden Zuges und geben dabei einen grellen Lichtschein, so daß auf Auge und Ohr der Maschinenleute gewirkt wird. Die Anwendung dieser Knallsignale ist durch besondere Dienstanweisungen, die sich in den Händen aller im Signaldienst befindlichen Beamten befinden, bis ins einzelne geregelt.

Man hat versucht, diese Knallpatronen zu mehreren in besonderen selbstladenden Schießwerken unterzubringen und diese neben den Gleisen aufgestellt. Die Schüsse sollten durch Radtaster oder elektrisch durch Schienenstromschließer ausgelöst werden, wenn der Zug sich einem Haltsignal nähert. Sehr zuverlässig wirkten solche Schießwerke jedoch nicht, was leicht erklärlich ist, da sie unter den Witterungseinflüssen stark leiden, zumal sie nur selten in Wirkung treten.

Auch Rasselwerke, Läutewerke, Horn- und Pfeifensignale, die vom Zuge an den Vorsignalstellen mechanisch oder elektrisch ausgelöst wurden, sind versucht worden.

Die besten Wirkungen hat die sächsische Eisenbahnverwaltung (1905) mit Zungenpfeifen erreicht, die an Kohlensäureflaschen angeschlossen waren und an der Vorsignalstelle durch einen Schienenstromschließer in Betrieb gesetzt wurden. Die Lautwirkung dieser Pfeifen war aber nicht für alle Fälle ausreichend. Das Pfeifensignal wurde auf den voll arbeitenden Lokomotiven, besonders bei schneller Fahrt, leicht überhört. Auch die Zeitdauer der Hörbarkeit eines solchen dicht neben dem Gleise abgegebenen lauten Signals ist als Warnungssignal für eine schnellfahrende Lokomotive zu kurz. Sie ist im allgemeinen nicht länger als die Durchfahrt einer Strecke von rund 10 m, d. i. die Entfernung des Führerstandes von dem folgenden Zugführerwagen, weil die schnell fortbewegten Wände der Fahrzeuge die Schallwellen abfangen. Auf diesen Umstand ist es meines Erachtens auch zurückzuführen, daß die anderwärts gemachten Versuche mit dicht neben den Gleisen angebrachten Schallwänden verhältnismäßig wenig günstig ausgefallen sind.

Ein Schallsignal, das nicht außergewöhnlich laut oder nicht wenigstens einige Sekunden deutlich zu hören ist, hat als Warnungssignal für sich kaum Wert.

Am wirksamsten wird man dem Lokomotivführer zu Hilfe kommen, wenn man ihm auf der Maschine sichtbar und hörbar — eins von beiden genügt nicht — ein besonderes Ankündigungssignal gibt.

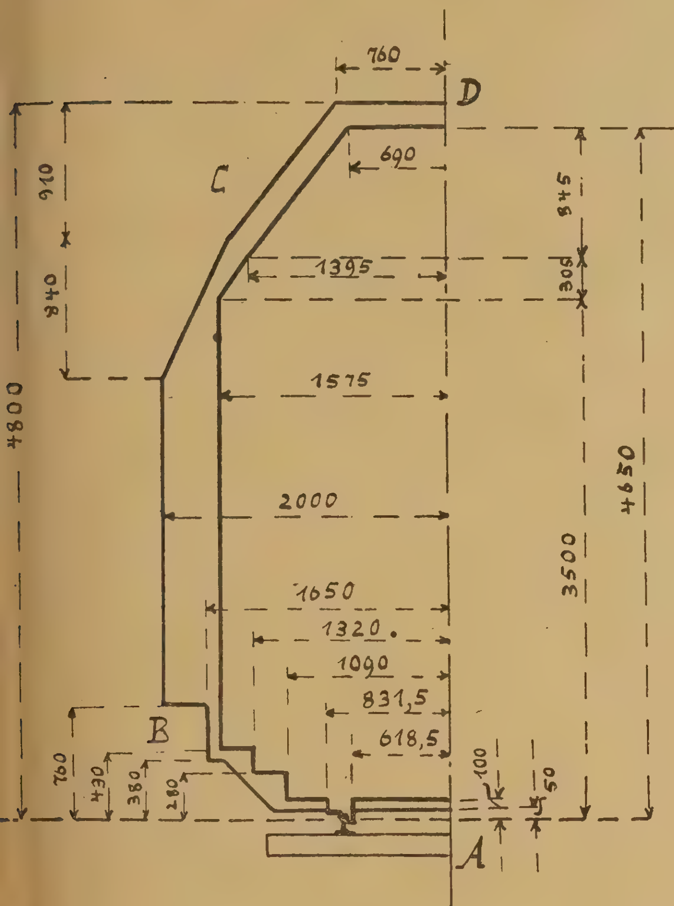
Nach dieser Richtung arbeiten hauptsächlich die Erfinder. Mit einer gewissen Leichtfertigkeit übergehen jedoch dabei die meisten die eigentliche Schwierigkeit, nämlich die Übertragung irgend einer Kraft, und mag sie auch noch so winzig sein, von dem Oberbau auf die fahrende Maschine. Diese Aufgabe ist aber nicht so einfach zu lösen; ja sie ist bis jetzt überhaupt noch nicht in befriedigender Weise für Vollbahnen mit gemischtem Zugverkehr gelöst worden. Ist diese Schwierigkeit überwunden, so ist es ein leichtes, mit der übertragenen Kraft auf der Maschine alles zu machen, was man will. Man kann dann nach Belieben ein Signal geben, die Bremsen betätigen oder gar den Dampf abstellen. Ob man das eine oder das andere aber tun wird oder nicht, ist eine Frage, auf die ich noch zurückkommen werde.

Zuvörderst haben wir uns also noch mit den Mitteln zu befassen, die man anwenden könnte, um überhaupt eine Kraft von der Fahrbahn auf die fahrende Maschine zu übertragen. Dabei ist zu beachten, daß zwischen der größten Umgrenzung der Betriebsmittel (Lokomotive und Wagen) und dem lichten Raum der Fahrbahn überall, ausgenommen zwischen Rad und Schiene ein freier Luftraum vorhanden ist, der nicht ohne Zustimmung des Reichseisenbahnamtes beengt werden darf. Diese Zustimmung ist den verschiedenen Verwaltungen für deren Versuche mit Übertragungsmitteln natürlich mehrfach auf ihren Antrag anstandslos gegeben worden.

Als Ausgangspunkte für die Kraftübertragung von der Fahrbahn auf die Maschine sind am günstigsten die Punkte A, B, C und D (s. Abb.), da die Umgrenzungslinien sich hier am meisten nähern. Bei A beträgt der Zwischenraum nur 50 mm, bei B schon 75 mm, bei C und D noch mehr.

Die meisten Erfinder versuchen den Zwischenraum bei A durch mechanische Anschläge zu überbrücken. Wenn mechanische Streckenanschläge gut wirken sollen, muß eine ausreichende Überdeckung zwischen ihnen und den Schleifhebeln auf der Maschine vorhanden sein. Diese nehmen, wenn sie am abgefederten Teil der Lokomotive angebracht sind, an deren Schwingungen teil, die bis zu 25 mm nach oben und ebensoviel nach unten gehen. Das bedingt eine Überdeckung der Anschlagflächen in der Höhe um mindestens 25 mm. Hierzu kommt noch, daß die Höhenlage der Hebel, auch ohne das Federspiel, sich bei den verschiedenen Stellungen der Maschine um mehrere Millimeter ändern kann. Aber auch die Streckenanschläge können praktisch in einer genauen Höhe nicht gehalten werden, weil der Oberbau nicht ganz

starr ist. Um das Federspiel der Maschinen auszuschalten, sind die Schleifhebel am nicht abgefederten Teil der Lokomotive anzubringen. Sie können so bis etwa 50 mm über Schienen-Oberkante (S. O.) herunterreichen und überdecken



ann die Streckenanschläge, die etwa 75 mm über S. O. sich nordnen lassen, um etwa 25 mm.

Die beste, rein mechanisch wirkende Anordnung rührt von van Braam" her und wurde zuerst 1908/09 auf der Militärbahn Berlin-Zossen vorgeführt. Van Braam verwendet wei pendelnde Schleifhebel unmittelbar neben den Radkränen und als Streckenanschläge zwei federnd gelagerte Formisen unmittelbar neben den Schienen. Eine Kraftübertragung uf die Maschine durch die Schleifhebel erfolgt nur, wenn eide zu gleicher Zeit abgeschwenkt werden, dagegen nicht, enn nur ein Hebel getroffen wird. Die Wahrscheinlichkeit, aß durch Steine oder andere zufällige Einragungen in die mgrenzung der Fahrbahn beide Hebel zugleich abgechwenkt werden, ist verhältnismäßig gering; dagegen erden beide Anschläge in Schneewehen doch leicht gleichitig getroffen werden, so daß dann zur unrechten Zeit auf ie Maschine eingewirkt werden kann.

Die Versuche, die die Preußisch-Hessische Eisenbahnveraltung mit dieser Einrichtung angestellt hat, sind nicht hr günstig ausgefallen. Der Preußische Minister der ffentlichen Arbeiten äußerte sich über den van Braam'schen pparat 1912 in der Budgetkommission des Abgeordnetenuses, daß „die angestellten Versuche zunächst kein zuverssiges Ergebnis geliefert hätten. Die starke Bewegung der aschine habe vielfach zu Versagern geführt, und bei roßen Geschwindigkeiten sei es zu Zerstörungen des Appates gekommen. Nach einer Verbesserung des Apparates ien weniger Versager vorgekommen. Aber im Winter 911/12 während des Frostes und der Schneegestöber habe sich ergeben, daß der Apparat auch dann noch nicht zuverlässig gewesen sei. Es seien in dieser Zeit in einem Direktionsbezirk leidliche, in anderen aber schlechte Erfahrungen gemacht worden; der Apparat besitze also noch nicht diejenige Zuverlässigkeit, welche man von ihm erwarten müsse."

Als Hauptübelstand hatte sich wohl herausgestellt, daß einerseits die Scheifhebel sich sehr stark abnutzen, andererseits der ganze Apparat bei schneeigem und frostigem Wetter sich mit einer Eiskruste bedeckte, so daß jede Beweglichkeit der Hebel aufhörte.

Die Maschinenfabrik Bruchsal, vormals Schnabel & Henning, die die van Braam'schen Einrichtungen vertrieb und gut ausgeführt hatte, ging zuletzt dazu über, die Schleifhebeleinrichtung an der Maschine mit Dampf zu beheizen. Mit dieser verbesserten Einrichtung hatte die sächsische Eisenbahnverwaltung 1914 Versuche eingeleitet. Die Streckenanschläge wurden auch eingebaut, die Maschineneinrichtungen konnten aber nach Ausbruch des Krieges nicht mehr angebracht werden. Die Streckenanschläge sind einige Jahre ausgelegt gewesen; sie haben aber nicht standgehalten und mußten 1917 sogar ausgebaut werden, da man Betriebsgefährdungen durch sie befürchtete.

Eine andere verhältnismäßig gute mechanische Auslösevorrichtung ist bei amerikanischen Schnellbahnen in der folgenden Ausführung versucht worden: Eine senkrecht bewegliche Stange ist zwischen zwei Gleitstücken an der Maschine gelagert und so gegen fremde Anschläge (Schnee, Steine) gut geschützt; sie soll durch verhältnismäßig schmale hebelartige Streckanschläge an den Signalstellen gehoben werden und dann auf der Maschine ein Signal auslösen. Über die Ergebnisse dieser Versuchsausführung ist mir nichts bekannt geworden. Ich kann mir aber nicht denken, daß sie im strengen Winterwetter sehr zuverlässig arbeiten würde.

Bereits seit 1880 hat man bei der französischen Nordbahn, angeblich mit gutem Erfolg, versucht, von einer zwischen den Schienen gelagerten längeren Kontaktfläche Ströme von der Strecke über biegsame Schleifbürsten auf die Maschine zu leiten. Die Schleifflächen zwischen den Schienen bestanden aus einer Kupferhaut von etwa 15 bis 20 cm Breite und 2 bis 4 m Länge. Wegen ihrer gerauhten Oberfläche erhielt sie den Namen „Krokodil-Kontakt". Der Strom, der durch die ortfesten Signale gesteuert werden konnte, wirkte auf der Maschine auf einen Hughesmagneten zur Auslösung einer Pfeife. In den Jahren 1901—05 hat die sächsische Eisenbahnverwaltung in der Nähe von Freiberg im Erzgebirge eingehende Versuche mit einer Einrichtung ähnlicher Art angestellt. Nachdem die kupferne Kontaktplatte, die eine Länge von 4 m hatte und bei einer Breite von 15 cm 6 mm stark war, mehrfach beschädigt und einmal sogar von dem Schneeräumer einer Zugmaschine fortgerissen und auf das freie Feld geschleudert worden war, wurde die Kontaktplatte schließlich auf eine Höhe von nur 50 mm über S. O. eingestellt. Die Maschinenbürsten, aus bestem federndem Bronzedraht hergestellt, ragten dabei bis auf 40 mm über S. O. herab. Die Anlage arbeitete dann zuletzt bis zum Frühjahr 1905 gut. Im März jedoch, als eines Tages zunächst nasser, dann mehr trockener Schnee reichlich fiel und unmittelbar danach in der Nacht ein scharfer Frost einsetzte, wurden die Bürsten an der Maschine im Laufe weniger Tage vollständig zerstört; sie erlitten auf dem gefrorenen und mit Kies und kleinen Steinchen durchsetzten Schnee eine außergewöhnliche Abnutzung und Formänderung, die schließlich zu einer vollständigen Auflösung des Drahtbündels führte. Auf Grund dieser sehr ungünstigen Ereignisse weniger Tage wurden die Versuche ganz eingestellt, da man die Überzeugung gewonnen hatte, daß man auf diesem Wege das Ziel nicht erreichen würde.

Zu gleicher Zeit wurde in der Nähe von Freiberg eine

Schleifkontakt-Einrichtung nach dem Vorschlage von Siemens & Halske geprüft, bei der biegsame Schleiffedern an der Profilstelle B (s. Abb.) aus der Umgrenzung der Lokomotive herausragten und vor den Vorsignalen auf senkrechte kupferne Schleifflächen trafen, die denselben Zweck hatten wie die Krokodilhaut. Auch diese Versuchseinrichtung wurde in jenen Märztagen vollständig unbrauchbar; auch hier hielten die Schleiffedern in den Schneewehen nicht stand. Ähnlich verliefen die Versuche nach dieser Anordnung bei den anderen Verwaltungen.

Die Preußisch-Hessische Eisenbahnverwaltung hatte auch Versuche mit Schleifbügeln angestellt, die an der Profilstelle C mit fahrdrahtartig aufgehängten Schleifdrähten zusammenarbeiten sollten. Dem Vernehmen nach hat diese Anordnung unter den verschobenen Lasten der Güterwagen zu leiden gehabt. Rauhfrost und Eis sind auch hier zweifellos sehr hinderlich für eine zuverlässige Kontaktgebung.

Eine Schwäche aller mechanischen Einrichtungen ist jedenfalls die, daß sie bei den sehr großen Zuggeschwindigkeiten nicht dauerhaft genug sind und unter den Unbilden der Witterung, namentlich im Winter, wenn der Lokomotivführer hauptsächlich eine Unterstützung braucht, wenig zuverlässig wirken, ja sogar vollständig unbrauchbar werden. Auch die Einrichtungen unseres westlichen Nachbarn müssen trotz der wesentlich günstigeren klimatischen Verhältnisse nicht zuverlässig gewirkt haben. Das deuten Versuche an, die 1911 zwischen Brüssel und Lüttich mit Strecken-Stromschließern angestellt wurden, die aus 15—18 m langen 40 mm hohen und 4 mm starken Streifen aus weichen, kantig in 20 mm Entfernung nebeneinander angeordneten Stahlblechen hergestellt waren. Dieser Blechrost war auch in der Gleismitte angeordnet. Vor und hinter ihm verhinderten keilförmige Anlaufschwellen, wie bei unseren Versuchen und denen der Nordbahn, daß niederhängende Wagenteile an dem Rost sich verfingen. Daß der Kontakt zuverlässig gewirkt habe, wird nicht gesagt; nach einer Begutachtung soll er nur „besser gegen Vereisung geschützt sein als andere Vorrichtungen ähnlicher Art."

Das Versagen der mechanischen Übertragungseinrichtung führte die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin dazu, zwei eigenartige, praktisch aber nicht verwertbare Vorschläge zu machen. Der eine ging dahin, den Luftzwischenraum zwischen Maschine und Fahrbahn durch einen Luftstrahl zu überbrücken. Traf dieser an einen Streckenanschlag, so sollte durch den Rückstau auf der Maschine ein elektrischer Kontakt für eine Signalgebung hergestellt werden. Der Vorschlag krankte an dem Umstand, daß dieser Rückstau auch durch fremde Körper, durch Steine, gefrorenen Schnee oder dergleichen zur unrechten Zeit herbeigeführt werden kann.

Der andere Vorschlag ging dahin, von ständig brennenden Lampen neben den Vorsignalen polarisiertes Licht auf die Maschine zu lenken und dort auf Selenzellen wirken zu lassen.

Einen anderen Weg ging die Signalbauanstalt Gebr. Stahmer in Georgsmarienhütte, die den Zwischenraum zwischen Maschine und Fahrbahn magnetisch zu überbrücken vorschlug. Es eignen sich hierfür die Profilstellen A, B und D. Stahmer brachte ein breites Bündel kräftiger Hufmagnete auf dem Bahnkörper an, und auf der Maschine, den Magneten gegenüber, einen Empfänger nach Art der Drehspule von Deprez d'Arsonval. Die Preußisch-Hessische Eisenbahnverwaltung versuchte die Einrichtung an der Profilstelle D, die Bayerische angeblich an der Stelle A und die Sächsische an der Stelle B. Ich kann hier nur über die sächsischen Versuche berichten. Sie sind noch nicht abgeschlossen, und ich kann nur soviel sagen, daß die Magnete auf der Fahrbahn mehrfach beschädigt worden sind, meist von verbogenen Güterwagen-Trittbrettern. Es ist sogar vorgekommen, daß die schweren Magnete in den Bahngraben geworfen wurden. Die Empfänger wurden ebenfalls mehrfach beschädigt, meist durch den Steinschotter oder durch andere Gegenstände, die zufällig neben den Gleisen aufgestellt oder hingeworfen waren; in einer Schneewehe wurde ein Empfänger sogar ganz abgerissen. Der Zwischenraum zwischen Empfänger und Magnet betrug 145 mm. Wenn die Magnete und Empfänger in Ordnung sind, arbeitet die Anlage bei über 5 km/St. Geschwindigkeit bis zu den höchsten Geschwindigkeiten gut, aber sowohl die Magnete als auch die Maschinenempfänger konnten bisher nicht genügend vor Beschädigung und Zerstörung geschützt werden.

Bei einem Parallelversuch haben wir mit gutem Erfolg den Drehspulenempfänger durch eine in gleicher Lage angeordnete Induktionsspule ersetzt. Die in ihr induzierten Ströme sind so kräftig, daß sie unmittelbar das optische Signal und den Ortsstrom für das akustische Signal auf dem Führerstand auslösen.

Einen anderen Weg, von der Fahrbahn auf die Maschine einzuwirken, haben Siemens & Halske für die Wechselstrombahn Dessau-Bitterfeld vorgeschlagen. Unmittelbar über den Schienen zwischen den Lokomotivrädern und durch dieses gedeckt sollte ein Wechselstrom-Elektromagnet angeordnet werden. Für gewöhnlich wird dann ein bestimmter magnetischer Kraftfluß erregt. Durch eine vereinzelte unmagnetische Schiene aus Nickelstahl an der Signalstelle sollte der magnetische Kraftfluß und damit auch der Erregerstrom eine Änderung erleiden. Zu einem Versuche nach diesem Vorschlage ist es bis jetzt leider nicht gekommen, weil der Krieg dazwischen kam.

Mit einem elektrischen Strom von hoher Spannung will die Eisenbahnsignal-Bauanstalt Max Jüdel & Co. in Braunschweig den Zwischenraum überspringen. Sie ordnet auf der Maschine einen Turbo-Wechselstrom-Generator an und speist mit dem Strom, der zugleich für die Lampen und Signallichter der Maschine benutzt werden soll, einen Transformator, dessen Hochspannungswicklung auf der einen Seite geerdet und auf der anderen Seite zu einem Pol geführt ist, der etwa 85 mm über S. O. liegt. Streift dieser Pol an einer in 50 mm über S. O. liegenden geerdeten Schiene als Streckenanschlag vorbei, so springt Strom über. Es ändert sich dadurch die sekundäre und primäre Belastung des Transformators, in dessen Speisestromkreise ein Selenoid für die Steuerung der Signallampen liegt. Auch diese Versuchseinrichtung, die während des Krieges maschinentechnisch gut ausgebildet worden ist, konnte praktisch noch nicht erprobt werden. Ob es mit ihr gelingt, nur an den Signalstellen, nicht aber auch dort wo andere Eisenteile hervorragen, eine Stromeinwirkung sicher zustandezubringen, ist eine Frage, die nur praktisch gelöst werden kann. (Schluß folgt.)

Die Einrichtung der Betriebsverwaltung bei den neuen Reichseisenbahnen.

Vom Bauinspektor Dr.-Ing. Gaber (Heidelberg), mit Billigung der Vereinigung der höheren techn. Staatsbeamten in Baden.

Die Zusammenfassung der verschiedenen deutschen Eisenbahnverwaltungen zu einer einheitlich verwalteten und betriebenen Reichsbahn hat in Süddeutschland viele Anhänger. Die Mehrzahl der technischen Fachleute, insbesondere die jüngeren, haben immer wieder darauf hingewiesen, welche Vorteile eine Reichsbahn für die Allgemeinheit und für Süddeutschland insbesondere bringen würde. Der Krieg hat die Süddeutschen den inneren Betrieb der preußischen Bahnverwaltung kennen lernen lassen. Denn das Feldeisenbahnwesen war im wesentlichen nach preußischem Muster orga-

siert. Wenn auch die Mehrzahl der Offiziere und Beamten, Soldaten und Arbeiter aus der preußischen Eisenbahnverwaltung stammten, so waren doch die süddeutschen Verwaltungen verhältnismäßig stark und gerade in den leitenden Stellungen vertreten. Die Riesenaufgabe, welche die Versorgung so vieler Armeen auf nahen und weiten Kriegsschauplätzen stellte, wurde lange Zeit und nach verhältnismäßig geringer Umbildung und Ergänzung einwandfrei gelöst. Diese Leistungen waren nicht so sehr in der zum Teil sogar mangelhaften militärischen Vorbereitung begründet, als vor allem darin, daß General Gröner sich auf die gute preußische Organisation und auf das in einer guten Friedensschule wohl vorbereitete deutsche Beamten- und Arbeiterheer stützen konnte.

Wir Süddeutschen haben uns gerne in die neue Form hineingepaßt, denn ihre Vorzüge waren einleuchtend: Scharfe Abgrenzung der Zuständigkeit der Stellen, große Selbständigkeit der Unterstellen und dadurch große Arbeitsfreude und Arbeitsleistung, Vereinigung von Bau und Betrieb und dadurch Vereinfachung und Beschleunigung des Geschäftsganges bei gleichzeitiger Ersparnis von Beamten. Die einfache, klare Gliederung ließ auch den nichtpreußischen Beamten sich bald eingewöhnen und erleichterte ihm die Arbeit. Wohl alle, welche sachlich urteilen und durch leitende Tätigkeit einen Überblick gewonnen haben, sind als Anhänger der Grundzüge der preußischen Eisenbahnorganisation zurückgekehrt. Die Vorschläge des bayerischen Reg.-Rats Hinkelbein (des früheren Leiters des maschinentechnischen Dienstes im Westen) zur Verreichlichung der Eisenbahnen beweisen, daß auch bayerische Fachleute sich den Ausbau der Reichsbahnen im wesentlichen nach dem bewährten preußischen Muster vorstellen. Auch er behält die Dreiteilung der Oberstellen in anordnende, überwachende und vollziehende Behörde bei, entsprechend dem Ministerium, der Direktion und dem Amte. Die Zahl der Instanzen wird dadurch auf das geringstmögliche Maß von drei Stellen beschränkt. Besonders glücklich ist sein Vorschlag, sämtliche Oberstellen mit den laufenden Aufgaben des Außendienstes zu betrauen und dadurch den Zusammenhang zwischen ihnen und der Praxis lebendig zu erhalten. Es ist wichtig, daß auch die anordnende und überwachende Stelle die vielen Schwierigkeiten beim Vollzug aus eigener Anschauung kennen lernen und die aus den Bedürfnissen des Alltages sich ergebenden Anregungen ständig empfangen. Die innere Dreiteilung der Oberbehörde in Verkehr, Bau mit Betrieb und maschinentechnischen Dienst wird ebenfalls von ihm verlangt. Seine Begründungen bauen im wesentlichen auf den im bayerischen maschinentechnischen Dienst gesammelten Erfahrungen auf. Der Aufsatz des badischen Betriebsinspektors Kraus in Nr. 75 v. J. gibt Veranlassung, auf Grund der besonderen badischen Verhältnisse hier zur Frage der Vereinigung von Bau und Betrieb von bautechnischer Seite Stellung zu nehmen.

Wohl bei allen Eisenbahnverwaltungen werden die Bahnanlagen der freien Strecke und der Bahnhöfe von bautechnisch vorgebildeten Beamten entworfen, ausgeführt und unterhalten. Der Entwurfsbearbeiter soll die im Betrieb gesammelten Erfahrungen verwerten und eine Anlage schaffen, welche den Bedürfnissen des Betriebes richtig und wirtschaftlich genügt. Daraus folgt, daß der Entwurfsbearbeiter vorher im Betriebsdienst gewesen sein soll, denn nur dann lernt er die Bedürfnisse des Betriebes aus eigener Anschauung richtig kennen und ist nicht auf das Urteil andersfachlicher Mitarbeiter angewiesen. Andererseits wird wohl auch zugegeben werden, daß der Schöpfer der Bahnanlage den besten Einblick in ihre Benutzbarkeit haben wird und am ehesten ihre Vorzüge und Nachteile bei der Betriebsführung berücksichtigen kann, wenn er die nötige Organisationsgabe besitzt. Allerdings ist der Verkehr Auftraggeber und der Betrieb Auftragnehmer und nicht Selbstzweck. Der Vollzug entwickelt sich im Rahmen der bestehenden Anlagen ab. Ihre Leistungsfähigkeit im ganzen kann durch entsprechende Einteilung der Anlagebenutzung innerhalb gewisser Grenzen sicherlich gesteigert werden. Aber auch die beste Organisationsgabe kann die Beschränkung durch die Wirklichkeit nicht aufheben und auf die Dauer z. B. den fehlenden Verschiebebahnhof durch ein noch so sinnvolles Aufteilen seiner Aufgaben unter die Nachbarbahnhöfe nicht ersetzen. Die weitschauende Betriebsverwaltung muß für eine lebendige Fortentwicklung der Bahnanlagen und ihren planvollen Ausbau sorgen: für rechtzeitige Anlage von Güterschleppbahnen, für neue Zugbildungsstationen des Güter- oder Personenverkehrs, für die neuen Lokomotiv- und Werkstättenbahnhöfe usw. Ihre Aufgabe ist eben nicht nur die zweckentsprechende Bereitstellung und Verteilung der vorhandenen Mittel zur Massenverteilung, sondern in wesentlichem Maße die richtige, planvolle Fortentwicklung, Erneuerung und Ergänzung dieser Mittel, um der vermutlichen Verkehrsentwicklung vorauszueilen. Der Betrieb in höherem Sinne kann nicht gut mit dem kunstvollen Spiel auf einem Instrument verglichen werden, da dieses Instrument nicht gleichbleiben darf, sondern unaufhörlich fortentwickelt werden muß, um dem stets wechselnden und wachsenden Verkehr rechtzeitig genügen zu können. Aber nur derjenige, welcher aus erworbenen Erfahrungen auf künftige Bedürfnisse schließen kann, kann die Fortentwicklung in die richtigen Bahnen lenken. Wie der Lokomotivführer die technischen Einzelheiten seiner Maschine kennen muß, der Flugzeugführer mit dem Bau seiner Maschine vertraut sein muß, so müssen auch die führenden Köpfe des Betriebsdienstes bautechnische Kenntnisse und die leitenden bautechnischen Stellen eigene Betriebskenntnisse haben. Nichts liegt daher näher, als an die bautechnische Vorbildung der Hochschule eine betriebstechnische Schulung im Berufe anzuschließen und so einen Stamm Oberbeamter heranzubilden, die gleichermaßen für den Bau wie für den Betrieb geeignet sind, und in deren Hand daher auch Bau- und Betrieb schließlich vereinigt werden kann, wenn sich dadurch der Verwaltungsaufwand verkleinern läßt oder andere Vorteile erzielt werden können.

Wie viele Annehmlichkeiten und Vereinfachungen diese Vereinigung von Bau und Betrieb tagtäglich für den Dienst bringt, zeigt sich gerade hier in Baden, wo sie nicht besteht. Die Trennung wirkt ungünstig herunter bis zum Lampen- und Weichenwärter, der zwei Amtsstellen untersteht, und macht sich in erhöhtem Maße beim Bahnmeister und den Ortsstellen des Betriebsdienstes geltend. Der Geschäftsgang muß schleppend sein, wenn bei jeder Kleinigkeit an den Betriebsanlagen der Umweg von Ortsstelle über Betriebsinspektion zur Bahnbauinspektion und zum Bahnmeister zurückgegangen werden muß. Neben dieser rein formalen Seite verteuert die Trennung auch nicht unerheblich das Bauen am Betriebsgleis, da erfahrungsgemäß der verantwortliche Betriebsbeamte oft nicht genug Sicherungsvorschriften aufstellen kann, welche in ihrem Übermaß den Bau eben hemmen und verteuern müssen.

Eine Geschäftsgliederung soll vor allem nach ihrem Erfolg beurteilt werden. Es wäre aber falsch, für die Beurteilung eine ungewöhnliche Zeit mit außerordentlichen Schwierigkeiten in der Personal- und Materialgestellung, mit ungewöhnlichen Anforderungen des Verkehrs und so weiter zu wählen. Eine gute Maschine wird im allgemeinen nicht für Spitzenleistungen gebaut, sondern soll im normalen Dauerbetrieb zuverlässig und wirtschaftlich arbeiten. So darf auch hier nur die Bewährung in der normalen Friedenszeit untersucht, und jede Verwaltung muß darauf zugeschnitten werden, daß sie vor allem in normaler Zeit reibungslos und wirtschaftlich arbeitet. Ungewöhnliche Zeiten erfordern ungewöhnliche Mittel, Ergänzungen und Aushilfen. Auch im Zugförderungsdienst kennt man für außergewöhnliche Fälle den Vorspann- oder Nachschubdienst.

Maßgebend für den Vergleich ist der finanzielle Erfolg und der Personalaufwand bei den einzelnen Verwaltungen. Es ist aber unbestritten, daß von allen deutschen Bahnverwaltungen die preußische den besten Jahresertrag, den kleinsten Verwaltungsaufwand und den kleinsten Aufwand an Arbeitern und Beamten im friedensmäßigen Dauerbetriebe hatte.

Gerade beim Personalaufwand fällt es auf, wie stark das Beamtenheer von Norden nach Süden wächst, und welchen Umfang es z. B. bei der österreichischen Verwaltung annahm. Der Norden hat es mehr verstanden als der Süden, entsprechend der fortschreitenden technischen und allgemeinen Schulung der breiten Volksschichten, die Unterstellen mit immer hochwertigeren Aufgaben zu betrauen und die Zahl der Führerstellen entsprechend zu beschränken. Dafür konnte aber diesen Oberbeamten ein weiter Spielraum für freie Betätigung gewährt werden, während im Süden viel Intelligenz und Tatkraft brach liegt und wegen nicht entsprechender Tätigkeit allmählich leicht eintrocknet und verrostet.

Es ist selbstverständlich, daß die Erfahrungen des letzten Jahrzehntes bei der Geschäftsgliederung der Reicheisenbahn verwertet werden müssen, daß z. B. die Zuständigkeit der Ämter und Direktionen vergrößert werden soll, und daß vor allem eine neue geographische Einteilung eintreten muß, die nicht mehr durch die zum Teil widersinnigen politischen Grenzen, sondern durch die Bedürfnisse des Verkehrs und Betriebs, d. h. durch die Forderung nach größter Wirtschaftlichkeit bei höchster Leistungsfähigkeit bedingt sein soll.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß auch süddeutsche technische Fachleute im allgemeinen eine Gliederung der Reichsbahnen grundsätzlich nach dem Vorbild der preußischen Bahnen als zweckmäßig ansehen, und daß auch sie für die bautechnische Ausbildung der oberen Betriebsbeamten und die betriebstechnische Ausbildung der oberen Baubeamten, kurzum für Vereinigung von Bau und Betrieb, sind, da mit dieser Geschäftsgliederung der höchste Reingewinn bei kleinstem Verwaltungsaufwand und vollständiger Verkehrsbefriedigung erzielt worden ist.

Fehlende und überzählige Wagenladungen.

In Nr. 65 v. J. dieser Zeitung macht der Obergütervorsteher, Rechnungsrat Clausing, Duisburg, längere Ausführungen über die Mängel, die der Beförderung von Wagenladungen und den zugehörigen Papieren anhaften. Kann man diesen Ausführungen ohne weiteres zustimmen, so kann dies von den Vorschlägen zur Beseitigung dieser Mängel nicht gesagt werden. Im Vordergrunde steht zunächst der Kasten, der zur Aufnahme der Papiere dient. Daß dieser mit einer Glasscheibe versehen ist, beeinträchtigt seine Brauchbarkeit für die Praxis. Denn es ist hierbei zu berücksichtigen, daß die Glasscheiben leicht Beschädigungen ausgesetzt sind, und daß sie geputzt werden müssen. Es ist ferner dem Rangier- und Zugpersonal bei Nacht und schlechtem Wetter nicht möglich, die hinter der Glasscheibe nach außen hin sichtbare Schrift abzulesen, so daß schon dadurch das ganze Verfahren erschwert wird. Was nun die Durchführung des Verfahrens anbetrifft,

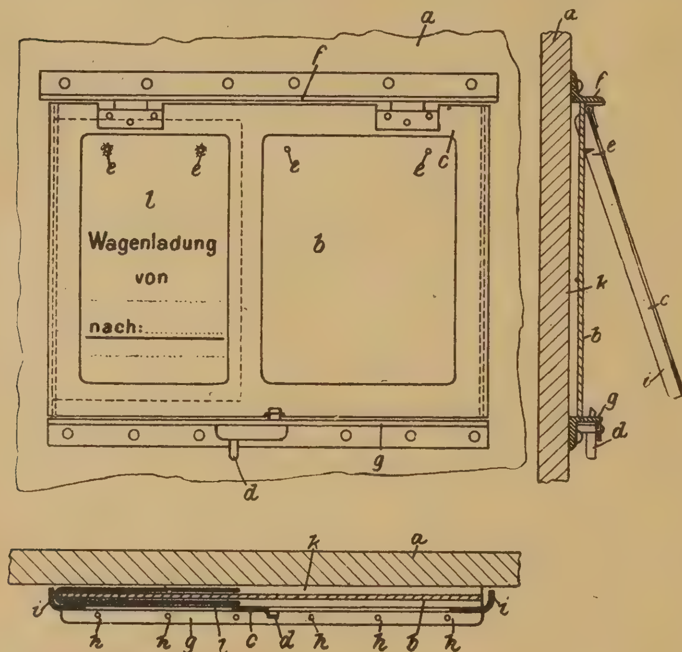


Abb. 1.

so sind mir die Vorschläge, die hierüber gemacht worden sind, wohl verständlich, aber sie weisen Lücken auf. Auffallenderweise ist von der Anbringung von Wegezetteln gar keine Rede. Hieraus muß gefolgert werden, daß der Verfasser diese bei Wagenladungen ganz beseitigen und sie durch die Frachtbriefe ersetzen will. Denn er sagt: „Die Frachtbriefe sind zur Hälfte zu falten, so daß deren vorderer Teil hinter der Glasfläche nach außen hin sichtbar erscheint.“ Da zu jedem Wagen nur ein Frachtbrief vorhanden ist, so würde der Wagen nur auf einer Seite mit einem Ausweis versehen werden können. Es würde also dem Rangier- und Zugpersonal auf der den Papieren entgegengesetzten Seite das erforderliche Auskunftsmittel fehlen. Die Rangierseite ist doch auf den verschiedenen Stationen nicht immer dieselbe. Wenn beabsichtigt ist, die Wegezettel durch den Frachtbrief zu ersetzen, so ist es mir unverständlich, weshalb die Papiere erst in die Kasten gelegt werden sollen, nachdem die Wagen in einem zum Abgang bereitstehenden Zuge stehen. Schon bevor die Freilade- und Anschlußgleise ausrangiert werden, müssen die Wagen fertig, d. h. mit Ausweisen versehen sein, aus denen der Bestimmungsort zu ersehen ist, was bei dem vorgeschlagenen Verfahren nicht zutrifft. Daß die Papiere dem Zugpersonal ganz entzogen werden sollen, halte ich für verfehlt. Dadurch würde dem Verschieben von Ladungen, das in letzter Zeit leider allzuhäufig vorkommt, nur Vorschub geleistet.

Mehr Erfolg verspreche ich mir von dem unter Nr. 311905 (s. Abbildung 1) vom Reichspatentamte patentierten Zettelhalter, der die Aufnahme eines Notzettels vorsieht. Durch die Vorrichtung soll einerseits das Bekleben der Güterwagen mit Wegezetteln vermieden werden, das die Wagen verunziert und die Gefahr des Abspringens oder Abweichens solcher Zettel mit sich bringt; andererseits soll dem Wagen ein sogenannter Notzettel beigegeben werden, der, für gewöhnlich nicht sichtbar, nur im Bedarfsfalle zur Benutzung kommt. Auch das Beschreiben der Wagen mit Kreide wird hierdurch entbehrlich.

Die Abbildung 1 stellt eine Ausführung dar, die für zwei verschiedene Zettelgrößen brauchbar ist, z. B. für solche Zettel, die für Wagenladungsgüter, und für solche, die für Kurs- oder Umladewagen gebraucht oder von Privatfirmen verwandt werden. An einer an die Wagenwand a zu schraubenden Platte b ist ein zwei Fenster bildender Rahmen c um eine seiner Kanten drehbar aufgehängt und mit einer Schließvorrichtung d beliebiger Art versehen. Die Platte b enthält

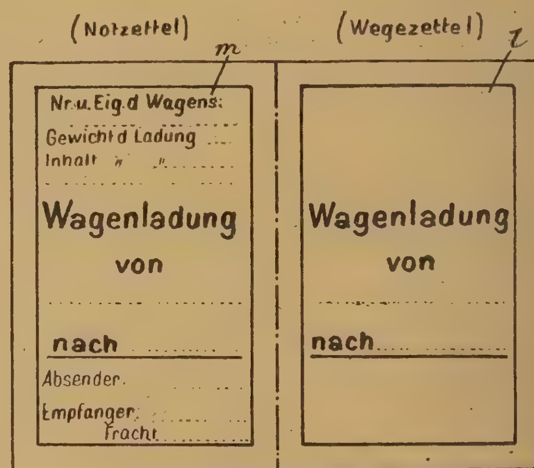


Abb. 2.

im Bereiche der Fenster Ansteckstifte e, auf die nach Abklappen des Rahmens c Papierzettel, die größer sind als die Fensteröffnungen, gehängt werden können. Das Eindringen von Regenwasser wird durch eine obere wagerechte Deckleiste f verhütet, die zweckmäßigerweise als Winkelleiste ausgebildet ist, und eine den unteren Abschluß bildende, ebenfalls winkelförmige Leiste g ist zum Zwecke der Ableitung des Regenwassers mit Löchern h versehen. Die Platte b läßt zwischen sich und der Wagenwand a einen Hohlraum k frei, der durch umgekröpfte Seitenstreifen i des Rahmens c abgedeckt wird. Dieser Hohlraum k dient zur Aufnahme eines heftartig umgeschlagenen Teiles des Wegezettels (Abb. 2), dessen zurückgeschlagener Teil den Notzettel bildet, der in dem Hohlraum k verdeckt und sicher liegt und daher als Ausweis dienen kann, wenn der Frachtbrief verloren gegangen oder vom Wagen getrennt worden ist. Die Anordnung bringt auch noch den Vorteil mit sich, daß auch die Rückseiten der Zettel benutzt werden können, z. B. an Stelle der Beschreibung der Wagen auf den Empfangsstationen.

Sollte dieser Vorschlag angenommen werden, so wird das Nachforschungsverfahren wesentlich eingeschränkt, der Telegraph wird erheblich entlastet, und die Eisenbahnen bleiben vor größeren Schäden bewahrt.

Braunschweig, Westbhf.

W. Koch, Oberbahnhofsvorsteher.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Zuschläge zu den Frachtsätzen der preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Der Gesetzentwurf über Erhebung von Zuschlägen im Güter- und Tierverkehr der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen (vgl. Nr. 14, S. 157 d. Ztg.) ist, nachdem der Staatshaushaltsausschuß darüber Bericht erstattet und ihn der Landesversammlung wieder vorgelegt hat, am 23. d. M. im Plenum der preußischen Landesversammlung in zweiter und dritter Lesung unverändert angenommen worden. Damit tritt also am 1. März die Erhöhung der Frachttarife um 100 % in Kraft.

— **Der preußische Eisenbahnminister über die Tariferhöhungen.** In der Preußischen Landesversammlung hat Eisenbahnminister Oeser sich am 19. Februar zu der Vorlage betreffend die Erhöhung der Zuschläge im Güter- und Tierverkehr der „D. Allg. Ztg." zufolge wie folgt geäußert: „Die Vorlage, die eine Erhöhung des Tarifs um 100 % darstellt, wird voraussichtlich Ihnen ebensowenig Freude machen wie der Staatsregierung. Auch wir sind uns der schweren Folgen dieser Vorlage bewußt. Wir befinden uns aber in einer Zwangslage. Die Vorlage ist der Ausdruck des Zustandes unseres gewerblichen Lebens, wie er durch den Krieg hervorgerufen worden ist. Am 1. April 1918 trat eine Erhöhung von 15 %, am 1. April 1919 eine solche von 60 % und am 1. Oktober 1919 um 50 % ein. Alle diese Erhöhungen waren unzureichend und nicht geeignet, die entstandenen Fehlbeträge zu decken. Als ich im Oktober für die 50 %ige Erhöhung eintrat, war ich mir voll bewußt, daß damals schon eine Erhöhung um 100 % sachlich richtig gewesen wäre. Wir glaubten aber das Wirtschaftsleben schonen zu müssen, und dann schien es uns nicht ausgeschlossen, daß eine allmähliche Besserung der Finanzgebarung eintreten könnte. Diese Meinung hat sich als durchaus irrig erwiesen. Es kam eine Reihe bis dahin nicht veranschlagter Auslagen hinzu, persönlicher und sachlicher Natur. Die Eisenbahnverwaltung mußte Beschaffungszulagen gewähren, die sie schwer belasteten. Über die durch die Tariferhöhung neu entstehenden Ausgaben wird dem Hause alsbald eine besondere Vorlage unterbreitet werden müssen. Wir glaubten, mit der Arbeiterschaft zunächst wenigstens einen Nottarif abschließen zu müssen, trotzdem die Eisenbahnen alsbald an das Reich übergehen werden, um nicht den Eindruck zu erwecken, als ob Preußen zu einem derartigen Tarifvertrage nicht geneigt sei, wohl aber das Reich. Die Ausgaben der Eisenbahnverwaltung haben insbesondere auch sich durch die Preissteigerung und Knappheit der Rohstoffe erhöht. Alle Lager sind durch den Krieg leer geworden, es besteht großer Warenhunger. Auch heute noch verbrauchen wir mehr Güter, als wir herstellen. Durch diese Umstände sind die ungewöhnlichen Preissteigerungen eingetreten, die unmöglich ohne Tariferhöhungen bestritten werden können. Wegen Kohle haben wir uns entschließen müssen, auch Koks zu verwenden, obgleich dies unwirtschaftlich ist. Trotzdem sind die Ausgaben der Eisenbahn für Kohlen ungeheuer gestiegen, und zwar um 1397 %. Gewaltig sind auch die Preissteigerungen für Schienen. Der Eisenbahnoberbau ist durch den Kriegsverkehr ungewöhnlich verschlissen, lange Strecken müssen neu beschient werden. Dabei müssen wir froh sein, wenn wir überhaupt noch genügend Schienen bekommen können, um die Betriebssicherheit aufrechterhalten zu können. Die Preissteigerung für Eisenbahnstreben beläuft sich sogar auf über 2000 %. Der Betrag, den wir für Eisenbahndiebstähle zu bezahlen haben, hat sich im Laufe des Krieges außerordentlich erhöht. Das ist zum Teil eine Folge der allgemeinen Preiserhöhung, zum Teil aber auch eine Folge des außerordentlichen Anwachsens der Zahl der Diebstähle. Wenn für die scharfe Bekämpfung der Diebstähle Geld ausgegeben wird, so ist das durchaus wirtschaftlich gehandelt, denn hierdurch werden zuletzt doch erhebliche Ersparnisse erzielt. Unter keinen Umständen können wir die gewaltigen Preissteigerungen mitmachen; wir müssen die Tarife dem Wirtschaftsleben anpassen. Wenn alle Gegenstände im Preise steigen, können wir nur durch eine einschneidende Tariferhöhung einen Ausgleich herbeiführen. Allerdings wird die Tariferhöhung wieder dazu beitragen, die Preise zu steigern. Die Durchfuhr, vor allen Dingen vom Westen her, wird durch die Tariferhöhung nicht beeinträchtigt, denn die Durchfuhr wird bei uns so billig befördert, daß es für Holland z. B. von größerem Wert ist, zu Lande befördern zu können, als auf dem Seewege. Wir sind verpflichtet, die Durchfuhr zu den billigen einheimischen Tarifen zu befördern. Es ist der allgemeine Wunsch, die Tariferhöhung schon am 1. März durchzuführen, um möglichst bald den Vorteil davon zu genießen. Wir hoffen, trotz aller Bedenken und Schwierigkeiten, nun doch durch Arbeit wieder empor zu kommen, indem wir unsere Finanzen gesund zu machen versuchen."

— **Änderung der Bezeichnung der Militär-Generaldirektion.** Die der Waffenstillstandskommission in Düsseldorf unterstellte bisherige Militär-Generaldirektion der Eisenbahnen gehört seit dem 1. Januar 1920 zum Geschäftsbereich des Reichsministers für Wiederaufbau und führt die Bezeichnung „Kommissar für die Rückführung von Eisenbahnmaterial" mit dem Sitz in Düsseldorf.

— **Das deutsche Feldeisenbahnwesen in englischer Beleuchtung.** Die englische Fachzeitschrift „Railway Gazette" — s. ihre Würdigung durch v. d. L. in Nr. 9, 1919 d. Ztg. — brachte vor kurzem einen längeren Aufsatz über den deutschen Eisenbahnbetrieb im besetzten Gebiet Belgiens und Frankreichs, der anscheinend von einem wohlunterrichteten Eisenbahnfachmann des englischen Heeres auf Grund deutscher Unterlagen verfaßt war. Seine Darlegungen sind im allgemeinen objektiv gehalten und erkennen an, daß vom deutschen Feldeisenbahnwesen bedeutende Leistungen auf dem Gebiete des Verkehrs und Betriebes vollbracht worden sind. Die Schriftleitung der „Railway Gazette", die sonst sehr deutschfeindlich ist und sich keine Gelegenheit entgehen läßt, bissige Bemerkungen über Deutschland zu machen, kann in den begleitenden Worten, die sie nach englischem Gebrauch dem Aufsatz über den deutschen Eisenbahnbetrieb in Belgien und Frankreich widmet, nicht umhin, ihre Anerkennung über die Voraussicht, die Gründlichkeit und die Anpassungsfähigkeit der Deutschen in bezug auf die Bedürfnisse des Krieges auszusprechen. Als besonders bemerkenswert erscheint ihr dabei die Schnelligkeit, mit der die von den Ententetruppen beim Rückzug zerstörten Eisenbahnen wiederhergestellt worden sind, und das ebenso schnell hergestellte Fernsprechnetz, das den betriebsleitenden Stellen die Regelung des Verkehrs zweckmäßig erleichterte. Der Bericht beweist, sagt die Schriftleitung, daß die Deutschen die Aufgaben der Eisenbahn in bezug auf den Angriff gegen Belgien wohl durchdacht hatten, und die Geschwindigkeit, mit der das Personal der belgischen Eisenbahnverwaltung und später auch das der französischen Eisenbahnverwaltungen beseitigt und durch deutsches ersetzt wurde, beweist, daß die militärische Organisation der Eisenbahnen im voraus sorgfältig ausgearbeitet war. Wenn auch die letztere Bemerkung ein Seitenhieb sein und auf die Schuld Deutschlands am Kriege hinweisen soll, so kann doch bei richtiger Auffassung auch diese feindliche Stimme nur als eine Anerkennung der gründlichen Arbeit angesehen werden, die in Deutschland von jeher geleistet worden ist. Die beiden glänzendsten Organisationen Deutschlands waren sein Heer und seine Eisenbahnen, und wo beide zusammenarbeiteten, mußte wohl etwas Vorbildliches geschaffen werden. Der Glanz seines Heeres ist leider dahin; hoffen wir, daß wenigstens die Eisenbahnen in bezug auf ihre Einrichtungen, ihre Betriebs- und Verkehrsleistungen bald wieder die Stelle einnehmen, die sie früher eingenommen haben.

— **Zur Übernahme der Eisenbahnen auf das Reich.** Am 20. Februar tagte in Leipzig der Gesamtvorstand des Bundes Deutscher Verkehrs-Vereine, der sich u. a. mit wichtigen Organisationsfragen, ferner mit dem Thema „Valuta und Fremdenverkehr" und den Verkehrsbeziehungen zu unseren Grenzgebieten beschäftigte. Ferner wurde hinsichtlich der Verreichlichung der Eisenbahnen eine Entschließung angenommen. Der Bundesvorstand stellt sich in der Angelegenheit der Übernahme der Eisenbahnen auf das Reich vorbehaltlos auf den Boden der Reichsverfassung. Der Bund erblickt in der Beschleunigung dieser Übernahme die einzige Möglichkeit zum Ausbau der überspannten, das Wirtschaftleben erdrosselnden Tarifpolitik. Er verwirft die Bestrebungen, die darauf abzielen, dem Sinne der Verfassung entgegen, einzelnen Ländern Sonderrechte bei der Organisation der Reichseisenbahnverwaltung einzuräumen. Bei voller Anerkennung der durch die Verfassung gewährleisteten Berücksichtigung der Verkehrs- und Wirtschaftsinteressen der Länder hat er schwere Bedenken gegen die von einigen Landesverwaltungen beantragte Übernahme anderer Staatsschulden als der Eisenbahnschulden auf die Reichseisenbahn. Er erblickt in einer solchen Maßnahme, welche die Reichseisenbahn von vornherein belasten würde, die größte Gefahr für die Wiederaufrichtung unseres Verkehrswesens. Der Gesamtvorstand

des Bundes Deutscher Verkehrs-Vereine unterstützt die vom Reichsverkehrsministerium, vom preußischen Ministerium und anderen Verwaltungen beabsichtigte Einteilung der Verwaltungsbezirke der künftigen Reichseisenbahn nach volks- und verkehrswirtschaftlichen Gesichtspunkten ohne Rücksicht auf die politischen Grenzen der Länder und Provinzen. Er hält es ferner für zweckmäßig, die Verhandlungen über die Ausarbeitung von Staatsverträgen zwischen Reich und Landesverwaltungen wegen der Übernahmebedingungen nicht geheim, sondern in aller Öffentlichkeit unter Zuziehung unparteiischer, von Sonderrücksichten freier Fachleute zu führen und damit die volle Berücksichtigung der volkswirtschaftlichen und nationalen Interessen zu gewährleisten.

— **Ergebnis des Wettbewerbs um den Schinkelpreis des Architektenvereins in Berlin.** Die von diesem Verein für 1920 gestellte Aufgabe im Eisenbahnbau „Entwurf zu einer Reibungsbahn zwischen Blankenburg und Elbingerode“ hatte elf Bearbeitungen gefunden. Für den Staatspreis wurde vorgeschlagen der Entwurf von Karl Siebert in Cassel, dem auch ebenso wie den Arbeiten von Walter Borchart in Berlin, Erich Zorn in Berlin und Bruno Zimmermann in Stargard die Schinkeldenkmünze zuerkannt wurde; diese vier Arbeiten sowie die Entwürfe von Werner Metzig in Frankfurt und Karl Böhlick in Breslau wurden vom Technischen Oberprüfungsamt als Probearbeiten für die Staatsprüfung im Baufach angenommen.

— **Geheimrat Rudolf Witte †.** Am Weihnachtstage ist mit Rudolf Witte ein Mann aus dem Leben geschieden, der sich durch seltene Pflichttreue und Gewissenhaftigkeit, durch gründliche Kenntnisse und nie erlahmende Arbeitskraft um die preußische Staatseisenbahnverwaltung, besonders auf dem weiten Gebiete der Beamten- und Arbeiterfragen, sehr große Verdienste erworben hat.

Als Mensch war er liebenswürdig gegen jedermann; ein früh entwickeltes soziales Empfinden zeichnete ihn aus; für alles Schöne in Natur und Kunst war er begeistert, aber der Drang zur Arbeit ließ ihn nicht oft zum Genießen kommen. Erholung gönnte er sich nur selten; seine Mäßigkeit ging fast zu weit, selbst mahnende Vorstellungen seiner Angehörigen und Freunde hatten nicht viel Erfolg. Von früh bis spät war für ihn die Uhr nur auf den Dienst gestellt.

Rudolf Witte, geboren zu Berlin am 26. August 1839, verbrachte die ganze Jugendzeit im Elternhaus, besuchte das Gymnasium zum Grauen Kloster, das er im Jahre 1857 nach rühmlichst abgelegter Reifeprüfung verließ, um sich der juristischen Laufbahn zu widmen. Nach bestandener Staatsprüfung zum Gerichtsassessor ernannt, gehörte er nur noch kurze Zeit der Justizverwaltung an und trat dann zur preußischen Staatseisenbahnverwaltung über, wo er zunächst als Hilfsarbeiter in Münster, Elberfeld und Hannover beschäftigt war, bis er im Jahre 1871 wieder an die mit der Verwaltung des hochbedeutsamen Bergisch-Märkischen Eisenbahnunternehmens betraute Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld als Mitglied versetzt wurde. Hier beginnt seine verdienstvolle Wirksamkeit; während der langen Reihe von 23 Jahren nahm er an den Organisationen der Eisenbahnverwaltung der Jahre 1873 und 1879 einflußreichen Anteil, der sich vornehmlich auf den inneren Dienst und die Bürogeschäfte sowie auf die in der ersten Entwicklung begriffenen Beamten- und Arbeiterfragen erstreckte. Am 1. April war er Oberregierungsrat geworden und leitete die erste Abteilung, bis er im Herbst 1894 aus Anlaß der Neuorganisation der Staatseisenbahnverwaltung als vortragender Rat in das Ministerium berufen wurde.

Nach Schilderung der Persönlichkeit Wittes und seines Lebensganges wenden wir uns jetzt seinem Lebenswerk zu. Als Mitglied der alten Staatsbahndirektion Elberfeld gab er im Jahre 1881 den 1. Band einer Sammlung von Gesetzen, Verordnungen und Ministerialerlassen heraus, die für die Personalverwaltung der preußischen Staatsbahnen maßgebende Bedeutung hatten. Diese Sammlung, die im Laufe der Jahre zu fünf stattlichen Bänden anwuchs, ist unter der Bezeichnung „Elberfelder Sammlung“ zu einem unentbehrlichen Nachschlagewerk geworden, aus dem sich alle, die mit der Verwaltung des gewaltigen Personals der preußischen Staatseisenbahnverwaltung betraut waren, zuverlässige Belehrung geholt haben. Wenn sich in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts die Übernahme des Personals der großen Privateisenbahngesellschaften in die Verwaltung des Staats in musterhafter Ordnung vollzogen hat, so ist das im wesentlichen dieser Kodifizierung der einheitlich anzuwendenden Grundsätze zu verdanken.

Die Personalverhältnisse der zahlreichen und sehr verschiedenartigen Eisenbahnbeamten und -arbeiter waren nach mannigfaltigen Grundsätzen und durch zahllose einzelne ordnungen geregelt worden. Es galt, den umfangreichen St zu sichten, alles, was nur vorübergehende Bedeutung ha auszuschalten, sodann das dauernd Wertvolle systematisch ordnen und übersichtlich zusammenzustellen. Dieser A gabe ist Witte mit bewunderswerter Genauigkeit und So falt gerecht geworden.

Mit der Zusammenstellung der Sammlung hat sich aber wissenschaftliche Sinn des Verfassers nicht begnügt. N während er an ihrer Fertigstellung und laufenden Ergänz arbeitete, unterzog sich Witte der schwierigeren Aufgabe, gesamten Grundsätze, nach denen die Verhältnisse des F sonals der preußischen Staatseisenbahnverwaltung gereg waren, in einem umfangreichen Lehrbuche darzustellen, er den Titel gab: „Ordnung der Rechts- und Dienstverh nisse der Beamten und Arbeiter.“ In streng wissensch licher Gründlichkeit und Zuverlässigkeit ist in diesem sie Bände starken Lehrbuch der im Laufe der Jahre ins ries hafte angewachsene Stoff systematisch gegliedert und ungewöhnlicher Klarheit dargestellt. Es ist ein Werk hoher wissenschaftlicher Bedeutung geworden; und es l sich vielleicht sagen, daß der Gelehrte damit dem Stoff m Ehre erwies, als ihm gemeinhin zuerkannt wird, und daß deshalb weniger Dank und Anerkennung gefunden hat, ihm gebührt.

Auf dem großen Arbeitsgebiet, das ihm als vortragend Rat überwiesen war, lag ihm vor allem die Wohnungsf sorge für Beamte und Arbeiter am Herzen. Es gereichte zur großen Freude, daß der Bauverein in Wilhelmsburg Hamburg einer Straße seinen Namen gab.

Im Jahre 1904 ist Witte, fünfundsechzigjährig, auf sei Wunsch in den Ruhestand versetzt worden. Aber es war ihn kein Ruhestand. Unermüdlich hat er weiter gearbe an seinem Lebenswerk. Die „Dienstordnung“ war neu auszugeben und zu ergänzen. Zahlreiche neuergangene V ordnungen wollten in der „Elberfelder Sammlung“ Aufna finden. Die lebendige Entwicklung der großen Ver tung gab immer neuen Stoff und ließ das Werk niemals Abschluß kommen. So fehlte es der rastlosen Schaffensk des Verfassers nicht an reichlicher Anregung zu neuer Ar Und er hat sich dieser Arbeit gewidmet in voller Frische, ans Ende seines Lebens, bis ins achtzigste Lebensjahr.

Die Folgen des Krieges und die politischen Wandlu haben die Grundsätze, nach denen die Verhältnisse des Ei bahnpersonals zu ordnen sind, wesentlich beeinflu müssen, der bevorstehende Übergang in die Verwaltung Reiches wird eine weitere Umgestaltung erfordern. Werk Wittes will fortgesetzt sein. Möchte sich der N folger finden, der bereit ist, dem großen Vorbilde nac eifern!

Österreich.

— **Beschränkung des Güterverkehres auf den Staatsba und Privathauptbahnen.** Infolge des außerordentlich gr Kohlenmangels stehen auf den österreichischen Eisenba über 7000 zumeist beladene Güterwagen still, die ihren stimmungsorten nicht zugeführt werden können. Auch Rückbeförderung der leeren Kohlenwagen in die Kol gebiete wird durch die vielen zurückgestellten beladenen gen und die Kohlennot beeinträchtigt. Diese Umstände h zu der unabweislichen Notwendigkeit geführt, den gesa Güterverkehr für die Zeit vom 16. bis 25. Februar einzust und außerdem die Annahme von Gütern, die in für die Kol beförderung geeigneten Wagen zu verladen wären, ausge men Kohle, Koks und Briketts, bis 21. Februar zu verbi so daß insbesondere auch Brennholz während dieser S zur Beförderung nicht angenommen worden ist. Im üb sind während der Sperre überhaupt nur die notwendi Lebensmittel, Brennstoffe (ausgenommen Brennholz), P leum, Benzin, leere Verpackungen für die zugelassenen G Tierfuttermittel, soweit sie in gedeckten Wagen befördert den, Kesselwagen, Eisenbahndienstgut und Sprengmittel Bergwerke befördert worden. Bereits erteilte Beförder bewilligungen wurden während der Sperre nur bei den tigsten Bedarfsartikeln nach Möglichkeit durchgeführt, s hierzu keine für die Kohlenbeförderung geeigneten W zur Verwendung kamen. Man hoffte, durch diese nahmen die Stockungen im Betriebe zu beheben und ein höhte Anzahl von Wagen für die Kohlensendungen verf zu erhalten.

— **Sonderzüge zur Leipziger Messe.** Wie in den le Jahren, werden auch zur Frühjahrsmesse 1920 aus Öster Sonderzüge geführt. Zur Teilnahme an diesen Sonderfa sind nur Industrielle, Kaufleute und Gewerbetreibende rechtigt.

— Südbahn. Über den Stand der Südbahnfrage enthält der Allgemeine Tarifanzeiger" in Nr. 7 vom 8. Februar d. J. achstehende Ausführungen:

„Die Südbahnfrage hat in Paris eine echt österreichische ösung gefunden. Wenn im alten Österreich die Regierung die Klemme geraten war, wenn sie von den Parteien bedrängt wurde, dann half sie sich auf einem kurzen Wege mit inem Provisorium. In Frankreich sollte über den Arkel 320 des Friedensvertrages verhandelt, sollte wegen der ickständigen Kupons eine Vereinbarung getroffen, über eukonzessionierung und Internationalisierung gesprochen erden, aber was ist in Wirklichkeit herausgekommen? Ein égime provisoire, das der Südbahn ermöglichen soll, iese ungelösten Fragen weiter fortzuschleppen. Statt die üdbahn zu sanieren, hat man einen Weg gefunden, um die anierung zu umgehen. Man will die vier Staaten, die jetzt as Hoheitsrecht ausüben, dazu bewegen, einen Betriebsfonds einzustellen, der der Südbahn recht und schlecht die Forthrung des Betriebes ermöglicht. Dieser Fonds soll von den eteiligten Staaten aufgebracht und, wenn er zur Deckung der bgänge in Anspruch genommen wird, immer wieder auf eine frühere Höhe ergänzt werden. Eine gemischte Komission, bestehend aus Vertretern der beteiligten Staaten nter dem Vorsitz einer fünften Macht, soll die Betriebsihrung der Südbahn überwachen, während der Obligationenienst bis auf weiteres eingestellt bleiben soll. Die Südbahn t damit der finanziellen Sorgen ledig und kann nun mit em Gleichmut eines Schuldners, den die Gläubiger nicht illen lassen können, der weiteren Entwicklung der Dinge ntgegensehen. Das Régime provisoire ist freilich noch nicht bgeschlossen; denn ihm fehlt vorläufig das Wichtigste, die ustimmung der Nachfolgestaaten. Was jetzt weiter gehehen wird, ist nicht mehr Sache der Südbahn, sondern ache ihrer Gläubiger, die sich den Kopf zerbrechen önnen, wie sie die Südbahn wieder zahlungsfähig gestalten. twas ganz Neues ist der Vorschlag, die Südbahn in eine etriebsgesellschaft umzuwandeln. Den Franzosen scheint as Vorbild der Betriebsgesellschaft der Orientalischen isenbahnen vorzuschweben. Aber zu Geschäften, wie sie or mehr als einem halben Jahrhundert mit der Türkei mögch waren, dürften sich heute nicht einmal die besiegten taaten bereiterklären. Der Plan wäre, von den grundsätzchen Bedenken abgesehen, auch sonst kaum durchführbar. uf welcher Grundlage sollen die Staaten die ihnen zugefalnen Südbahnstrecken erwerben? Die Südbahn führt wohl meramtlich getrennte Betriebsrechnungen für die Hauptnie Wien-Triest, für die Tiroler und Pustertalbahn und für ie ungarischen Linien, die nach der Konzession bei der Veraatlichung als selbständige Netze zu behandeln wären. Aber a sie nicht gewußt hat, daß Österreich einmal auseinanderallen werde, hat sie sich nicht auf eine Ertragsberechnung ach den derzeitigen Staatsgrenzen eingerichtet. Auch anere Hindernisse stehen der Verstaatlichung im Wege. In elcher Währung soll die Einlösungsrente bezahlt werden? ollen die Prioritäten aufgeteilt werden oder weiterhin eine chuld der Südbahn bleiben? Was soll mit dem Fahrpark gehehen? Soll er mit übergeben werden oder soll er der üdbahn verbleiben? Und wie denkt man sich eine Betriebsihrung, in die eine gemischte Kommission dreinzureden ätte? Die Gründung einer Betriebsgesellschaft wäre ein auler Ausgleich zwischen Internationalisierung und Zereißung des Netzes, ein Zwitterding von einer Gesellschaft, ie nicht verstaatlicht und nicht selbständig wäre. Alles in llem ist das Ergebnis der Pariser Verhandlungen eine Entiuschung. Sachlich ist die Südbahnfrage ihrer Lösung nicht ähergekommen und das Régime provisoire ist weniger ein bergangszustand als eine Form, um die Südbahnfrage verumpfen zu lassen."

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Die Verstaatlichung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.** a der Vorschlag, die Einlösung der großen Privatbahnen n Wege eines Verstaatlichungsgesetzes durchzuführen, die ustimmung des Ministerrates nicht gefunden hat, werden aut Zeitungsmeldungen im Eisenbahnministerium Vorarbein getroffen, um nach Abschluß der Bilanzen für das Jahr 919 die Verhandlungen mit den einzelnen Gesellschaften ufnehmen zu können. Bezüglich der Kaschau-Oderberger isenbahn soll auch der Abschluß des Friedensvertrages mit ngarn abgewartet werden. Während bei der Buschtiehader Eisenbahn verschiedene schwierige Fragen der konessionsmäßigen Einlösung entgegenstehen, dürfte sich die erstaatlichung der Aussig-Teplitzer Bahn ziemlich glatt abvickeln, da durch verschiedene im Laufe der Zeit mit der egierung getroffene Vereinbarungen so ziemlich alle auf die Einlösung des Unternehmens bezüglichen Fragen eine einverständliche Regelung erfahren haben. In dieser Richtung ist besonders das Übereinkommen vom 9. März 1895 hervorzuheben, in welchem anerkannt wurde, daß im Falle der Einlösung in die der Ermittlung der Einlösungsrente zugrunde zu legenden Reinerträgnisse des Unternehmens etwaige Ertragsausfälle der Bahnverbindung Teplitz-Reichenberg nicht einzurechnen sind. Durch den Bau der Linie Teplitz-Reichenberg war das Unternehmen seinerzeit in eine mißliche finanzielle Lage versetzt worden. Die Gesellschaft, die bis dahin ihren Aktionären eine fünfzehnprozentige Dividende bieten konnte, mußte vorübergehend von einer Dividendenzahlung Abstand nehmen, da die Gesellschaft genötigt war, den Betriebsabgang des neuen Netzes, der bis zu 2,4 Millionen Kronen im Jahre 1917 stieg, zu decken. Im Falle der Einlösung sind aber auf Grund der mit der Regierung getroffenen Vereinbarungen die für das neue Netz geleisteten Zuschüsse bei Berechnung der Einlösungsrente zuzuschlagen. Bezüglich der neuen Linie, die gleichzeitig mit dem alten Netze eingelöst werden muß, hat die Einlösungsrente darin zu bestehen, daß der Gesellschaft vom Staate die Beträge ausbezahlt werden, die zur planmäßigen Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals erforderlich sind. Bezüglich des alten Netzes bestimmt die Konzessionsurkunde, daß zur Feststellung des Einlösungspreises die jährlichen Reinerträgnisse während der letzten sieben Jahre beziffert, hiervon die Reinerträgnisse der zwei ungünstigsten Jahre abgeschlagen, und der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet werden. Außer der so ermittelten Einlösungsrente behalten die Konzessionäre das Eigentum des Reservefonds und der ausstehenden Aktiven, dann auch jenes aus den vom eigenen Vermögen errichteten Anlagen und Gebäuden. Nach Ausscheidung der Jahre 1914 und 1917, als der beiden ungünstigsten, würde sich ein durchschnittliches Reinerträgnis von 4,624 Millionen Kronen ergeben, das den Ausgangspunkt für die Ermittlung der Einlösungsrente zu bilden hätte. Hierzu kommt noch der Anteil aus dem freien Vermögen. Die letzte Bilanz verzeichnet Reserveeffekten im Betrage von rund 17 Millionen Kronen, hierunter 5,2 Millionen Prioritäten der Gesellschaft, hingegen eine Darlehensschuld bei der Böhmischen Eskomptebank von 5½ Millionen Kronen. Welche andre Aktiven ein freies Vermögen der Gesellschaft bilden, ist aus der Bilanz nicht zu entnehmen. Insbesondere ist die Frage offen, inwieweit die Kohlenschleppbahnen hierunter einbezogen werden können. Nur bezüglich der gesellschaftlichen Liegenschaften scheint es festzustehen, daß sie ein freies Vermögen der Gesellschaft bilden.

— **Güterverkehr mit Frankreich über die Schweiz und Bayern.** Auf Grund des Übereinkommens zwischen den französischen, schweizerischen, bayerischen und tschechoslowakischen Bahnen wurde die direkte Güterabfertigung zwischen Frankreich und der tschechoslowakischen Republik über die Schweiz und Bayern mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. unter denselben Bedingungen eingeführt, die am 1. November v. J. für die Güterbeförderung zwischen Frankreich und der tschechoslowakischen Republik über die Schweiz und Österreich festgesetzt worden sind (vgl. Nr. 94, S. 1006 v. J. d. Zeitung).

— **Frachtbegünstigung für Musterkoffer.** Mit Gültigkeit vom 1. Januar d. J. bis auf Widerruf wurde für die Beförderung von Musterkoffern als Gepäck im Gebiete der Hauptlinie der tschecho-slowakischen Staatsbahnen ein 33⅓ prozentiger Nachlaß von den Gepäckgebühren eingeführt. Eine Sendung darf nicht schwerer sein als 200 kg und ein Koffer nicht mehr als 120 kg wiegen.

Ungarn.

— **Die Straßenbahn wieder in Privatbesitz.** Der Handelsminister hat in der Angelegenheit der Straßenbahn eine Entscheidung getroffen, laut deren das ganze bewegliche und unbewegliche Vermögen der Straßenbahn, das noch von der Károlyi-Regierung in Staatsbesitz übernommen worden war, wieder in den Besitz der Aktiengesellschaft übergeht. Bezüglich des Verlustes, der die Summe von 150 Millionen Kronen beträgt, kam eine Vereinbarung zustande, wonach die Hälfte von der Regierung, die andere Hälfte von der Aktiengesellschaft getragen wird. Diese Angelegenheit wird vom Handelsministerium dem Ministerrat unterbreitet werden.

— **Der Ausbau des Donau-Theiß-Kanals.** Mit dem in Angriff genommenen Bau des Budapester Handelshafens (vgl. Nr. 5, S. 58 d. Ztg.) hängt der Entwurf des Donau-Theiß-Kanals eng zusammen. Er ist noch nicht endgültig festge-

stellt, jedoch wird voraussichtlich der Bau der Linie Budapest-Dunaharaszti-Alsónémeti-Bugyi-Sári-Adács-Szabadszállás-Fülöpszállás-Kiskúnfélegyháza-Csongrád angenommen werden, weil diese Linienführung wirtschaftlich und billig ist. Von Kiskúnfélegyháza bis Szeged wird ein Zweigkanal gebaut, der etwa 40 000 Katastraljoch Boden bewässern soll. Die Kraftzentrale würde 3000 PS. erzeugen. Die wirtschaftliche Lage Ungarns ist leider so ungünstig, daß der Bau des Kanals aus eigenen Mitteln zurzeit unmöglich ist; das Interesse des Auslandes dürfte sich aber erst nach Friedensschluß betätigen.

Übrige europäische Länder.

— **Gütertariferhöhung in Belgien.** Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. sind auf den belgischen Staatsbahnen Frachterhöhungen eingetreten, und zwar wurden die Zuschläge, welche bis jetzt 40—68 % der Vorkriegsfrachten betragen haben, allgemein auf 100 % erhöht. Sämtliche Nebengebühren wurden in demselben Maße erhöht.

— **Tariferhöhung in Norwegen.** Die letzte Erhöhung der norwegischen Eisenbahntarife ist vom 21. Juli 1919. Von diesem Zeitpunkt an betrugen die Erhöhungen im allgemeinen 120 % gegenüber den normalen Sätzen vom 1. September 1916. Ausnahmen waren vorhanden für Milch: nur 80 %, und für gewisse Eßwaren, Futtermittel, Düngemittel und Brennholz: nur 100 %. Für lebende Tiere wurde gleichzeitig eine Erhöhung um 100 % durchgeführt. Am 1. Februar 1920 traten, wie wir dem „Allg. Tarif-Anzeiger" entnehmen, neue Erhöhungen ein. Diese betragen, gleichfalls im Vergleich mit den normalen Tarifen aus 1916: Für Milch 100 %, für gewisse Eßwaren, Futtermittel, Düngemittel und Brennholz 130 %, für andere Eil- und Frachtgüter 160 %, für lebende Tiere 130 %. Die Erhöhung mit 160 % trifft außerdem eine Anzahl Nebengebühren.

— **Gotthardbahn.** Der Bundesrat hat im Einverständnis mit der italienischen Regierung beschlossen, die für das Jahr 1920 vorgesehene Ermäßigung der Bergzuschläge auf der Gotthardbahn um 35 % nicht vorzunehmen mit Rücksicht auf die Tatsache, daß die Benutzung der Gotthardbahn hinter den Erwartungen zurückgeblieben ist. Den Tessinern wurde als Entschädigung für die Aufrechterhaltung der Bergzuschläge eine Ermäßigung des „Distanztarifs" auf der Cenerilinie von 12 auf 10 gestattet, was ungefähr dem Vorteile einer Herabsetzung der Bergzuschläge für den internationalen Verkehr entspricht.

— **Frachterhöhung auf den italienischen Staatsbahnen.** Die auf den italienischen Staatsbahnen bestehende Erhöhung der Frachten und sonstigen Gebühren von 40 % wurde, wie das „Verord.-Bl. f. E. u. Schiff." meldet, mit Wirkung vom 1. Dezember 1919 mit nachstehenden Ausnahmen auf 100 % festgesetzt. Von dieser Erhöhung sind im allgemeinen bei der Abfertigung nach gewissen Tarifen ausgenommen die Frachten für Lebensmittel, Südfrüchte, Getreide, Mehl, Teigwaren, Knoblauch, Zwiebeln, Kartoffeln, Kastanien, Gartenerzeugnisse, Olivenöl, Webstoffe, Baumwolle, roh und in Bündeln, Baumwollabfälle, Hanf, Flachs, Hanf- und Flachsabfälle, Hörner, metallhaltige Erze, rohe Metalle, landwirtschaftliche Maschinen, Mineralöle, Teeröle, Schwefel, auch mit Kupfervitriol vermischt, gewisse Baumaterialien, Brennstoffe, Braunkohlen, Braunkohlenbriketts, Torf und Torfbriketts, Anthrazit, verschiedene Abfälle und Rückstände, roher Weinstein, Saft von sauren Südfrüchten, kristallisierte Zitronensäure. Der Zuschlag von 40 % für Nebengebühren wurde in allen Fällen auf 100 % erhöht; außerdem wird eine feste Gebühr von 10 Lire für jede Wagenladung und von 0,50 Lire für jede Stückgutsendung erhoben.

— **Deutsch-polnische Verkehrsverhandlungen.** Am 23. Februar haben in Warschau im Ministerium des Auswärtigen die Beratungen über die Regelung des Bahn-, Post-, Telegraphen-, Paß- und Zollverkehrs zwischen Deutschland und Polen, dem Freistaat Danzig und dem Abstimmungsgebiet begonnen. An diesen Beratungen nahmen Delegierte aus Deutschland und Danzig und Vertreter der Abstimmungskommissionen der Verbündeten teil. Von polnischer Seite führte den Vorsitz der Direktor des Departements für äußere Angelegenheiten Olschewski. U. a. wird bei den Beratungen die Frage des baldmöglichen direkten Bahn-, Post-, Telegraphen- und Telephonverkehrs zwischen Posen und den Abstimmungsgebieten erörtert werden.

— **Die Einrichtung elektrischen Betriebes bei der englischen Nordostbahn.** Die englische Nordostbahn war eine der ersten Eisenbahnen, die den elektrischen Betrieb im größeren Umfang eingeführt hat. Seit 1904 bedient sie de
starken Orts-Personenverkehr am Tyne zwischen Newcastl
North Shields, Tynemouth und Whitley Bay elektrisch, ur
1915 ist dazu noch der elektrische Güterverkehr zwisch
Shildon und Newport gekommen. Gleichzeitig mit ihr e
öffnete die Lancashire und Yorkshire-Eisenbahn den elektr
schen Personenverkehr zwischen Liverpool und Southport, ur
dann folgte die schnelle Entwicklung des elektrischen Betri
bes im Londoner Stadt- und Vorortverkehr, wo der Damp
betrieb in weitem Umfang dem elektrischen hat weich
müssen. In bezug auf die Beförderung von Güterzügen m
Hilfe der Elektrizität ist die Nordostbahn jedoch in Englar
ohne Nachfolger geblieben. Sie beabsichtigt nunmehr au
ihre Hauptstrecke zwischen Newcastle und York, eine En
fernung von gegen 130 km, und ebenso die etwa 50 km lan
Verbindungsstrecke Northallerton-Ferryhill über Stockton fi
elektrischen Betrieb einzurichten. Auf beiden Strecken b
wegt sich ein lebhafter Verkehr, der sowohl von einem En
zum andern durchgeht, als auch an den Zwischenpunkten b
ginnt und endigt.

Auf den Strecken am Tyne in der Umgebung von Newcast
wird der Strom durch eine dritte Schiene zugeführt, zwisch
Shildon und Newport dient hierzu ein Luftleitungsnetz, ur
die Güterzüge werden von elektrischen Lokomotiven gezoge
Bei den neu auszurüstenden Strecken sollen diese beiden ers
genannten Systeme ebenfalls angewendet werden. Auf de
durchgehenden Hauptgleisen soll die dritte Schiene benut
werden, während in den Bahnhöfen der Strom durch Luf
leitungen zugeführt werden soll. Alle Züge sollen von Lok
motiven gezogen werden. Für die Güterzüge werden diejenig
der Strecke Shildon-Newport als Vorbild dienen, während d
Bauart der Personenzuglokomotiven noch erörtert wird. S
müssen alle mit Schuhen und Bügeln zur Abnahme des Strom
ausgerüstet werden. Dieser wird dieselbe Spannung erhalt
wie auf den alten elektrischen Strecken der Nordostbahn.

— **Zustände im russischen Eisenbahnwesen.** Aus Sowje
rußland eingetroffene Personen bestätigen, wie wir d
„N. Zürch. Ztg." entnehmen, in vollem Umfang die in unser
Zeitung wiederholt erwähnten jämmerlichen Zustände i
russischen Eisenbahnwesen. Unweit von Moskau liegen a
einem an dem Eisenbahndamm gelegenen Felde, das „d
Todesfeld der Lokomotiven" genannt wird, Hunderte u
Tausende von unbrauchbar gewordenen Lokomotiven ang
häuft, die einfach von dem Eisenbahndamm dort herabg
worfen werden, und denen nur noch insofern Beachtung g
schenkt wird, als man aus diesen Lokomotiven, die ein
wahren Trümmerhaufen bilden, von Zeit zu Zeit noch B
standteile herausholt, die zu der Reparatur der noch in G
brauch stehenden Lokomotiven erforderlich sind.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnbau in Mesopotamien.** Englische und indisc
technische Truppen haben im Kriege in Mesopotamien Eise
bahnen, die von Basra und Bagdad ausgehen, gebaut und d
mit die durchgehende Schienenverbindung zwischen letzter
Stadt und dem Persischen Golf vorbereitet. In Bagdad wi
dann der Anschluß an die im Kriege erbaute Strecke d
Bagdadbahn erreicht. Das englische Netz besteht aus dr
Teilen. Von Basra führt eine Meterspurbahn am Tigris en
lang bis Amara und eine zweite am Euphrat entlang b
Nasrija. Von Bagdad geht eine Anzahl Meterspur- ur
Vollspurbahnen aus. Je eine Vollspurbahn führt nach Hill
am Euphrat, nach Dhiban und nach Baija, während von de
Meterspurbahnen die eine nach Kut-el-Amara am Tigris, d
andere entlang dem Diala-Fluß nach Quaritu an der persisch
Grenze läuft. Die Eisenbahn Basra-Nasrija soll bis Hill
verlängert werden, so daß auf diese Weise eine durchgehen
Verbindung zwischen Basra und Bagdad geschaffen wir
Die Eisenbahnen in Mesopotamien, einschließlich der Strecl
Bagdad-Samarra, die zur Bagdadbahn gehört, also von deu
scher Seite gebaut worden ist, umfassen zusammen etw
1600 km, wovon etwa 1300 km auf die durchgehenden Glei
und 300 km auf Hafengleise, Kreuzungs- und andere Nebe
gleise entfallen. Die von Bagdad ausgehenden Vollspu
bahnen sind zusammen etwa 400 km lang. Die sämtlich
hier genannten, von den Engländern gebauten Eisenbahn
waren zunächst im Militärbetrieb, sind aber im Herbst 19
in Friedensbetrieb übergegangen. Der Betrieb scheint eine
Privatunternehmen übertragen worden zu sein, denn eine en
lische Firma schreibt eine Anzahl Stellen für untere ur
mittlere Beamte an den mesopotamischen Eisenbahnen au
Bevorzugt sollen dabei solche Bewerber werden, die bei
Kriegsbetrieb dieser Eisenbahnen mitgewirkt haben. D
englische Quelle, der diese Nachricht entnommen ist, d

Railway Gazette", bemerkt in ihrem Bericht, daß die von den Deutschen erbaute Strecke Bagdad-Samarra eine gut beschotterte Vollspurbahn mit leicht zu befahrenden Steigungen sei; daß diese eigentlich selbstverständlichen Eigenschaften besonders hervorgehoben werden, läßt die Vermutung begründet erscheinen, daß von den englischen Strecken das Gegenteil zu behaupten ist.

— **Die chinesischen Eisenbahnen.** Das chinesische Verkehrsministerium veröffentlicht eine summarische Übersicht über das Betriebsergebnis des Jahres 1918. Danach sind — bei einer Gesamtlänge der von dem Staat betriebenen und kontrollierten Eisenbahnen von rund 6000 km — die Einnahmen um rund 13 778 000 Doll. oder mehr als 20 %, die Ausgaben um 4 282 000 Doll. gegen das Vorjahr gestiegen. Die Reineinnahmen aus dem Betriebe haben sich gegen das Vorjahr um rund 9 496 000 Doll. oder fast 30 % vermehrt. Gleichzeitig erfuhren die Ausgaben für Verzinsung usw. eine Verringerung um 2 378 000 Doll. — offenbar eine Folge des hohen Silberkurses, der die Zahlung der Zinsen auf die Goldanleihen mit einem erstaunlich geringfügigen Teil der in Silber vereinnahmten Betriebseinkünfte ermöglichte. Die Endrechnung ergibt einen Überschuß von 33 505 000 Doll. gegenüber 21 630 000 Doll. im Jahre 1917. Die reinen Betriebsüberschüsse deckten die dauernden Lasten (Zinsen usw.) um mehr als das Vierfache. Die Regierungseinlage verzinste sich mit 29 %. Es ist nicht damit zu rechnen, daß das Jahr 1919 ebenso günstig abschneidet wie das Jahr 1918.

— **Schwellenmangel in den Vereinigten Staaten von Amerika.** Auf Veranlassung des Kongresses ist in Amerika eine Untersuchung der Schwellenfrage angeregt worden, bei der unter Leitung eines Forstbeamten aus dem Landwirtschaftsministerium namentlich die Möglichkeiten der Beschaffung von Schwellen und der Ersatz des Holzes durch andere Baustoffe auf diesem Verwendungsgebiet erörtert worden sind. Der Durchschnittsverbrauch der Dampf- und elektrischen Eisenbahnen an Schwellen in den letzten fünfzehn Jahren wurde dabei zu 125 Millionen Stück beziffert; ihre Lebensdauer beträgt ohne Tränkung etwa sieben Jahre. Wenn dieser Verbrauch so weiter geht, sagte dabei der Vertreter der Regierung, werden die Eisenbahnen bald nicht mehr in der Lage sein, ihren Bedarf an Schwellen zu decken. In den Vereinigten Staaten hat man, wie in allen anderen vom Krieg betroffenen Ländern, in den letzten Jahren alle Unterhaltungsarbeiten soviel wie möglich zurückgestellt, und im Jahre 1918 sind z. B. nur halb so viel Schwellen für diesen Zweck verbraucht worden als sonst. Einer der staatlichen Leiter einer Anzahl von Eisenbahnen wies auf diese Tatsache mit der Bemerkung hin, daß darunter der bauliche Zustand stark leide, daß aber überdies die Eisenbahnen für ihre Schwellen zu hohe Preise zahlten, und daß sie außerdem gezwungen seien, minderwertige Schwellen zu verwenden, die sie früher zurückgewiesen hätten. Eiche sei gar nicht mehr zu haben, und man müsse sich mit einem weichen Holz behelfen, was um so verderblicher sei, als die zunehmenden Achslasten eher eine Verstärkung der Gleise erforderten. Man müsse sich daher nach einer Eisenschwelle umsehen, doch halte er weder die jetzt im Gebrauch befindlichen Schwellen aus Eisen, noch diejenigen aus Beton für geeignet zur Verwendung in amerikanischen Gleisen. Ein Eisenbahn-Oberingenieur sprach sich dahin aus, daß seine Gesellschaft früher Eichenschwellen in den Abmessungen 0,18 zu 0,28 zu 2,6 m zum Preise von 45 bis 55 Cents zu kaufen pflegte, während sie jetzt für eine in besorgniserregender Weise minderwertige Schwelle von 15 zu 15 cm Querschnitt und gleicher Länge 1,10 bis 1,20 Dollar anlegen müsse. Die Schwellen leiden nach seiner Ansicht namentlich unter den schweren Lasten, nicht, wie man von ungetränktem Holz erwarten könnte, unter den Einflüssen der Witterung. Eine Unterlagplatte sei daher eine zwingende Notwendigkeit. Viele Schwellen gingen dadurch zu Bruch, daß sie in der Mitte zu stark unterstopft würden, was bei einer so unsachgemäßen Behandlung auch nicht zu vermeiden ist. Betreffs der Betonschwellen war die Ansicht dieses Technikers, daß sich Eisenbeton für viele Zwecke eignen möge, der Platz, wo er nicht angebracht ist, sei aber das Eisenbahngleis. Es würden heute in Hauptgleisen Schwellen verwendet, die vor zehn Jahren nicht für Nebengleise zugelassen worden wären. Die allgemeine Einführung der Schwellentränkung sei unbedingt nötig; dadurch könne die Lebensdauer der Schwellen verdoppelt werden. Für die beste Tränkung wird die mit Zinkchlorid und Kreosot gehalten; man sollte erst die Poren des Holzes mit Zinkchlorid ausfüllen und sie dann mit Kreosot verschließen. Aus dieser Kennzeichnung der amerikanischen Oberbautechnik geht wieder einmal deutlich hervor, wieviel weiter Deutschland auf diesem Gebiete ist als die Vereinigten Staaten, und wie viel vollkommener der deutsche Oberbau ist als der dortige.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schließung von Stationen.

Am 1. März 1920 wird der zwischen den Bahnhöfen Schönhagen und Speck rechts der Bahnstrecke Gollnow-Kolberg gelegene Haltepunkt Burow geschlossen.

Mit demselben Tage ist der Haltepunkt Burow in den Personentarifen zu streichen.

Stettin, im Februar 1920. (224)
Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Mecklenburg-Schwerinsche Landeseisenbahn.

Vom 1. März 1920 ab werden mit Genehmigung der Mecklenburg-Schwerinschen Regierung die jetzt bestehenden Frachtsätze für den Güter- und Tierverkehr um 100 % erhöht. Gleichzeitig werden

1. Im Binnengütertarif

a) zu § 4 E. V. O. die Frachtsätze für Sonderzüge und die Bahnbewachungsgebühr,
b) zu D. 4, I die Sätze der Kilometertariftafel für die öffentlichen Ladestellen,
c) zu D. 7 die Umbehandlungssätze (nicht die Mindestfrachten) zwischen Blankenberg und Friedrichswalde, Grevesmühlen und Moor sowie Reppenhagen, Schönberg und Groß Bünsdorf, Warnow und Friedrichswalde

verdoppelt.

d) zu D. 7 die Überfuhrgebühren in Rostock bei Weiterbeförderung nach einem anderen dortigen Bahnhofe bei Wagenladungen, die auf eigenen Strecken eingegangen sind, von 3 auf 10 ℳ bzw. 3,30 auf 10,70 ℳ für den Wagen erhöht.
e) zu D. 7 die Gebühr für das Umladen von Wagenladungsgütern in Doberan von und auf die Schmalspurbahn von 10 auf 15 ₰ für 100 kg erhöht.
f) Gegenüber der allgemeinen Erhöhung um 100 % treten Erleichterungen ein bei den Ausnahmetarifen 5 für Steine usw. zum Wege-, Bahn- und Wasserbau und 5 c für Steingrus (neu). Der Ausnahmetarif 3 a für rohe Kalisalze von Malliß nach Lübtheen wird nicht erhöht.

2. Im Binnentiertarif

werden

a) zu § 4 E. V. O. die Frachtsätze für Sonderzüge und die Bahnbewachungsgebühr,
b) zu § 48 E. V. O. Ziffer 3 und zu E. 1 das Begleiterfahrgeld,
c) zu B. IV die Frachtsätze für Pferde in Stallungswagen und die Mindestfracht,
d) zu F die vom 1. Oktober 1919 gültigen Frachtsätze

verdoppelt.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen. Das alsbaldige Inkrafttreten gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der E. V. O.

Schwerin, den 25. Februar 1920. (227)
General-Eisenbahndirektion.

Erhöhung im Güter- und Tierverkehr. Vom 1. März 1920 werden unter dem Vorbehalt, daß bis dahin zu dieser Maßregel die gesetzliche Ermächtigung erteilt wird, die Tarife für den Güter- und Tierverkehr im innerdeutschen Verkehr um 100 v. H. erhöht. Das sofortige Inkrafttreten gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Neue Tarifhefte werden nicht ausgegeben, es werden im allgemeinen vielmehr die jetzt gültigen Frachtsätze verdoppelt. Das Nähere ergeben die für die einzelnen Tarife durch den Tarif- und Verkehrsanzeiger erlassenen Bestimmungen. An Stelle der bisherigen Ausnahmetarife 5 für Wegebaustoffe treten neue Ausnahmetarife. Ferner wird ein neuer Ausnahmetarif 5 c für Steingrus und Steinschutt (Abraum aus Steinbrüchen) eingeführt. Vergl. die besonderen Verfügungen zu den Heften Tfv. 200 C I a, Tfv. 5 C II und Tfv. 200 C II im Tarif-Anzeiger. Eine Verdoppelung der Frachtsätze der neuen Ausnahmetarife tritt nicht ein.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 23. Februar 1920. (225)
Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Tierverkehr.

Für den Verkehr mit Basel Badische Staatsbahn und im Übergangsverkehr der Stationen Konstanz, Singen (Hohentwiel) und Waldshut nach und von der Schweiz sowie darüber hinaus werden mit Wirkung vom 1. März d. J. Währungszuschläge eingeführt.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 Eisenb.-Verk.-Ordn.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungen und in der nächsten Nummer des gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeigers.

Frankfurt (M.), 21. Februar 1920.
Eisenbahndirektion. (226)

Sächsisch-Südwestdeutscher Tierverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden im Verkehr mit den auf schweizerischem Gebiete gelegenen Stationen Basel Bad. Stb., Neuhausen Bad. Stb. und Schaffhausen sowie im Übergangsverkehr der Stationen Konstanz, Singen (Hohentwiel) und Waldshut nach und von der Schweiz und darüber hinaus durch die genannten Stationen für beide Verkehrsrichtungen sowohl im Versand als auch im Empfang Währungszuschläge berechnet. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 25. Februar 1920. (228)
Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Ruppiner Eisenbahn, Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn, Löwenberg-Lindow-Rheinsberger Eisenbahn.

Am 1. März 1920 treten in unserem Binnenverkehr Erhöhungen der Güter- und Tiertarifsätze in Kraft. Die Erhöhungen betragen 100 v. H. der jetzigen Tarifsätze. Die notwendigen Tarifänderungen erfolgen zunächst im Verfügungswege.

Neuruppin und Rheinsberg, im Februar 1920. (229)
Die Eisenbahndirektionen.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif vom 1. November 1913.

Am 1. März d. J. treten vorbehaltlich der verfassungsmäßigen Genehmigung erhöhte Schnittsätze für die Station Saßnitz Hafen in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Altona, den 23. Februar 1920. (209)
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau-Romanshorn.

Vom 1. März 1920 an werden die auf den Seiten 2—14 des Nachtrages III zum Tarife unter I E und III A vorgesehenen Anschluß- und Zuschlagsfrachten sowie die Frachtsätze der Allgemeinen Kilometertariftafel in doppelter Höhe angewendet. Das alsbaldige Inkrafttreten dieser Tariferhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Dresden, am 24. Februar 1920. (217)
Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr, Tarifheft 4.

Die Entfernung der Station Ruehsen der Nebenbahn Möckmühl-Dörzbach wird am 1. März 1920 um 2 km erhöht. Die Gesamtentfernungen sind daher von dem genannten Zeitpunkte ab durch Anstoß von 18 km an die Knotenstation Adelsheim Württ. B. zu bilden.

Das sofortige Inkrafttreten dieser Tarifänderung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung (R.-G.-Blatt 1914, Seite 455).

Breslau, den 23. Februar 1920. (216)
Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde tritt am 1. März 1920 auf unseren deutschen Strecken eine allgemeine Erhöhung um 100 v. H. der jetzt geltenden Frachtsätze im Güter- und Tierverkehr ein.

Diese Erhöhung wird im internationalen Lokalverkehr durch Herausgabe eines neuen Anhanges (6. Ausgabe), durch den der Anhang vom 1. Oktober 1919 (5. Ausgabe) aufgehoben wird, durchgeführt.

Utrecht, 20. Februar 1920. (222)

---

3. Personen- und Güterverkehr.

Mecklenburgische Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. werden die Fahrpreise erhöht und die Frachtsätze für Gepäck, Expreßgut, Güter und Tiere verdoppelt.

Für den Binnen-Personen- und Gepäckverkehr sind die Erhöhungen in dem am 1. März d. J. erscheinenden Nachtrag 3 enthalten.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (Reichs-Gesetzblatt 1914, Seite 455).

Mit Bezug auf die Ausführungsbestimmung 5 (2) zu § 13 der E. V. O. wird hiermit noch angeordnet, daß mit den in der Zeit vom 26. bis 29. Februar 1920 gelösten Fahrkarten die Fahrt am ersten Tage der Gültigkeitsdauer angetreten werden muß.

Neustrelitz, 23. Februar 1920. (220)
Die Direktion.

Butzbach-Licher Eisenbahn.

Am 1. März 1920 werden im Binnenverkehr der Butzbach-Licher Eisenbahn die Fahrpreise der gewöhnlichen Fahrkarten II., III. und IV. Klasse, sowie der Hundefahrkarten und die Frachten für Gepäck und Expreßgut in doppelter Höhe der bisherigen Sätze erhoben. Im Binnen-, Tier- und Güterverkehr werden die ab 1. März 1920 auf den preußischen Staatseisenbahnen gültigen Sätze zuzüglich der für den direkten Verkehr mit der Butzbach-Licher Eisenbahn zu erhebenden besonderen Zuschläge der Frachtberechnung zu Grunde gelegt. Nähere Auskunft erteilt die Bahnverwaltung Butzbach-Ost Bahnhof.

Butzbach, den 23. Februar 1920. (221)
Der Vorstand.

Binnen-Personen-, Gepäck- und Gütertarif, Teil II für die Lokalbahn Schaftlach-Gmund-Tegernsee.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1920 erscheint der Nachtrag IV, durch welchen von der Aufsichtsbehörde ge[nehmigte] nehmigte Erhöhungen eintreten.

Tegernsee, 21. Februar 1920. (219
Eisenbahn-Aktiengesellschaft
Schaftlach-Gmund-Tegernsee.
Die Direktion.

Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn.

Ab 1. März 1920 werden im Binnen verkehr der Mühlhausen-Ebelebene Eisenbahn die Fahrpreise der gewöhn lichen Fahrkarten II., III. un IV. Klasse, der Arbeiterwochenkarten der Arbeiterrückfahrkarten, der Hunde karten und die Gepäck- und Expreßgu frachten in doppelter Höhe der bisheri gen Sätze erhoben. Im Binnen-, Tie und Güterverkehr werden die a 1. März 1920 auf den Preußische Staatseisenbahnen gültigen Sätze zu züglich der im direkten Verkehr m der Mühlhausen-Ebelebener Eisenbah zu erhebenden besonderen Zuschläg der Frachtberechnung zugrunde geleg

Nähere Auskunft erteilt die Bahnve waltung in Schlotheim.

Mühlhausen (Thür.), 23. Febr. 192
Der Vorstand. (23

Greifswald-Grimmener Eisenbahn.

Ab 1. März 1920 werden im Binne verkehr der Greifswald-Grimmene Eisenbahn die Fahrpreise der gewöh lichen Fahrkarten II. und III. Klass der Arbeiterwochenkarten, der Arbe terrückfahrkarten, der Hundekarten u die Gepäck- und Expreßgutfrachten doppelter Höhe der bisherigen Sät erhoben. Im Binnen-, Tier- und Güte verkehr werden die ab 1. März 1920 a den Preußischen Staatseisenbahnen gü tigen Sätze zuzüglich der im direkt Verkehr mit der Greifswald-Grimm ner Eisenbahn zu erhebenden besond ren Zuschläge der Frachtberechnu zugrunde gelegt.

Nähere Auskunft erteilt die Bahnve waltung in Tribsees.

Grimmen, den 23. Februar 1920. (23
Die Direktion.

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn.

Ab 1. März 1920 werden im Binne verkehr der Neustadt-Gogoliner Eise bahn die Fahrpreise der gewöhnlich Fahrkarten II., III. und IV. Klas der Arbeiterwochenkarten, der A beiterrückfahrkarten, der Hundekart und die Gepäck- und Expreßgutfracht in doppelter Höhe der bisherigen Sät erhoben. Im Binnen-, Tier- und Güt verkehr werden die ab 1. März 1920 a den Preußischen Staatseisenbahnen g tigen Sätze zuzüglich der im direkt Verkehr mit der Neustadt-Gogolin Eisenbahn zu erhebenden besonder Zuschläge der Frachtberechnung grunde gelegt.

Nähere Auskunft erteilt die Bahnv waltung in Zülz (Oberschl.) (2

Neustadt (Oberschl.), 23. Febr. 19
Die Direktion.

Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Eisenbahn.

Die von den Staatsbahnen zum 1. M 1920 vorgesehenen Erhöhungen im päck-, Expreßgut, Güter- und Tierv kehr werden auch im Verkehr Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Man heimer Nebenbahn durchgeführt. höhungen im Personenverkehr tret am 15. März ein.

Näheres bei den Dienststellen.

Mannheim, 23. Februar 1920. (2
Oberrheinische Eisenbahn-Gesellsch
Aktiengesellschaft.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Ab 1. März 1920 werden im Binnenverkehr der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn die Fahrpreise der gewöhnlichen Fahrkarten II., III. und IV. Klasse, die Arbeiterwochenkarten, der Arbeiterrückfahrkarten, der Hundekarten und die Gepäck- und Expreßgutfrachten in doppelter Höhe der bisherigen Sätze erhoben. Im Binnen-, Tier- und Güterverkehr werden die ab 1. März 1920 auf den Preußischen Staatseisenbahnen gültigen Sätze zuzüglich der im direkten Verkehr mit der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn zu erhebenden besonderen Zuschläge der Frachtberechnung zugrunde gelegt.

Nähere Auskunft erteilt die Betriebsdirektion in Liegnitz.

Liegnitz, den 23. Februar 1920. (233)
Die Direktion.

Neuhaldensleber Eisenbahn.

Am 1. März 1920 tritt eine Erhöhung der Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Güter- und Tiertarife um 100 % der jetzigen Tarifsätze ein. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 E.V. O. (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Neuhaldensleben, 24. Febr. 20. (211)
Die Direktion
der Neuhaldensleber Eisenbahn-Gesellschaft.

Dahme Uckro'er Eisenbahn.

Zum 1. März d. J. werden die jetzt bestehenden Beförderungspreise im Personen- und Gepäck-, Güter- und Tierverkehr erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). Nähere Auskunft erteilen unsere Dienststellen.

Dahme (Mark), 23. Februar 20. (212)
Die Direktion.

Ab 1. März 1920 werden, vorbehaltlich der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde, die jetzt gültigen Sätze unseres Binnen-, Personen-, Gepäck-, Güter- und Tiertarifs durchschnittlich um 100 % erhöht.

Nähere Auskunft wird durch uns erteilt.

Blankenburg (Harz), 23. Februar 20.
Direktion (213)
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Niederlausitzer Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. werden die Fahrpreise und Frachtsätze im Personen-, Gepäck-, Güter- und Tierverkehr um 100 % erhöht.

Nähere Auskunft erteilen die Stationen und die Betriebsverwaltung in Lübben.

Berlin, den 20. Februar 1920. (215)
Die Direktion.

Binnen- und Wechselverkehr der unterzeichneten Bahnen.

Am 1. März 1920 treten vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde Erhöhungen aller Tarifsätze ein. Näheres ist bei den Dienststellen zu erfahren.

Bad Eilsener Kleinbahn G. m. b. H.
Rinteln-Stadthagener Eisenbahn-Gesellschaft. (214)

Gemeinsamer Binnentarif der Bregtalbahn, Kaiserstuhlbahn und Zell-Todtnauer Eisenbahn.

Nachtrag IX, enthaltend Tariferhöhungen im Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Tier- und Güterverkehr, tritt am 1. März d. J. in Wirksamkeit. Die Abweichung von § 6 (5) E. V. O. ist genehmigt.

Darmstadt, am 20. Februar 1920 (208)
Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Kilometerzeiger für den Personenverkehr der Badischen Staatsbahnen.

Mit Gültigkeit vom Tage der Eröffnung des Haltepunktes Üiffingen erscheint der Nachtrag XXVII mit Entfernungen für diesen Haltepunkt.

Karlsruhe, den 20. Februar 1920. (223)
Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Tarifverzeichnis Nr. 2285 Expreßguttarif Teil II zwischen den Reichseisenbahnen, der Wilhelm-Luxemburg-Bahn und den Badischen Staatsbahnen (einschließl. Basel).

Tarifverzeichnis Nr. 2286 Elsaß-Lothringisch-Pfälzischer Verkehr. Tarif Teil II zwischen den Reichseisenbahnen, der Wilhelm-Luxemburgbahn und den bayerischen Staatsbahnen, pfälzisches Netz, Anhang, betr. den Militärverkehr.

Tarifverzeichnis Nr. 2287 Expreßguttarif Teil II zwischen den Reichseisenbahnen (einschl. Basel), der Wilhelm-Luxemburg-Bahn und den bayerischen Staatsbahnen, pfälzisches Netz.

Tarifverzeichnis Nr. 2420 Nordisch-orientalisch - bulgarisch - serbisch-rumänisch-ungarisch-österr.-deutsch-niederl.-belgisch-französisch-englischer Eisenbahnverband, Teil I.

Tarifverzeichnis Nr. 2452 Deutsch-englischer Verkehr über (Hirson-, Laon-, Paris) Calais, Boulogne und Dieppe.

Tarifverzeichnis Nr. 2481 Süddeutsch-belgischer Verkehr über Kleinbettingen und Ulflingen. Tarif für den Verkehr zwischen den preußischen Staatsbahnen (Bezirk Saarbrücken), den bayerischen Staatsbahnen, rechtsrheinisches und pfälzisches Netz, den württembergischen und badischen Staatsbahnen und den belgischen Staatsbahnen.

Tarifverzeichnis Nr. 2485 Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden zwischen deutschen und luxemburgischen Stationen und Stationen der Eisenbahnen des deutschen Militärbetriebes auf dem westlichen Kriegsschauplatz.

Tarifverzeichnis Nr. 2492 Tarif für die Beförderung geschnittener lebender Blumen mit den Riviera-Expreßzügen auf Gepäckschein von Mentone nach den Reichseisenbahnen, den preußisch-hessischen Staatsbahnen (Bezirk Berlin, Cöln, Erfurt, Frankfurt (Main), Halle, Mainz, Saarbrücken), den bayerischen Staatsbahnen, pfälzisches Netz.

Tarifverzeichnis Nr. 2505 Tarif zwischen den Reichseisenbahnen, der Wilhelm-Luxemburg-Bahn, den preußischen Staatsbahnen (Bezirk Cöln, Elberfeld, Essen, Saarbrücken) und der Luxemburgischen Prinz-Heinrich-Bahn.

Tarifverzeichnis Nr. 2507 Expreßguttarif zwischen den Reichseisenbahnen, der Wilhelm-Luxemburg-Bahn, den preußischen Staatsbahnen (Bezirk Cöln, Essen, Saarbrücken) und der Luxemburgischen Prinz - Heinrich - Bahn, zwischen der Wilhelm - Luxemburg-Bahn und den preußischen Staatsbahnen (Bezirk Saarbrücken) im Durchgang über die Prinz-Heinrich-Bahn.

Tarifverzeichnis Nr. 2600 Englisch-Niederländisch-Schweizer Personen- und Gepäck-Verkehr über Cöln.

Tarifverzeichnis Nr. 2620 Englisch-Österreichisch - Ungarisch - Rumänisch-Serbisch-Bulgarisch-Orientalischer Verkehr über Frankreich - Süddeutschland / oder Luxemburg oder Arlberg. Tarif für den Verkehr zwischen England und Österreich - Ungarn, Rumänien, Serbien, Bulgarien und dem Orient (Buschtehrader- und Oesterreichische Südbahn, österreichische, ungarische, rumänische, serbische, bulgarische Staats- und orientalische Bahnen und Schiffstrecken.)

Tarifverzeichnis Nr. 2635 Französisch-Österreichisch - Ungarisch - Rumänisch-Serbisch-Bulgarisch-Orientalischer Verkehr. Tarif für den Verkehr zwischen französischen Eisenbahnen und österreichischen, ungarischen, rumänischen, serbischen, bulgarischen und orientalischen Eisenbahnen.

Tarifverzeichnis Nr. 2637 Tarif der für die Paris-Karlsbader Expreßzüge zur Erhebung kommenden Zuschlaggebühren der Schlafwagen-Gesellschaft.

Tarifverzeichnis Nr. 2638 Tarif der für die Orient-Expreßzüge (Ausgangspunkte Paris, Wien, Konstantinopel, Constanza) zur Erhebung kommenden Zuschlagsgebühren der Schlafwagen-Gesellschaft.

Tarifverzeichnis Nr. 2673 Tarif für Rundreise- und langfristige Rückfahrten zwischen Frankreich und Deutschland, der Schweiz, Österreich und Italien.

Tarifverzeichnis Nr. 2680 Tarif zwischen den belgischen Staatseisenbahnen und der Luxemburgischen Prinz-Heinrich-Bahn.

Die vorbezeichneten Tarife werden mit sofortiger Gültigkeit aufgehoben.

Cöln, den 24. Februar 1920. (231)
Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten deutschen Eisenbahnverwaltungen.

Ruppiner Eisenbahn, Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn, Löwenberg-Lindow-Rheinsberger Eisenbahn.

Am 1. März 1920 treten in unserem Binnenverkehr Erhöhungen der Personen-, Gepäck- und Expreßgutsätze in Kraft. Die Erhöhungen betragen 100 v. H. der jetzigen Tarifsätze. Die notwendigen Tarifänderungen erfolgen zunächst im Verfügungswege.

Neuruppin und Rheinsberg, im Februar 1920. (230)
Die Eisenbahndirektionen.

Bayerisch-schweizerischer Personen- und Gepäcktarif.

Vom 1. März 1920 an wird auf den deutschen Strecken der Gepäckfrachtberechnung im vorbezeichneten Verkehr der auf den gleichen Zeitpunkt erhöhte deutsche Gepäcktarif zugrunde gelegt.

Stuttgart, den 21. Februar 1920. (210)
Generaldirektion der Württ. Staatseisenbahnen.

Personen- und Gepäcktarif der Sächs. Staatsbahnen, Teil II, vom 15. Juli 1919.

Am 1. März 1920 wird ein Nachtrag II zum bezeichneten Tarif ausgegeben, der Änderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen und der Anlagen enthält. Nähere Auskunft erteilen die Stationen.

Dresden, am 24. Februar 1920. (218)
Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Hierzu eine Beilage von Falkenauer Maschinenfabrik Karl Reichel, Chemnitz.

5.06 Ecm.
E

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 17. | Berlin, den 3. März 1920. | LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.
Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, **amtliche Bekanntmachungen** an das Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.
Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 8 M. für das Vierteljahr bezogen werden.
Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 40 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 45 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 50 Pf. abgegeben.
Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 1.35 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.
Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24.
Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Inhalt:

Mittel zur Verhütung des Überfahrens der Haltsignale.

(Schluß aus Nr. 16.)

lbstverständlich sind schon früh Versuche angestellt den, auf elektro-statischem oder elektro-dynamischem ee vom Oberbau auf die Maschine einzuwirken. Der letzte ältnismäßig gut ausgebildete Vorschlag nach dieser Richtung hin rührt von der Firma Gebr. Lorenz in Berlin her, enach dem System „Railophon“ von „von Kramer“ eine suchsanlage auf der Strecke Eberswalde-Freienwalde für iePreußische Verwaltung eingerichtet gehabt hat. In einer ernung von 1,5 bis 2 m war parallel zum Gleise eine oerte Leitung ausgelegt, in der Wechselstrom von 100 Volt 90 Perioden dauernd floß. Dieser Wechselstrom wirkte feine Induktionsspule, die aus zahlreichen in einem Holzhen um die Lokomotive verlegten Drahtwindungen beal und mit einem sehr empfindlichen auf die Periodenzahl abgestimmten Magnetschalter in Verbindung stand. ährte sich die Maschine einem Vorsignal, so gelangte sie ne durch eine Abzweigung von der stromführenden Leiin gebildete Schleife, die Induktionswirkung auf den Mahenrahmen hob sich innerhalb dieser Schleife auf, so daß r aschinenschalter nun einen Ortskreis für die Signalgebung brach. Mit dieser Einrichtung können auch vom Wärter gale auf die Maschine gegeben werden, indem er die Gleisgen unterbricht. Die Anlage ist meines Wissens zurzeit ß Betrieb gesetzt. Sie ist jedenfalls nicht einfach genug r len allgemeinen Gebrauch, ganz abgesehen davon, daß ioch lange nicht so weit sind, überall, wo Signale stehen, inenstrom zur Verfügung stellen zu können.

D3 die Mittel der drahtlosen Telegraphie für die Überwindung dieser Schwierigkeiten auch versucht worden sind, ist ja natürlich. Ortfeste Sendestationen längs der Strecke zu errichten, wäre aber zu umständlich und auch zu teuer. Außerdem kann man sehr empfindliche Empfangeinrichtungen auf den Maschinen auch nicht brauchen. Im übrigen fehlt allen diesen Vorschlägen die Einfachheit, eine Eigenschaft, die unbedingt für derartige Einrichtungen im Eisenbahnbetriebe nötig ist. Erst die Einführung der Kathodenröhren und der Rahmenantennen hat hier brauchbare Grundlagen für einen praktischen Versuch gegeben.

Die Gesellschaft für drahtlose Telegraphie hat den Eisenbahnverwaltungen Ende 1919 folgenden Vorschlag unterbreitet. Auf der Maschine wird durch eine Verstärkerröhre ein Schwingungskreis erregt, der rahmenartig unter der Maschine in 30 bis 40 cm über S. O. angeordnet ist. Der Rahmen hat etwa quadratische Form von rund ⅔ m Seitenlänge. Zwischen den Gleisen wird auf den Schwellen ein rechteckiger Rahmen als geschlossenes Rohr von 300 cm Länge und 50 cm Tiefe mit gleicher Eigenschwingungszahl wie der Maschinenrahmen verlegt. Beim Vorbeifahren der Maschine wird die Schwingungsenergie des Maschinenrahmens an den Gleisrahmen abgegeben. Dadurch wird der Anodenstromkreis, in dem ein Drehspulenschalter liegt, beeinflußt, so daß dieser Magnetschalter nun einen Ortskreis für die Signalzwecke auf der Maschine schließt. Das Signal auf der Maschine erscheint, sobald Maschinenrahmen und Gleisrahmen beim Überfahren beginnen, sich zu überdecken, und bleibt so lange in Tätigkeit, bis der Führer durch Drücken auf einen Knopf es abstellt. Die Ein-

richtung arbeitet nach dem Ruhestrombetrieb; tritt eine Störung ein, so erscheint das Signal auf der Maschine und bleibt so lange bestehen, bis die Störungsursache beseitigt ist.

Dieser Vorschlag hat den sehr großen Vorzug, daß der Streckenanschlag — der Gleisrahmen — an jeder Stelle, also auch von den Wärtersignalen ausgelegt werden kann, denn der Gleisrahmen wiegt nur etwa 25 kg.

Nach allem Vorgeführten erkennt man, daß wir Einrichtungen, die unseren Anforderungen voll entsprechen, bisher nicht haben. Erst wenn diese gefunden sein werden, wird man endgültig die Frage zu entscheiden haben, was man auf der Maschine mit der von der Strecke übertragenen Kraft anfangen will, ob man den Lokomotivführer lediglich auf die Signalstandorte aufmerksam machen will oder auf die einzelnen Signalzeichen, oder ob endlich dem Lokomotivführer dann, wenn er gegen ein Haltsignal anfährt, die Herrschaft über den Zug aus der Hand genommen, der Zug also selbsttätig und rechtzeitig durch Auslösung der Bremsen zum Halten gebracht werden soll. Dabei wird man zu entscheiden haben, ob eine Betriebsbremsung oder eine Schnellbremsung eintreten soll.

Die vorherrschende Meinung der Eisenbahnfachleute geht zurzeit dahin, daß man dem Lokomotivführer auf der Maschine nur den Standort der Vorsignale anzeigen lassen soll, und zwar durch optische und akustische Signale unmittelbar vor den Augen und Ohren des Lokomotivführers. Man geht dabei von der Ansicht aus, daß die Aufmerksamkeit des Lokomotivführers erheblich nachlassen würde, wenn ihm auch die Signale selbst, also ihre Haltlage und ihre Freilage für eine Fahrt geradeaus oder in eine Ablenkung, anzuzeigen wären. Die ortfesten Signale, die der anderen Bahnbetriebsbeamten wegen nicht entbehrlich sind, würden dadurch für den Lokomotivführer erheblich an Bedeutung ververlieren. Das würde dazu führen, daß man gewissermaßen zwei Signalsysteme nebeneinander bekäme, eins auf der Maschine für den Führer und eins — das bestehende mit den ortfesten Signalen — für das Strecken- und Bahnhofspersonal. Die ortfesten Signale müßten aber von dem Lokomotivführer in den Fällen wieder beachtet werden, wenn sein Führerstandsignal gestört oder der Zug vor einem Signal abgesperrt worden wäre, er den Streckenanschlag aber überfahren hätte. Sein Führerstandsignal kann dann nämlich nicht wieder ansprechen. Im übrigen müßte der Lokomotivführer nach wie vor die Wärterhaltsignale beachten, was bedingt, daß er nach wie vor der Strecke die größte Aufmerksamkeit zu widmen hätte. Daran würde er es aber leicht mangeln lassen, da solche Wärterhaltsignale sehr selten gegeben werden. Ich möchte hierzu noch bemerken, daß auch die Lokomotivführer diese Art der Signalisierung ablehnen.

Wir haben uns nun noch mit der Frage zu befassen, ob man mit der auf die Maschine übertragenen Kraft nicht den Zug selbsttätig abbremsen lassen kann, wenn er sich einem Haltsignal so nähert, daß mit einer Signalüberfahrung zu rechnen wäre. Bei den Vollbahnen mit gemischtem Zugverkehr würde das zurzeit abzulehnen sein, sicher wenigstens solange die durchgehenden Bremsen bei unseren Güterzügen noch fehlen. Aber auch dann, wenn diese eingeführt sein werden, wird man wohl bei der Ablehnung beharren müssen; denn wo wollte man die Bremsen einlegen lassen, und wie sollte man bremsen, betriebsmäßig oder schnell?

Wird an dem Grundsatz festgehalten, daß bei Vollbahnen die Haltsignale nicht überfahren werden dürfen, und das muß man doch unbedingt mit Rücksicht auf die langen Bremswege, die bei gewissen Zügen bis zu 700 m reichen, so müßte der Streckenanschlag in einer Entfernung gleich dem längsten Bremswege vor dem Hauptsignal angeordnet werden, also am Vorsignal, vorausgesetzt, daß betriebsmäßig abgebremst werden soll, was ja das naturgemäße ist. Die Züge mit geringerem Bremswege würden dann aber unnötig früh aufgehalten werden; außerdem würden alle Züge abgebrems werden. Da aber vielfach die Züge dort überhaupt nicht al gebremst zu werden brauchen, z. B. wenn der Führer eine Zuges mit geringerem Bremswege sich mit mäßigr Geschwi digkeit einem Signal nähert, dessen Fahrtstellung er erfa rungsgemäß glaubt, jeden Augenblick erwarten zu könne so würde diese selbsttätige Abbremsung vielfach unnötig z Zugaufhaltungen führen, die bekanntlich außerordentlich b triebsgefährlich wirken.

Um die unnötigen Zugaufhaltungen zu vermeiden — und da muß mit allen Mitteln angestrebt werden —, müßte d Bremseinwirkung schon ausschaltbar sein, etwa durch eine Griff besonderer Art am Bremshahn, wodurch der Lokomoti führer zum Ausdruck zu bringen hätte, daß er absichtlich de Zug nicht abbremsen lassen will. Diese Ausschaltung d Bremsauslöseeinrichtung müßte mindestens dem Heizer au fällig zum Bewußtsein gebracht oder selbsttätig aufgezeic net werden. Außer auf die Signale und die Fahrbahn wür der Führer dann aber auch noch auf die Streckenanschlä besonders zu achten haben. Er würde sie u. U. sogar such müssen, wodurch naturgemäß sein Ausschauen nach d eigentlichen Signalen und auf die Fahrbahn eine Beeinträch gung erleiden würde. Diese Mehrbelastung des Lokomoti führers kann aber nicht so harmlos zugelassen werde Noch weniger verwendbar wäre eine Schnellbremsung. S würde dieselben Unzuträglichkeiten ergeben, außerdem ab für die fahrenden Züge und deren Insassen und die Güt außerordentlich verhängnisvoll werden können.

In Deutschland wird man daher für die Haupt- und Nebe bahnen mit gemischtem Verkehr die selbsttätige Abbremsu der Züge wohl dauernd ablehnen. Wie in Deutschland, denkt man meines Wissens auch bei den anderen festlän schen Bahnen. Dagegen werden sie in Amerika anscheine bevorzugt. Man verlangt dort aber auch, daß die Brems nicht mehr ausgelöst werden, wenn der Zug seine Geschw digkeit schon vor einem Haltsignal ermäßigt hat. Anderse soll dort aber auch ein selbsttätig abgebremster Zug un dingt erst zum Halten gekommen sein, bevor der Lokomot führer die Herrschaft über den Zug wieder an sich nehm kann.

Bei den Bahnen besonderer Bauart, z. B. bei den städtisch Schnellbahnen, kann man dagegen leicht zu ganz zuverlässig selbsttätigen Führerstandsignalen und Fahrsperren gelang denn hier besteht eine große Einheitlichkeit in der Ausb dung der Fahrbahn und der Betriebsmittel, und man kann hi bei dem geringen Bremswege, der kaum mehr als 50 m trägt, in Notfällen ein Überfahren der Haltsignale wohl lassen. Bei städtischen und Überlandschnellbahnen, wo Zugfolge meist sehr dicht ist, und wo eine selbsttätige Z folgesicherung das naturgemäße ist, bilden die Fahrsper sogar einen fast unentbehrlichen Bestandteil des Sicherun wesens. Hier deckt sich der Zug selber, sobald die letzte Z achse einen bestimmten Punkt hinter dem Signalstandort, sogenannten Räumungspunkt, überfahren hat. Dieser R mungspunkt muß demnach mindestens soweit hinter d Signal liegen, daß ein Zug, der das Haltsignal überfah hat, durch die Fahrsperre mit Sicherheit vor Erreichu dieses Punktes durch die Zugspitze zum Stillstand gebra wird. Zweckmäßig gibt man hierzu einen Sicherungszusch von 10 %, so daß dann der Räumungspunkt mindestens gle dem 11-fachen des Bremsweges, d. s. rund 60 m hinter Signal, zu legen ist. Die Fahrsperre richtet man da zweckmäßig so ein, daß der Zug nach einer selbsttätigen bremsung nicht eher wieder in Gang gebracht werden ka bevor nicht die Fahrsperre für die nächste Auslösung ri tig eingestellt worden ist. Nach einer selbsttätigen A lösung der Bremsen darf es dann aber auch nicht mögl sein, die Bremsen wieder frei zu geben, ehe der Zug z Halten gekommen ist.

Die Bostoner und Chicagoer Hochbahnen, die Interborough-Schnellbahnen in New-York, die Hudson-Tunnelbahn, die Hochbahn in Philadelphia und auch die Berliner Hochbahn haben die selbsttätige Auslösung der Bremsen vor Haltsignalen eingeführt und damit gute Erfahrungen gemacht. Nachgewiesenermaßen sind in Nordamerika durch diese „automatic stops“ verschiedene Zusammenstöße vermieden worden.

Die Berliner Einrichtung wurde 1909 ausprobiert. Ihr Einbau machte nur geringe Schwierigkeiten. Der Einrichtung liegt ein Gedanke zu Grunde, den Westinghouse schon vor 1889 angegeben hat. Durch einen Stab, der mit dem Signal in Verbindung steht, wird bei der Haltstellung des Signales der Zugmaschine der Strom abgeschaltet und die Luftbremse in Tätigkeit gesetzt.

Überdies wird noch das Überfahren des Signales dem Stellwerkwärter durch eine Überwachungsvorrichtung (Zählwecker) angezeigt. Die Einrichtung auf der Maschine ist dann noch so gestaltet, daß auch der Zugbegleiter von seinem Stande aus durch einen einfachen Griff den Zug plötzlich anhalten kann.

Auf die günstigen Erfolge mit den Fahrsignalen und den Fahrsperren bei den städtischen Schnellbahnen berufen sich zu unrecht die Leute, die den Eisenbahnverwaltungen den Vorwurf machen, daß sie in ihren Betrieben mit gemischten Zügen dergleichen Einrichtungen noch nicht eingeführt haben. Sie übersehen dabei ganz die Verschiedenartigkeit der Verhältnisse: Dort die Gleichförmigkeit im Bahnkörper und bei den Betriebsmitteln, und hier die außerordentlich große Verschiedenheit aller Anlageteile.

Tatsächlich können wir noch durch kein Mittel außer den eingangs erwähnten Knallpatronen den Lokomotivführer im Ausschauen nach den Signalen besonders unterstützen. Wir müssen nach wie vor uns auf die Aufmerksamkeit des Lokomotivführers verlassen und haben daher dafür zu sorgen, daß diese nicht erlahmt. Dafür wird aber auch im ausreichenden Maße gesorgt. Man ist zunächst sehr vorsichtig in der Auswahl der Anwärter, man hat die Dienststellung der Lokomotivführer gehoben, ihren Dienstplan zweckentsprechend gestaltet, und man überwacht ihr Verhalten gegenüber den Signalen an vielen Signalstellen. Diese Überwachung der Signalbeachtung, die seit einigen Jahren durch besondere elektrische Prüf- und Zähleinrichtungen (Zählwecker) eingerichtet ist, hat außerordentlich viel dazu beigetragen, daß die Lokomotivführer die Haltsignale nicht mehr so häufig überfahren. Die Verwaltung bekommt durch diese Überwachungseinrichtungen Kenntnis von vielen Signalüberfahrungen, die ihr sonst unbekannt geblieben wären, weil die Signalüberfahrung nur gering und ohne Folgen war. Jedes bekanntgewordene Überfahren eines solchen Signales, auch nur um wenige Meter, wird streng verfolgt. Äußerlich kommt der Erfolg dieser Überwachung aber kaum zum Ausdruck, denn die Signalüberfahrungen auf beachtliche Länge sind eben immer schon verhältnismäßig sehr selten gewesen. Für gewöhnlich macht man sich von den Verhältnissen in dieser Hinsicht eine ganz falsche Vorstellung. Tatsächlich haben wir nämlich verhältnismäßig sehr wenig Unfälle, die auf Nichtbeachtung der Signale zurückzuführen sind. Im Mittel der Jahre 1910—13 hatten wir jährlich nur 35 Zusammenstöße „infolge mangelhafter Signalisierung oder Nichtbeachtung der Signale“; das ist ein Zusammenstoß aus diesen Gründen auf rund 22 Millionen Zugkilometer oder rund 7 Millionen Signalbefahrungen, wenn man annimmt, daß auf etwa alle 3 km Fahrweglänge ein Signal befahren wird.

Im Jahre 1914, das hinsichtlich der Unfallstatistik über dem Durchschnitt der Jahre 1911—13 steht, hatten wir 310 Zusammenstöße, davon 50 „infolge falscher Signalisierung oder Nichtbeachtung der Signale“. Bei diesen 310 Zusammenstößen wurden getötet 25 Reisende, 17 Beamte und Arbeiter und verletzt 284 Reisende und 130 Beamte und Arbeiter. Im ganzen wurden 1914 unverschuldet 164 Reisende und 633 Beamte und Arbeiter getötet und 607 Reisende und 1171 Beamte und Arbeiter verletzt. Auf das Konto Zusammenstöße kommen also nur etwa ein Neunzehntel aller Tötungen und noch nicht ein Viertel aller Verletzungen. Wieviel davon auf das Konto Zusammenstöße „infolge falscher Signalisierung oder Nichtbeachtung der Signale“ kommen, ist aus der Statistik nicht zu entnehmen. Im Verhältnis 50 : 310 wird man diese Zahlen aber wohl nicht verkleinern dürfen, denn gerade die Zusammenstöße aus diesen Ursachen sind wohl meist besonders wuchtig.

Immerhin sieht man aus diesen Zahlen, daß die Zuverlässigkeit unseres derzeitigen Signaldienstes doch eine sehr hohe ist. Tatsächlich brauchen wir auch in dieser Hinsicht einen Vergleich mit den Verhältnissen irgendwelcher fremdländischen Bahnen nicht im geringsten zu scheuen. Was die Sicherheit des Betriebes im allgemeinen und die Zuverlässigkeit des Signalsystems im besonderen anlangt, werden wir selbst jetzt, wo unsere Eisenbahnverhältnisse doch trostlos genug sind, immer noch an der Spitze aller Nationen stehen.

Erfahrungen der Oberzugleitung Aachen und Einrichtung der Betriebsverwaltung für die Reichsbahnen.

Vom Regierungbaumeister Koll, Hannover.

Verwalten heißt handeln. Im Rahmen einer schlechten Verwaltungsorganisation wird viel gearbeitet und wenig gehandelt. Der Beamte, der daran gewöhnt ist, Fleiß für Tat zu nehmen, wird leicht geneigt sein, solche Mängel zu übersehen. So kommt es, daß Organisationsfehler häufig gerade von den Nächstbeteiligten nicht in ihrer vollen Tragweite erkannt werden. Wenn wir daher prüfen wollen, welche Organisation den kommenden Reichsbahnen frommt, sollten wir die Augen recht weit aufmachen und nicht da einen Höhepunkt der Leistung sehen, wo viel gearbeitet wird.

Die Quaatzschen Anregungen zu einer Umgestaltung von Finanzwirtschaft und Organisation des deutschen Verkehrswesens haben u. a. auch die Frage zur Diskussion gestellt, ob bei den deutschen Bahnen ein mustergültiger Aufbau der Betriebsverwaltung zu finden ist, der auf die Organisation der Reichsbahn übernommen werden kann, oder ob es besser ist, eine ganz neue Organisation für die Betriebsverwaltung zu suchen. Die Beantwortung dieser Frage ist von so außerordentlicher Wichtigkeit, daß sie eingehend untersucht werden sollte, bevor sie endgültig beantwortet wird. Weder allgemeine Behauptungen, daß die bisher vorhandenen Einrichtungen versagt haben, noch die entgegengesetzten Ausführungen, deren Hauptzweck ist, Bestehendes zu erhalten, können zu einer befriedigenden Klärung führen. Es handelt sich nicht darum, festzustellen, ob die Betriebsorganisationen, die wir bisher kennen, schlecht sind, sondern darum, ob sie vom Guten das Beste sind. Wenn überhaupt noch eine Vervollkommnung möglich ist, dürfen wir sie nicht unterlassen, selbst wenn ihre Einführung beim Übergang Unruhe bringt. Den Luxus solcher Unterlassungen können wir uns in Deutschland nicht mehr leisten.

Auf der Suche nach einer leistungsfähigen und wirtschaftlich arbeitenden Betriebsverwaltung wird man aus den Bedürfnissen des Betriebes heraus zunächst diejenige Instanz aufzubauen haben, die den Dienststellen unmittelbar übergeordnet ist. Dieses ist die schwierigste und meistumstrittene Aufgabe. Die Regelung des Betriebes stellt ganz besondere Anforderungen an Form und Größe dieses Amtes. Kein Zweig der Eisenbahnverwaltung ist in dieser Beziehung so wenig schmiegsam. Diese Tatsache wurde 1895 in Preußen leider außer acht gelassen. Zwar hat man sich damals auch über die Frage unterhalten, ob man die durchgehenden Verkehrslinien in eine Hand legen sollte, oder ob es besser sei, abgerundete übersichtliche Bezirke zu bilden. Die Entschei-

dung fiel zuungunsten der betrieblichen Forderungen, „weil es sich dabei doch immer nur um das Betriebsinteresse handelte, also um einen einzelnen Zweig der Verwaltungstätigkeit, während die überwiegenden Interessen der Gesamtverwaltung einer danach durchgeführten Bildung der Direktionsbezirke durchaus entgegenständen“[1]). Diese Entscheidung ist der Betriebsorganisation zum Verhängnis geworden. Sie hat einigermaßen genügt, solange die Bahnhöfe sich selbst helfen konnten. In dem Augenblick aber, wo ein Eingreifen von höherer Stelle eine unbedingte Notwendigkeit wurde, mußte sich die Unzulänglichkeit der Neuschöpfung von 1895 zeigen. Die Ereignisse seit 1912 sollten doch alle, die es angeht, darüber belehrt haben, daß es sich hierbei nicht „nur um das Betriebsinteresse“ gehandelt hat. Die Mängel der Betriebsorganisationen haben mit dazu beigetragen, daß unserer Volkswirtschaft schwere Wunden geschlagen, die Eisenbahnfinanzen schwer geschädigt, die Betriebsmittel, besonders die Maschinen, heruntergewirtschaftet sind, und die Leiden der Betriebsstockungszeit haben die Stimmung des Personals ungünstig beeinflußt. Nur nicht den Kopf in den Sand stecken! Nichts wäre verwerflicher in dem Augenblick, wo wir den deutschen Bahnen einen neuen Unterbau geben wollen. In einer unzulänglichen Organisation können auch die besten Kräfte nichts leisten. Solange die Organisationsfrage nicht gelöst ist, sind Erörterungen über Vorbildung, Fortbildung, Aufrücken der Tüchtigen usw. von minder wichtiger Bedeutung. Die Mängel der Betriebsorganisation klar erkennen und etwas Besseres entwickeln, darauf kommt es jetzt an.

Solange die Züge fahrplanmäßig verkehren, ist ein unmittelbares Eingreifen einer den Dienststellen übergeordneten Stelle nicht erforderlich, und dann ist es auch minder wichtig, ob die Dienststellen ihre Befehle von einer Direktion oder einem Amt erhalten. Im Jahre 1895 wurden in Preußen die Eisenbahndirektionen mit der Aufgabe betraut, von ihrem Sitze aus den Dienststellen direkt die nötigen Anweisungen, die sich aus der Leitung des Betriebes ergeben, zu erteilen. Die Betriebsämter hatten weder Pflicht noch Recht, regelnd einzugreifen. Dieses System mußte in dem Augenblick versagen, wo an die Aufgabe der Direktionen, in den Betrieb unmittelbar regelnd einzugreifen, nennenswerte Anforderungen gestellt wurden. Die Bezirke der Direktionen waren so groß, daß von ihrem Sitz aus der Zuglauf nicht im Einzelnen verfolgt oder geregelt werden konnte. Es hätte nun nahe gelegen, zu dezentralisieren und mit dieser Aufgabe die Betriebsämter zu betrauen. Das ging aber nicht, weil die Bezirke der Betriebsämter zu klein und zu wenig den Erfordernissen des Betriebes angepaßt waren. Merkwürdig genug für ein organisatorisches Gebilde, das den Namen „Betriebsamt“ führt! Weil schnell geholfen werden mußte, entstanden Notgebilde: Zugleitungen, Oberzugleitungen, Generalbetriebsleitungen und eine Kriegsbetriebsleitung. Sie können bestenfalls Lücken überbrücken, aber nicht organisch mit dem übrigen Aufbau der Verwaltung verwachsen.

Wenn es mit solchen aus dem Ärmel geschüttelten Einrichtungen gelungen ist, Betriebsstockungen abzuschwächen und im Kriege Außergewöhnliches zu leisten, so ist das ein gutes Zeichen für die Leistungsfähigkeit und Anpassungsfähigkeit des deutschen Bahnpersonals, nicht aber ein Beweis für die Güte der Betriebsorganisation. Denn wer selbst mit angesehen hat, wie lange es gedauert hat, bis die Übergangsschwierigkeiten überwunden waren, der wird nicht behaupten können, daß der Betriebsleitungsapparat sich leicht und reibungslos auf Betriebsstockungen umgestellt habe. Eine Betriebsverwaltung muß aber feinfühlig wie ein Erdbebenmesser und schlagfertig wie ein Feldherr sein. Sie muß Stockungen vorausahnen und handeln, bevor diese eintreten. Daß beides nicht möglich ist, wenn die Abwehrorganisationen von Fall zu Fall bei Eintritt von Stockungen erst geschaffen werden sollen, liegt auf der Hand.

Die Zugleitungen und ihre Verwandten soll man nicht zeitweise in die Ecke stellen und einrosten lassen. Diese Betriebsmaschine muß ständig laufen, wenn auch manchmal mit verringerter Tourenzahl. Sonst wird beim Wiederingangsetzen zu viel Zeit und Öl verschwendet. Auch nachher wird sie nicht geräuschlos laufen. Das heißt mit anderen Worten: Kinder der Not haben die Schwächen der Betriebsverwaltung ausgleichen helfen. Seien wir ihnen dankbar, daß wir im Kriege mit einem blauen Auge davongekommen sind. Wir haben aber kein Recht, jetzt die Hände befriedigt in den Schoß zu legen. Gerade jetzt, wo der Krieg nur einen abgewirtschafteten Betriebsapparat zurückgelassen hat, wo die Finanzlage so schlecht ist, wie noch nie, müssen wir die Betriebsverwaltung so schlagfertig ausgestalten, wie es überhaupt nur möglich ist. Anstatt Bahnhöfe umzubauen, wozu wir kein Geld haben, müssen wir sie aufs äußerste ausnutzen. Und wenn wir doch bauen, dürfen wir es nur da tun, wo es wirklich am dringlichsten ist. Nur wenn die Betriebsorganisation mit voller Treffsicherheit anzeigt, wo der schwächste Punkt ist, kann die richtige Auswahl gelingen. Eine gute Betriebsorganisation ist also auch wirtschaftlich von außerordentlicher Bedeutung. Auf der Suche nach einer zweckmäßigen Organisationsform für die den Dienststellen unmittelbar übergeordneten Betriebsstellen sollte man sich die Erfahrungen, die bei der Oberzugleitung Aachen gemacht wurden, zunutze machen. Hier war aus der Not des Tages heraus ein Gebilde entwickelt worden, das man etwa als Betriebsleitung für einen kleinen Bezirk bezeichnen kann. Die Oberzugleitung Aachen stand zwischen Feldeisenbahn und Heimatverwaltung und setzte sich aus den beiden Vorständen des Betriebsamts und des Maschinenamts Aachen und einem Vertreter der Linienkommandantur Lüttich zusammen. Die Oberzugleitung sollte ein Bindeglied zwischen den beiden verschieden gearteten Nachbarverwaltungen bilden und dem Feldbahnchef ermöglichen, sich ein unparteiisches Urteil über die Betriebslage beiderseits der Grenze zu bilden.

Weil die Oberzugleitung Aachen auf die besonderen Grenzverhältnisse zugeschnitten war, kann ihre Einrichtung nicht als Vorbild für eine neue Betriebsorganisation dienen. In gewisser Beziehung sind aber hier praktische Erfahrungen gemacht worden, die verwertet werden sollten. Es gilt dieses insbesondere von der Leitung des Betriebes durch die Amtsvorstände. Die Vorstände der Ämter waren, und zwar gemeinsam, für die Abwicklung des Betriebes verantwortlich. Das bedeutet eine sehr viel einschneidendere Änderung, als es auf den ersten Blick scheinen mag.

Der überwachende und meldende — das heißt hinter dem Betriebe herlaufende — Amtsvorstand war verwandelt in einen, dem die Pflicht zur Initiative oblag, und der damit auch Interesse für den Betrieb und Lust und Liebe zur Sache gewonnen hatte. Ein Amtsvorstand, der so im Betriebe lebt, sammelt sehr wertvolle Erfahrungen. Er kann genau erkennen, wo Anlagen und Personal ihre schwächsten Stellen haben, wo nachgeholfen, geändert und ersetzt werden muß. Gänzlich geändert ist auch das Verhältnis zu den Zugleitungsbeamten. Sie sind für den Amtsvorstand nicht mehr die Leute, die über seinen Kopf geheimnisvolle Beziehungen zu der Direktion und Vertretern anderer Amtsbezirke haben, sondern sie werden zu Kampfgenossen, die der Amtsvorstand mit seiner Autorität und seinem ganzen Können unterstützen wird. Umgekehrt spornt das Zusammenarbeiten der Zugleitungsbeamten mit dem Amtsvorstand die ersteren zu großen Leistungen an. Ich habe damit die besten Erfahrungen gemacht.

Will man hieraus die Nutzanwendung ziehen, so kann man zusammenfassend sagen: Ein organisatorisches Verschweißen der Zugleitungen mit den Betriebsämtern verspricht eine bedeutende Steigerung der Leistungsfähigkeit. Die Schwierigkeit der Durchführung liegt darin, daß die heutigen Bezirke der Betriebsämter sowohl ihrer Ausdehnung wie auch ihrer Gestalt nach nicht einmal den notdürftigsten Anforderungen des Betriebes genügen. Das Übergreifen der Zugleitungen über mehrere Bezirke hat in mehrfacher Beziehung lähmend gewirkt. Den Zugleitungsbeamten ist es schwerer, sich den Beamten eines fremden Bezirks gegenüber Geltung zu verschaffen. Der fremde Amtsvorstand, der sie schützen könnte, bringt ihren Anliegen gegenüber nicht dasselbe Interesse entgegen, wie der eigene Amtsvorstand. Es kommt hinzu, daß die Zugleitungsbeamten die Bahnhöfe eines fremden Bezirks nicht so kennen lernen können, wie die des Bezirkes, dem sie selbst angehören. Es fehlt die Aufklärung durch den eigenen meistinteressierten Amtsvorstand und dessen Bestreben, die Belehrung durch örtliches Benehmen mit den Dienststellenvorstehern und auch den Bearbeitern der Betriebsraten im Amtsbüro zu vervollkommnen. Man darf sich also nicht dabei begnügen, die Fäden des Betriebes, die bisher unmittelbar von den Dienststellen zur Direktion gingen, über das Amt zu führen, sondern es ist auch notwendig, daß die Zugleitungsbezirke mit dem Amtsbezirk, zu dem sie gehören, abschneiden.

Damit soll nicht gesagt sein, daß der Umfang des neu zu bildenden Amtes an die Ausdehnung eines einzigen Zugleitungsbezirks gebunden wäre[2]). Die Grenze ist da gegeben, wo die Übersicht über den Zuglauf verloren gehen muß. Die bisherigen Direktionsbezirke haben sich hierfür als viel zu groß erwiesen. Auch die Betriebsdirektionen Quaatzscher Form werden es sein, während die von Quaatz vorgeschlagenen Bahnämter bei weitem zu klein sind.

Da die Auswahl der richtigen Form des neuen Verwaltungskörpers auch noch von vielen anderen Gesichtspunkten beeinflußt wird, deren Erörterung über den Rahmen dieses Au…

[1]) F. Seydel, Die Organisation der preußischen Staatseisenbahnen bis zum Kriegsausbruch. 1919. S. 33.

[2]) Die Oberzugleitung Aachen dehnte ihren Einfluß bis Düren, Rheydt, Lüttich und Hasselt aus.

satzes hinausgeht, möchte ich vorläufig davon absehen, meine Vorschläge bestimmter zu umreißen. Die Forderungen, die an die neue Organisationsform zu stellen sind, werden sich aber schon etwas deutlicher herausschälen, wenn auch noch die Beziehungen des Betriebes zu den anderen Zweigen der Dienstausführung kurz besprochen werden.

In der Oberzugleitung in Aachen waren die Vorstände vom Maschinenamt und Betriebsamt zu gemeinsamem Handeln zusammengetreten, und sie waren gemeinsam verantwortlich. Beides hat gute Früchte gezeitigt. Der fruchtlose Streit über die Schuld an Betriebsstockungen, mit dem anderwärts so viel Kraft und Zeit vergeudet wurde, war bei der Oberzugleitung unbekannt. Wenn man, wie es hier stets der Fall war, ein klares Bild der Betriebslage und der Zusammenhänge vor Augen hatte, konnte so leicht keine Meinungsverschiedenheit aufkommen. Zum mindesten konnten sie leicht ausgeglichen werden. Streit entsteht meist nur da, wo es an der nötigen Klärung der Lage fehlt. Im Nebel der Ungewißheit gedeihen Mißtrauen, gegenseitige Vorwürfe, Tatenlosigkeit oder gar falsche Befehle. Die Erreger solcher Krankheiten fanden in der klaren Luft der Oberzugleitung keinen guten Nährboden. Das Zusammenarbeiten von Maschinenamt und Betriebsamt, wie es durch das Band der Oberzugleitung gegeben war, ist in überraschender Weise gefördert worden. Ist es nicht merkwürdig, daß gerade eine Verbindung von Maschinen- und Betriebsamt so gut gewirkt hat; wäre es nicht besser gewesen, Betrieb und Verkehr miteinander zu verschweißen? Betrieb und Verkehr gehören doch angeblich zusammen. Gewiß sind diese eng miteinander verwandt. Aber darum handelt es sich hier gar nicht. Es ist nur die Frage zu beantworten, wo in betriebsschwierigen Zeiten ein Trennungsstrich besser zu vertragen ist: zwischen Betrieb und Maschinendienst oder zwischen Betrieb und Verkehr. Die Erfahrungen der Oberzugleitung Aachen antworten hierauf: Eine Verbindung von Betrieb und Maschinendienst hat sich aus den unmittelbaren Bedürfnissen des Betriebes herauswachsend durchgesetzt, während ein gleich starkes Bedürfnis für eine engere Vereinigung von Betrieb und Verkehr nicht erkennbar geworden ist. Hiermit soll nicht in Abrede gestellt werden, daß enge Beziehungen zwischen Betrieb und Verkehr bestehen. Aber die Geschäfte, die sich hieraus ergeben, lassen sich, wenn die beiden Ämter, wie in Aachen, am selben Ort zusammenliegen, unschwer im Wege der Verständigung erledigen.

Kurz zusammengefaßt ist das Ergebnis der Erfahrungen bei der Oberzugleitung Aachen folgendes: Bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen fehlt über den Dienststellen eine schlagfertige Instanz, die regelnd in den Betrieb einzugreifen in der Lage und verpflichtet ist; Betriebs- und Maschinenämter jetziger Form sind hierzu ungeeignet, und die Direktionen sind für diesen Zweck viel zu groß; Zugleitungen haben zwar gut gewirkt, sind aber nur Behelfe, die notdürftig die Lücken der Organisation von 1895 überbrückt haben. Durchgreifende Besserung kann man nur von Einrichtung einer Amtsstelle erhoffen, die einen Bezirk verwaltet, der eine übersichtliche und einfache Betriebsregelung ermöglicht, zugleich aber auch eine enge Verbindung zwischen Betrieb und Maschinendienst herstellt. Eine geeignete Form für ein solches Amt herauszuschälen, bleibt späterer Erörterung vorbehalten. Jedenfalls genügt die Betriebsorganisation mit Bahnämtern und Betriebsdirektionen nach dem Vorschlag von Quaatz den Anforderungen des Betriebes durchaus nicht, um ein Aufgehen der Zugleitungen in die neue Organisationsform zu ermöglichen.

Die Verstaatlichung der Südbahn.

Wir bringen nachstehenden Aufsatz des Eisenbahnministers a. D. L. Wrba zum Abdruck, der im „Neuen Wiener Tagblatt“ unter obiger Überschrift erschienen ist:

„Die derzeitige äußerst schwierige Finanzlage der Südbahngesellschaft bildet wieder einmal den Gegenstand lebhafter Beachtung und Erörterung in weiteren Kreisen der Bevölkerung. Die Abgesandten der Gesellschaft sind von ihren Besprechungen und Verhandlungen in Paris mit neuen Sanierungsvorschlägen zurückgekehrt, die man kurz mit den Schlagworten: Verstaatlichung der Südbahnlinien und Überlassung des Betriebes an die bestehende Gesellschaft zum Zwecke der sogenannten Internationalisierung zusammenfassen kann. Die Verhandlungen mit den Vertretern der französischen Obligationenbesitzer konnten derzeit zu keinem positiven Ergebnisse führen; dies war meines Erachtens von vornherein klar, da die Lösung der Südbahnfrage nicht von der Stellungnahme und den Entschließungen der Gesellschaft und der Prioritätenbesitzer, sondern nur von den Entscheidungen und Maßnahmen der beteiligten Regierungen abhängig erscheint. In dieser Hinsicht kommt vor allem Italien in Betracht. Die französischen Prioritätenbesitzer dürften heute schon mit Bedauern erkennen, welche schwere Gefährdung und Schädigung ihres von der französischen Hochfinanz so sorgsam behüteten Obligationsbesitzes durch die Zertrümmerung der Monarchie bewirkt worden ist, andererseits aber sich wohl bewußt sein, daß die Befriedigung und Sicherstellung ihrer Forderungen in die Gesellschaft in erster Linie davon abhängt, ob und inwieweit Italien bereit ist, seinen aus dem Basler Vertrage herrührenden Verpflichtungen zur Bezahlung der in effektiver Währung bedungenen Jahresrenten für die Ablösung der italienischen Südbahnlinien nachzukommen. Eine einfache Berechnung zeigt, daß diese Zahlungen an die Gesellschaft oder eigentlich an deren Prioritätsgläubiger etwa mit Hinzurechnung noch anderer an die Gesellschaft zu leistender Vergütungen vollkommen ausreichen, um den Prioritätendienst sicherzustellen und zu befriedigen.

Unmittelbar berührt werden die Interessen der beteiligten Staatsverwaltungen durch den Vorschlag der Verstaatlichung der auf vier Staatsgebiete verteilten Südbahnlinien. Ich einesteils zweifle nicht daran, daß früher oder später Italien und der südslawische Staat aus nationalen und sonstigen politischen Rücksichten sich bestimmt finden werden, die auf ihren Gebieten gelegenen Bahnstrecken zu erwerben. Hier liegt die Besorgnis nahe, daß die österreichischen westlichen Südbahnlinien unverhältnismäßig belastet würden. Im allgemeinen möchte ich die Absicht des Verstaatlichungsvorschlages gemeinverständlich dahin auslegen, daß die erwerbenden Staaten eine neue, ihnen bisher nicht obliegende Zahlungsverpflichtung zur Deckung des voraussichtlich auch weiter zu besorgenden Betriebskostenabganges und der unbedingt notwendigen Investitionsauslagen, sowie zu weiteren Zahlungen an die Gesellschaftsgläubiger unter dem Titel einer Ablösungsrente übernehmen sollen. Aus dieser Überzeugung ergibt sich wohl von selbst mein derzeit unbedingt ablehnender Standpunkt gegenüber der vorgeschlagenen Verstaatlichung der uns verbleibenden Südbahnlinien. Diese Verstaatlichung habe ich selbst vor einiger Zeit als erwünscht und erstrebenswert erachtet, aber unter bestimmten Voraussetzungen, die heute nicht mehr zutreffen, vor allem als ein ungeeignetes Mittel, um der von mir als höchst bedenklich erachteten sogenannten Internationalisierung vorzubeugen.

Mit der Verstaatlichung der sämtlichen, also auch der österreichischen Südbahnstrecken soll nun im Wege der Übertragung der Betriebsführung auf den getrennten, verstaatlichten Bahnstrecken an die bestehende Südbahngesellschaft die sogenannte Internationalisierung des Gesamtnetzes herbeigeführt werden. Es ist gewiß ein bestechender Gedanke, auf diesem Wege die Einheitlichkeit des Betriebes und der Verwaltung der auf verschiedene Staatsgebiete verteilten Bahnstrecken wieder herzustellen. Ich bin aber meinerseits vollkommen überzeugt, daß durch die Internationalisierung die angestrebten Vorteile eines wirklich einheitlichen Betriebes, die Vereinfachung und Abkürzung der weiterhin notwendigen zwischenstaatlichen und bahnseitigen Verhandlungen und Vereinbarungen in keiner Weise erreicht werden können. Die aus der Verteilung des Bahnnetzes hervorgehenden Schwierigkeiten liegen ja nicht an der Verwaltung und ihren Organen, sondern in unter allen Umständen fortdauernden ungünstigen Verhältnissen: nationalen und sprachlichen Unterschieden, Verschiedenheiten der Gesetzgebung, der staatlichen und lokalen Verwaltung, den Zoll- und Polizeivorschriften, mannigfachen finanziellen, wirtschaftlichen und politischen Interessengegensätzen und dergleichen mehr. Alle diese Verschiedenheiten und Gegensätze würden auch im Falle der Internationalisierung zumeist nicht in der Gesellschaftsorganisation, sondern nach wie vor nur im Wege umständlicher, schwieriger Verhandlungen zwischen der Bahnverwaltung und den Regierungen auszutragen sein. Die den eigentlichen Bahnbetrieb auf den getrennten Bahnlinien betreffenden Fragen können aber auch ohne den Umweg über die Internationalisierung durch die zwischen fremden Bahnverwaltungen üblichen Vereinbarungen über Tarife und Instradierung, über den Wagenübergang, über Kontroll- und Rechnungswesen, über technische Einrichtungen, ferner in Fahrplankonferenzen usw. in gleich zweckmäßiger Weise geregelt werden. In der Organisation aber, die für die Internationalisierung der Südbahn geschaffen werden müßte, würden wir bei den bestehenden Machtverhältnissen zweifellos eine so untergeord-

nete Stellung einnehmen, daß eine solche Einrichtung einer politischen Sequestration gleichzuachten wäre. Auch dürfte ich nicht fehlgreifen, wenn ich annehme, daß eine solche Internationalisierung nur ein vielleicht nicht allzulange dauerndes Übergangsstadium zur vollständigen Abtrennung der Südbahnlinien und zum völligen Anschlusse an die anschließenden Staatsbahnnetze der beteiligten Staaten bilden würde.

Die vorstehenden Bemerkungen zusammenfassend, wiederhole ich, daß die Sanierung der Südbahngesellschaft in ihrem Verhältnisse zu ihren Prioritätsgläubigern in erster Linie von der vollen, planmäßigen Wiederaufnahme der zeitweilig unterbrochenen Zahlung der Jahresrenten Italiens an die Südbahngesellschaft abhängig erscheint, hierdurch aber in durchgreifender Weise bewirkt werden könnte. In der Verstaatlichung der österreichischen Südbahnlinien mit gleichzeitiger Übernahme der Verpflichtung zur Deckung der voraussichtlichen Betriebskostenabgänge und Investitionsauslagen, sowie zu darüber hinausgehenden Zahlungen, Einlösungsrenten, der in der finanziellen Wirkung eine allfällige Garantiezusicherung gleichzuachten wäre, erblicke ich, insolange die Verkehrsverhältnisse sich nicht wesentlich verbessern, ein schweres finanzielles Opfer, das meines Erachtens nur im Falle einer unabwendbaren Zwangslage oder allenfalls zur Erreichung ausreichender Kompensationen gerechtfertigt werden könnte.

Die Internationalisierung des Südbahnunternehmens endlich erscheint mir im Sinne der vorstehenden Ausführungen weder notwendig noch zweckmäßig, in organisatorischer Beziehung geradezu bedenklich. Ein abschließendes Urteil hierüber wird aber wohl erst dann möglich sein, wenn dieser Vorschlag in genauer, ins einzelne gehender Formulierung vorliegen und auf dieser Grundlage die Tragweite und die voraussichtliche Wirkung einer solchen Einrichtung auf unsere Verkehrspolitik einigermaßen verläßlich beurteilt werden kann. Bis dahin aber kann ich diese Internationalisierung nur als ein neues, nach dem ersten Eindruck allerdings bestechendes Schlagwort werten."

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Der Übergang der Eisenbahnen auf das Reich.** Die Verhandlungen der Länder mit Staatsbahnbesitz wegen des Übergangs der Staatseisenbahnen an das Reich zum 1. April 1920 haben in den letzten Tagen zu einer Einigung über die Fassung des Vertragsentwurfs geführt. Es ist in Aussicht genommen, daß alle Länder einen gleichlautenden gemeinsamen Vertrag mit dem Reich abschließen. In der Frage der Festsetzung der Abfindungssumme läßt der Vertragsentwurf den Ländern eine gewisse Wahl. Der Vertrag muß zunächst den Regierungen der Einzelstaaten vorgelegt werden, da er nur in Kraft treten kann, wenn er durch Gesetze des Reichs und der beteiligten Länder genehmigt wird.

— **Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Die Vorschrift im § 13 Abs. (2) der Eisenbahn-Verkehrsordnung über die Angabe des Fahrpreises auf den Fahrkarten ist durch eine Bekanntmachung des Reichsverkehrsministers (Reichs-Gesetzblatt Nr. 36) dahin ergänzt worden, daß die Eisenbahnen mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde bis auf weiteres den doppelten Betrag des den Fahrkarten aufgedruckten Preises erheben können. Auf dieses Verfahren muß durch Schalteraushang hingewiesen werden.

— **Eisenbahntarife und Preisbewegung.** Am 1. d. M. sind die um 100 % erhöhten Eisenbahntarife in Kraft getreten. Die Tariferhöhung ist erzwungen durch die wachsende Belastung der Eisenbahnen durch die Besoldungsreform und den neuen Lohntarif, vor allem aber durch die ungeheuer gestiegenen Preise aller für den Betrieb notwendigen Materialien. Ihrer Steigerung gegenüber sind die in den letzten Jahren erfolgten Tariferhöhungen weit zurückgeblieben, denn während seit 1914 die Tarife im großen Durchschnitt um rund 500 % erhöht sind — für einzelne Güter ist die Erhöhung infolge der Aufhebung von Ausnahmetarifen größer gewesen, so beträgt sie für Schwedenerze 700 %, für Gießereiroheisen 600 % usw. — ist der Preis für Lokomotivkohle z. B. um 1397 %, für Stahleisen um 1803 %, für Bleche um mehr als 3000 %, für Schienen um 1886 % gestiegen. Die für die Beschaffung von Betriebsmitteln aufzuwendenden Kosten entsprechen diesen Preisen. Eine Lokomotive z. B., die 1914 für 100 000 *M* zu haben war, kostet jetzt 1 090 000 *M*.

Diese den Haushalt der Eisenbahn mit Milliarden belastenden Steigerungen müssen in den Beförderungspreisen zum Ausdruck kommen. Es wäre aber eine volkswirtschaftliche Unwahrheit, die Tariferhöhungen als die Ursache, die Steigerungen draußen am Markt als die Wirkung hinzustellen. Gerade umgekehrt ist es!

Die Finanzlage zwang die Eisenbahn, den Preissteigerungen der für sie wichtigen Industriezweige schnell zu folgen. Deshalb zunächst die allgemeine prozentweise Tariferhöhung. Die Eisenbahnverwaltung arbeitet aber bereits daran, die neuen Beförderungspreise den wirtschaftlichen Bedürfnissen anzupassen. Zusammen mit Landeseisenbahnrat und Ständiger Tarifkommission wird ein systematischer Neubau des Tarifschemas so schnell als möglich durchgeführt werden.

— **Verkehrsstockungen im Ruhrgebiet.** In Essen haben Besprechungen zwischen Kommissaren des Eisenbahnministeriums und Vertretern des Bergbaues und der Industrie über die Betriebsschwierigkeiten im Ruhrrevier als Grundlage für die weiteren Maßnahmen der Eisenbahnverwaltung stattgefunden. Außer dem wesentlich infolge von neuen Abgaben von Lokomotiven an Polen, Littauen und Tschechien bestehenden Lokomotivmangel sind die Schwierigkeiten vor allem darin begründet, daß die belgischen Bahnen nicht imstande sind, die ihnen zugeführten Frachten und Kohlenzüge abzunehmen. Die hierdurch hervorgerufenen Stockungen wirken bis in die rechtsrheinischen Kohlenbezirke zurück, in denen die für Belgien und Frankreich aufkommenden Frachten aufgestapelt werden müssen. Wichtige Verkehrsknotenpunkte werden dadurch dem Betriebe entzogen. Verschärft wird die Lage noch dadurch, daß infolge der Arbeitsweise der französischen Zollverwaltung an den Grenzen des Saargebiets auch dort seit längerer Zeit Schwierigkeiten bestehen. Ungefähr 4000 Wagen warten auf die Zollabfertigung und überfüllen die Bahnhöfe des ganzen Bezirks der Direktion Cöln.

— **Die Seeverbindung Stettin-Ostpreußen gesichert.** Wie wir der „D. Allg. Ztg." entnehmen, fanden am 13. Februar in Berlin zwischen den Vertretern der beteiligten Dampfergesellschaften und den maßgebenden Regierungsstellen Verhandlungen über die Aufrechterhaltung der Seeverbindung mit Ostpreußen statt. Sie hatten das erfreuliche Ergebnis, daß die Dampferverbindung mit Ostpreußen über Swinemünde-Pillau für die nächsten Monate gesichert werden konnte.

— **Der Großschiffahrtsweg Rhein-Main-Donau.** Der Main-Donau-Stromverband veröffentlichte kürzlich eine Denkschrift, die den Plan einer Rhein-Main-Donau-Verbindung auf Grund eingehendster Untersuchungen in technicher und wirtschaftlicher Beziehung erschöpfend erörtert. Nach der Ansicht des Verbandes besteht kein Zweifel mehr, daß das jahrhundertalte Problem eines Rhein-Main-Donau-Kanals nunmehr in technischer und wirtschaftlicher Beziehung eine einwandfreie Lösung gefunden hat. Für die Wasserstraße ist das 1200 t-Schiff als Regelschiff vorgesehen. Als technisch, finanziell und wirtschaftlich beste Linie ist die Linie über Wernfeld-Schweinfurt-Bamberg-Nürnberg-Beilngries festgestellt. Sie folgt dem Mainlauf bis Bamberg unter Abschneidung der Mainschleife bei Würzburg (direkter Kanal Wernfeld-Schweinfurt unter Benutzung der Wern), folgt dann dem vorhandenen Ludwigskanal bis zur Einmündung in die Donau. Auf diesem können zurzeit nur Schiffe von höchstens 127 t fahren. Im wesentlichen handelt es sich also nicht um ganz neue Linien, sondern um einen großzügigen Ausbau der vorhandenen. Die Wasserversorgung des Kanals ist durch Zuleitung von Lechwasser mittels eines besonderen Zubringers gesichert. Nach vorsichtigster Schätzung wird der anfängliche Gesamtverkehr des Kanals mindestens 4,5 Millionen Tonnen erreichen. Die weltwirtschaftliche Bedeutung der Wasserstraße erhellt aus dem Umstand, daß nicht nur ganz Süddeutschland und Nordwestdeutschland, sondern auch Österreich, Böhmen, Ungarn, Südslawien, Bulgarien und Rumänien von der Wasserstraße in bedeutsamer Weise verkehrswirtschaftlich beeinflußt werden. Von besonderem volkswirtschaftlichen Interesse ist es, daß die Erbauung des Kanals gewaltige Möglichkeiten zur Wasserkraftausnützung eröffnet. Eine Gegenüberstellung der Kosten einerseits und des volkswirtschaftlichen Nutzens änderseits ergibt, daß die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens in jeder Hinsicht gegeben ist. Besonders wichtig ist die Feststellung, daß die Rhein-Main-Donau-Verbindung jedem anderen Kanal zwischen Rhein und Donau nach der technischen und wirtschaftlichen Seite überlegen ist.

— **Eine neue Zeitschrift für das gesamte Bauingenieurwesen.** dem Verlage von Julius Springer, Berlin, erscheint seit fang dieses Jahres halbmonatlich die neue Zeitschrift er Bauingenieur", die sich die Aufgabe gestellt hat, wissenschaftlich-technischen und wirtschaftlichen Fragen gesamten Bauingenieurwesens zusammenzufassen und der samtheit der Fachkollegen zu erschließen. Sie ist zu icher Zeit Organ des Deutschen Eisenbauverbandes und Deutschen Betonvereins.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsahnverwaltung ist der Regierungs- und Baurat Gerhard iller, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 in Berlin, d der Eisenbahn-Hauptkassenrendant Rechnungsrat Rehng in Elberfeld gestorben.

Bei den bayerischen Staatseisenbahnen wurden berufen: Vorstand der Werkstätteinspektion Ludwigshafen (Rhein) gierungsrat Giesler an die Eisenbahndirektion Ludwigsfen (Rhein), der Direktionsrat der Eisenbahndirektion Ludgshafen (Rhein) Kummer an die Werkstätteinspektion dwigshafen (Rhein) als deren Vorstand, der Vorstand der schineninspektion Kaiserslautern Direktionsrat Häfner die Materialbeschaffungsinspektion München als deren rstand und der Eisenbahnassessor der Eisenbahndirektion dwigshafen (Rhein) Kund an die Maschineninspektion iserslautern als deren Vorstand. — Verliehen wurde Titel und Rang eines Oberregierungsrates den Regierungsen Friedrich Mayr in Regensburg, Ludwig Klug und nst Rieger in München, Friedrich Karmann in Rosenm, Georg Wopfner und Karl Wilhelm List in München, rl Riedenauer in Würzburg, Gottfried Fischer und chael Friedrich in München.

Österreich.

— **Die Nationalversammlung und die Eisenbahntarife.** Der binettsrat hat beschlossen, in der Nationalversammlung ein setz über die Mitwirkung der Nationalversammlung an der gelung von Eisenbahntarifen, Post-, Telegraphen- und lephongebühren und Preisen der Monopolgegenstände sowie Bezügen der in staatlichen Betrieben Angestellten einzungen. Die Eisenbahntarife, die Post-, Telegraphen- und lephongebühren und die Preise der Monopolgegenstände, enso die Bezüge der in staatlichen Betrieben Angestellten sid bisher durch Vollzugsanweisung der Regierung festgezt worden. Nun soll hier die Nationalversammlung zur Mitkung herangezogen werden.

— **Ausbau einer Bahnlinie Weststeiermark-Pack-Kärnten.** ch Meldungen aus Graz fand in Weststeiermark eine von zalreichen Gemeinden beschickte Versammlung statt, die sich den raschesten Bau einer vollspurigen Bahnlinie von eststeiermark über Pack nach Kärnten aussprach. Diese Bahnlinie würde auf dem kürzesten Wege Weststeiermark mit rnten und Italien verbinden, der Lebensmitteleinfuhr aus Süden dienen und eine wertvolle Verbindung zwischen dustrie- und Landbezirken herstellen. Durch diese Bahn nnte der ungeheure Holzreichtum der durchzogenen Gebiete genutzt, eine umfangreiche Holzindustrie geschaffen sowie Quarzlager in Edelschrott und die Erzlager in Pack erslossen werden.

— **Verkehrseinschränkung auf der Südbahn.** Infolge hlenmangels hat die Südbahn, vom 21. Februar angefangen, Verkehr zwischen Budapest, Groß-Kanizsa und Wienerstadt für einige Tage eingestellt. Die sogenannten Exßzüge verkehren bis auf weiteres auch nicht.

— **Fernpersonenzug Wien-Salzburg.** Seit 23. Februar wird bisher nur jeden Montag, Mittwoch und Freitag von Wien-Westbahnhof um 5 Uhr nachmittags abgehende Fernpersonenzug Nr. 17 bis auf weiteres auch jeden Dienstag und Donnersa bis Salzburg und jeden Sonnabend bis Linz geführt. In Gegenrichtung verkehrt Fernpersonenzug Nr. 18 jeden Montag ab Linz, an den übrigen Tagen (ausgenommen Sonnag) ab Salzburg bis Wien-Westbahnhof (an 12 Uhr 45 Min. chmittags). Durch diese Verkehrserweiterung ist eine tägliche Verbindung zwischen Wien und Salzburg oder Linz geschaffen. Die Fahrkartenausgabe zu diesen Zügen bleibt auch weiterhin beschränkt, da die andauernde Kohlenknappheit die Führung von Entlastungszügen nicht zuläßt.

Ungarn.

— **Die Zukunft der Donaustadt Budapest.** Anläßlich der Vereinbarungen, welche die in Budapest weilende internationale Donaukommission mit der ungarischen Regierung getroffen hat, wonach Budapest zum Sitz der internationalen Donaukommission ausersehen ist (vgl. Nr. 5, S. 58 d. Ztg.), gibt Leo Lánczy der Hoffnung Ausdruck, daß Budapest nicht nur zum Sitz der abzuhaltenden Verhandlungen über Donaufragen auserwählt, sondern daß das gesamte Material der mit dem Donauverkehr zusammenhängenden Verwaltung hier abgewickelt werden wird. Auf diese Weise hofft Ungarn seine Stellung auf dem Gebiete des nationalen Handels zurückzuerlangen und eine hervorragende Rolle in der Warenvermittlung zwischen Ost und West zu spielen. Zur Erfüllung dieser Aufgaben wird Ungarn durch die günstige geographische Lage befähigt. Auf der Donau können viele Schiffe vom Schwarzen Meer bis Budapest heraufbefördert werden. In dem zu diesem Zwecke zu bauenden Handels- und Industriehafen werden die durchfahrenden Waren anstandlos umgeladen werden können. Außerdem wird auch dafür Vorsorge getroffen, daß die Waren dort weiter verarbeitet und veredelt werden können. Die Donau bietet für Ungarn die einzige Hoffnung auf Erlösung von den Fesseln der gedrosselten Wirtschaftslage.

— **Neue Kohlenfunde.** In der Szászvárer Gegend des Komitates Baranya wurden in den Gemeinden Bakóca, Hidas und Máza Kohlenlager entdeckt. Es wurden bereits Bohrungen vorgenommen und aus zwei Gruben Kohle gefördert. Die Beschaffenheit der Kohle ist ausgezeichnet; diese ist glänzend schwarz, hart und hat 6—7000 Kalorien. Bei entsprechender Einrichtung und Eröffnung von weiteren drei Gruben wird die Tagesleistung voraussichtlich auf 100 Wagen gehoben werden können.

— **Die Donaufrage.** Im ungarischen Handels- und Finanzministerium wurden wichtige Vorbesprechungen über die Donaufrage getroffen. Nachdem in Paris endgültig beschlossen worden ist, daß das Sekretariat der Donaukommission in Budapest errichtet werde, und daß Belgrad eine Expositur erhalte, werden die neuen Donauakte in Paris voraussichtlich ohne besondere Prüfung unterzeichnet werden. Wien wurde insofern besonders bedacht, als das Budapester Sekretariat für Wien eine besondere Filiale erhält, in der die ungarischen Durchgangsangelegenheiten einer abermaligen Prüfung unterzogen werden. Die Balkanfragen werden in Budapest stets aus den Verhandlungen ausgeschlossen werden, und laut Bestimmung der neuen Donauakte werden die die Hauptstadt Budapest betreffenden Bestimmungen in Paris einer nachträglichen Revision oder Bestätigung unterworfen.

Im Anschluß an die Donaufrage wurden mit den ungarischen Schiffahrtsdirektoren im Beisein der Vertreter der Sachverständigen der Entente über die Aufteilung des ungarischen Schiffsparkes unter die Ententestaaten Verhandlungen gepflogen. Es werden die Handelsschiffe, die während des Krieges mit Kriegsflagge die Donau durchkreuzten, unter Serbien und Rumänien geteilt, die Kriegsflottille (Monitore) soll England zufallen. Die internationale Donaukommission wird Maßnahmen treffen, daß die Aufteilung des Donauschiffsparkes ohne politische Störung vor sich geht. Nach einer mit Serbien getroffenen Vereinbarung werden einige Dampfer gegen Entgelt Serbien käuflich oder pachtweise überlassen. Das Ersuchen der tschecho-slowakischen Regierung, ein besonderes politisches Bureau zur Kontrollierung des Donauverkehrs von Regensburg bis Baja sowie in Budapest ein besonderes Hafenkommando zu errichten, wurde abgewiesen.

Übrige europäische Länder.

— **Kanal Antwerpen-Rhein.** Laut Friedensvertrag ist den Belgiern das Recht auf einen von Antwerpen nach dem Rhein führenden Kanal eingeräumt worden, um so den Hafen von Antwerpen in direkte Verbindung mit der Rheinwasserstraße zu setzen, was bisher nicht der Fall ist. Für diesen Kanal waren bereits vor Ausbruch des Krieges drei deutsche Projekte vorhanden, die nun wieder aufgegriffen werden. Daß der Kanal erstellt wird, ist kein Zweifel mehr, denn bereits hat sich eine englische Gesellschaft gebildet mit einem Kapital von 500 Millionen Franken, die den Kanal erbauen will. Laut den Abmachungen mit der belgischen Regierung sollen mit den Arbeiten nur belgische Arbeiter betraut und nur belgische Rohmaterialien dazu verwendet werden.

— **Eröffnung der Vollspurverbindung Kristiania-Drammen-Kongsberg-Hjuksebo-Skien.** Der 9. Februar 1920 war für die Entwicklung der norwegischen Bahnen insofern denkwürdig,

als an diesem Tage die Eröffnung des vorgenannten wichtigen Abschnittes der Sorlandsbahn stattfand. Einzelne Teilstrecken dieser Bahn sind bekanntlich schon früher für vollspurigen Betrieb eröffnet worden, aber auf Grund von Unterbrechungen in der Spurweite konnte dieser Betrieb nur örtliche Bedeutung erlangen. Dies gilt für die Strecke Drammen-Kongsberg ebenso wie für die sogenannte Bratsbergbahn zwischen Skien und Notodden, welche geraume Zeit dem Ortsverkehr dieser Bezirke dienten. Mit dem Umbau der Bahn zwischen Kristiania und Drammen von 1,067 auf 1,435 m und mit der Vollendung der etwa 37 km langen Bahnstrecke von Kongsberg über Meheia nach Hjuksebo an der Bratsbergbahn sind diese Bezirke durch eine gleichartige Vollspurverbindung über Drammen-Kristiania mit den übrigen vollspurigen Stammbahnen des Landes verknüpft. Man ist damit der Verwirklichung der Sorlandsbahn einen bedeutenden Schritt näher gerückt. Dr. S.

— **Der französische Eisenbahnerstreik.** Aus verhältnismäßig geringfügigem Anlaß (Maßregelung zweier Eisenbahnarbeiter infolge einer Disziplinwidrigkeit) ist, zunächst bei den Werkstättenarbeitern der P.-L.-M.-Bahn, ein Streik ausgebrochen, der sich sehr bald auf ganz Frankreich ausgedehnt und andere Transportbetriebe erfaßt hat, so daß das französische Verkehrsleben beim Beginn des Monats März einer äußerst ernsten Gefahr gegenüberstand. Mit den Werkstättenarbeitern haben sich zunächst andere Angestelltengruppen der P.-L.-M. solidarisch erklärt und die Arbeit, zum Teil ohne die Entscheidung der Gewerkschaften abzuwarten, eingestellt. Dann griff der Ausstand auf andere Eisenbahnnetze über. Für die Mitternachtsstunde vom 25./26. Februar wurde durch den Zentralverband der Eisenbahngewerkschaften der Befehl zum G e n e r a l s t r e i k ausgegeben. An diesem Zeitpunkt wurden die unterwegs befindlichen Züge der P.-L.-M. auf der Strecke von dem Personal verlassen. In welchem Umfang auf den übrigen Eisenbahnnetzen der Streik durchgeführt worden ist, läßt sich aus den Zeitungsberichten nicht mit Sicherheit erkennen. Nach den Maßregeln, die von der Regierung zur Abwendung der Gefahr ergriffen worden sind, scheint der Verkehr jetzt überall gefährdet zu sein. Ministerpräsident M i l l e r a n d ist von einer Reise nach England schleunigst zurückgekehrt und hat bereits ein Gesetz über die Requisition von Kraftwagen aller Art zur Sicherung der lebenswichtigsten Transporte durchgebracht. An die Eisenbahner der P.-L.-M.-Bahn und der staatlichen Westbahn sind 10 000 Mobilmachungsbefehle erlassen worden, die allerdings, wie es scheint, nicht überall befolgt worden sind. Die strafrechtliche Verfolgung der Streikführer wird erwogen. Zahlreiche freiwillige Helfer haben sich der Regierung zur Verfügung gestellt. Die Eisenbahntruppen wurden aufgeboten. So ist es nach einer Erklärung Millerands gelungen, einen gewissen Verkehr sicherzustellen. Die Fernzüge von Paris nach Deutschland konnten durchgeführt werden. Auch auf den anderen durchgehenden Strecken wurde ein beschränkter Betrieb aufrechterhalten. Die Streikenden werden durch Sympathiestreiks verwandter Berufe unterstützt. Chauffeure, Straßenbahner, Transportarbeiter, Hafenarbeiter haben sich vielfach dem Ausstand angeschlossen. Der sozialistische Kongreß in Straßburg hat sich zur Unterstützung bereit erklärt. Die französische Presse ist sich darüber einig, daß es sich hier nicht um einen wirtschaftlichen Kampf, sondern um eine vom Zaun gebrochene Kraftprobe revolutionär-kommunistischer Art handelt. Deshalb haben sich die Freunde der Ordnung aus allen Parteilagern gegen die Eisenbahner erklärt. Die Regierung hat zu ihren energischen Gegenmaßregeln die Zustimmung der überwältigenden Mehrheit des Parlaments gefunden.

— **Eisenbahnunfälle in England.** Während des Krieges ist über die Unfälle, die sich bei den englischen Eisenbahnen ereignet haben, nur flüchtig berichtet worden. Auch der Bericht für 1918, der etwa viermal so umfangreich ist wie der vorhergehende für 1917, schweigt sich noch über die nichttödlichen Unfälle aus, die sich zwar im Bereiche der Eisenbahnen, aber nicht an fahrenden Zügen ereignet haben. In den Bericht für 1919 sollen diese Unfälle aber wieder aufgenommen werden. Bei Würdigung der Unfallzahlen muß berücksichtigt werden, daß der Verkehr des Jahres 1918 einen um nahezu 50 % höheren Wert als der des letzten Friedensjahres und einen 11 % höheren Wert als der des vorhergehenden Jahres 1917 hatte. Wenn auch ein Teil dieser Steigerung auf die Erhöhung aller mit dem Eisenbahnbetrieb zusammenhängenden Kosten entfällt, so kennzeichnen diese Zahlen doch auch eine Vermehrung der betrieblichen Leistungen, und die Verringerung der Unfälle, die im allgemeinen eingetreten ist, ist daher eine Tatsache, die die englischen Eisenbahnen mit Befriedigung erfüllen kann.

Bei Zugunfällen wurden 1918 8 Reisende und 5 Eisenbahnbedienstete getötet; 1917 waren es 12 Reisende und 5 Bedienstete, 1913 33 Reisende und 8 Bedienstete. Die Zahl de verletzten Reisenden betrug 1918 463, die Zahl der verletzte Bediensteten 146 gegenüber 260 und 144 im Vorjahre und 7 und 145 im Jahre 1913.

Zugzusammenstöße kamen im Jahre 1918 67-mal bei Pe sonenzügen und 136-mal bei Güterzügen vor. 1917 waren und 1913 109 Personenzugzusammenstöße verzeichnet, und b Güterzügen waren die entsprechenden Zahlen 130 und 1 61 Personenzüge und 294 Güterzüge sind 1918 entgleist; 19 waren es 56 Personen- und 268 Güterzüge, 1913 73 Persone und 215 Güterzüge. In letzteren Zahlen gibt sich auge scheinlich der schlechtere Unterhaltungszustand der Streck und der Betriebsmittel wie die zunehmende Einstellung u geschulter Arbeitskräfte zu erkennen.

Fremde Erdteile.

— **Weiterführung der Bagdadbahn.** Nach einer von d „B. B.-Z." veröffentlichten „Times"-Meldung erhielt das b r i t i s c h e S y n d i k a t die Erlaubnis zum Bau und zur Üb wachung der Bagdadbahn von B a g d a d bis z u r p e r s i s c h e n G r e n z e nach Teheran mit einer etwaigen Verlä gerung nach Enzeli am Kaspischen Meer und Meshed in Pe sien. Die Regierung beschloß, den Plan der Erweiterung d Bahnnetzes von Mommerabad nach Burujird und anschließen nach Hamadan in Angriff zu nehmen.

— **Die Zukunft der amerikanischen Eisenbahnen.** Ungeacht der Opposition der Eisenbahnerverbände nahm der Kongre mit großer Mehrheit die Vorlage an, die für die Verwaltun der Eisenbahnen unter P r i v a t b e t r i e b ist. Die öffentlic Meinung ist gegen die Angestellten, weil diese durch imm neue Forderungen und Streikdrohungen seit Jahren Beunruh gung hervorgerufen.

— **Die Westbahn und die Große Südbahn von Buenos Aire** In ihrem Jahresbericht über das am 30. Juni 1919 zu En gegangene Geschäftsjahr beklagen diese beiden von Buen Aires ausgehenden Eisenbahnen, daß ihnen durch den Hafe streik, der von Januar bis April dauerte, viel Verkehr en gangen ist; beide haben aber trotzdem über recht günsti Betriebsergebnisse zu berichten. Dies ist um so bemerken werter, als der Streik nicht nur eine Verminderung der A beitsstunden, sondern auch eine Erhöhung der Löhne z Folge gehabt hat. Bei der Großen Südbahn sind die Tari seit November 1917 beträchtlich erhöht worden, und die Fol dieser Maßnahme zeigt sich in dem Betriebsjahr 1918/19 zu erstenmal in ihrer Wirkung auf das ganze Jahr. Bei beid Eisenbahnen hat auch die Regelung der Ruhegehälter ein wesentlichen Einfluß auf die wirtschaftlichen Verhältnis gehabt.

Bei der Westbahn betrugen die Roheinnahmen 3 724 275 d. s. 865 636 £ oder 30,28 % mehr als im Vorjahre; die B triebsausgaben, 2 796 125 £, sind um 632 755 £ oder 29,25 gestiegen. Dies ist zum großen Teil auf die Zunahme d Güterverkehrs um 640 410 t zurückzuführen, was eine Meh einnahme von 412 839 £ oder von 30,84 % bedeutet. Die B triebszahl hat die bisher noch nicht dagewesene Höhe v 75,08 erreicht, obgleich Anstrengungen zur Herabsetzung d Ausgaben gemacht worden sind; ihr Erfolg ist durch d hohen Ausgaben für Gehälter und Löhne zunichte gemac worden, die zum Ausgleich der Teuerung nötig waren u sich auf über 100 000 £ im Jahre beliefen.

Die Große Südbahn hat einen weit höheren Umsatz gehab Ihre Einnahmen beliefen sich auf 7 332 289 £, ihre Ausgab auf 5 715 937 £, so daß auch hier die Betriebszahl 77,96 ausmachte. Der Überschuß, 1 616 352 £, war um 224 610 oder um 16,14 % höher als im Vorjahre. Schwer ins Gewic fallen dabei die Mehrausgaben für Kohlen, die allei 500 000 £ betragen haben. Hierüber klagt auch die Westbah und beide Bahnen haben daher Vorkehrungen zur Einführu von Ölfeuerung für die Lokomotiven getroffen. Die Südbah ist in dieser Beziehung schon weiter vorgeschritten als d Westbahn, sie hat eine Anzahl Lokomotiven für Ölfeueru umgebaut und mit ihnen gute Erfahrungen gemacht. B beiden Bahnen sind große Tankanlagen zur Lagerung d Brennöls geschaffen worden. Es wird erwartet, daß der B darf daran in nicht zu ferner Zeit aus den in der Entwick lung begriffenen Ölfeldern Argentiniens wird gedec werden können.

Allgemeines.

— **Schmierung des Oberbaues.** Einige amerikanische Eise bahnverwaltungen schmieren die Laschen und Schrauben d Oberbaus bei der erstmaligen Benutzung im Gleis mit Roh troleum oder einem anderen billigen Öl und wiederholen dies

handlung etwa zweimal im Jahr, nachdem vorher der abgelagerte Schmutz und Rost beseitigt worden ist. Es soll infolgedessen der Verbrauch an Laschenschrauben um 30 % zurückgegangen und 40 % an Arbeitskraft erspart worden sein. Die Lebensdauer der Laschen und Schrauben wird dadurch sehr erheblich verlängert; sie widerstehen namentlich den Witterungseinflüssen viel besser, rosten also weit weniger, und aber ganz besonders gegen die Einwirkung der scharfen Laugen geschützt, die aus den auf den amerikanischen Eisenbahnen zahlreich verkehrenden Kühlwagen auf das Gleis tropfen und sich an vielen Stellen recht lästig gezeigt haben. Wenn auch dieser schädliche Einfluß bei den deutschen Eisenbahnen nicht in Frage kommt und die Einführung dieses Schutzmittels deshalb nicht so nötig ist wie in Amerika, auch wegen der Knappheit an Öl zurzeit nicht möglich ist, so wäre doch immerhin seine Erprobung für bessere Zeiten zu erwägen, wenn wirklich nennenswerte Ersparnisse damit zu erzielen sind.

Bücherschau.

— **Dr. Hermann Kirchhoff**, Wirkl. Geh. Rat, „**Zur Neuordnung des deutschen Verkehrswesens**“ 16 S. Berlin 1920. Verlag des Vereins deutscher Ingenieure. — An dieser kleinen Schrift kann man schon deshalb nicht vorübergehen, weil sie aus der Feder eines der eifrigsten Vorkämpfer der Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen stammt. K. blickt aber trotz des großen Schrittes, der durch die Reichsverfassung im Sinne seiner Bestrebungen gemacht worden ist, mit Sorgen auf die Entwicklung der Verhandlungen zwischen den deutschen Eisenbahnstaaten und dem Reich, inmitten deren wir gerade jetzt stehen. Er weist auf die Überspannung der Forderungen einzelner Regierungen hin, die für die Abtretung der heruntergewirtschafteten Eisenbahnen nicht bloß die Zahlung des Neuanschaffungswertes (abzüglich der Abschreibungen), sondern die Übernahme der gesamten Eisenbahnschuld und der gesamten übrigen schwebenden Staatsschuld im allgemeinen Haushalt (einschließlich der durch die Verschleuderungen in der Revolutionszeit entstandenen Schulden) verlangen. Durch solche Entschädigungen und durch die hierdurch notwendig werdenden Tariferhöhungen würde das Verkehrswesen so schwer belastet werden, daß das Wirtschaftsleben noch mehr sinken müßte. K. spricht sich gegen eine Überstürzung der Entscheidung über Entschädigung und Organisation aus. Es sei wichtiger, daß das Reich zunächst nur das finanzielle Risiko der Staatsbahnen und ein gewisses Kontroll- und Mitbestimmungsrecht über die zunächst noch unverändert zu belassenden Verwaltungen übernähme. Die endgültige Lösung der Entschädigungsfrage werde besser später zu treffen sein, wenn man über die Zukunft klarer sähe. Inzwischen solle eine Sanierungsarbeit unter Mitwirkung eines aus erlesenen unabhängigen Fachmännern zusammengesetzten „O r g a n i s a t i o n s k o l l e g i u m s“ aufgenommen werden.

Als Anhang zu der Schrift sind die in der „Deutschen Allgemeinen Zeitung“ vom 2. November 1919 erschienenen Vorschläge Kirchhoffs zur Neuorganisation des Verkehrswesens (Reichsämter und Landesämter) abgedruckt.

— **Verzeichnis der höheren Eisenbahnbeamten der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnverwaltung und des Reichsverkehrsministeriums** mit Angaben über Rang und Dienstalter (Rangliste) 1919/1920. Neunzehnte Ausgabe, Hannover 1919. Druck und Verlag von Gebrüder Jänecke. — Dieses Verzeichnis ist den höheren Eisenbahnbeamten ebenso unentbehrlich geworden, wie es die Rangliste für das Offizierkorps war. Der uns vorliegende Jahrgang ist am 20. Oktober 1919 abgeschlossen worden, an einem für die Festlegung eines Personalbestandes äußerst ungünstigen Zeitpunkt. Die äußeren Grenzen des Reichs und der Direktionsbezirke waren infolge des Friedensschlusses verschoben worden; drei östliche Direktionen befanden sich im Abbau, eine neue in Berlin war statt dessen im Entstehen begriffen. Im Inneren hatte das Reichsverkehrsministerium eben damit begonnen, seine Tätigkeit zu entfalten. Die großen mit dem Übergang der Staatsbahnen an das Reich verbundenen Veränderungen in der Organisation und Personalbesetzung stehen uns aber noch bevor. Es wird eine schwere, aber dankbare Aufgabe für den Herausgeber sein, die Rangliste der neuen Organisation entsprechend zu einer D e u t s c h e n Eisenbahnrangliste umzugestalten und die Beamten, die den außerpreußischen Verwaltungen angehören, mit einzuschließen. Hoffentlich brauchen wir auf diese neue Ausgabe nicht zu lange zu warten.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung von Stationsnamen.

E i s e n b a h n d i r e k t i o n s b e z i r k C ö l n. Vom 1. März d. Js. ab werden die Stationsnamen: Alsdorf in A l s d o r f (b. A a c h e n), Elsdorf Ost in E l s d o r f (R h e i n l.) Ost, Elsdorf West in E l s d o r f (R h e i n l.) West und Ahrdorf in A h r d o r f (A h r) geändert.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 28 vom 21. Februar d. Js. an die Mitglieder des Vereinswagenausschusses, betreffend Antrag des Österr. Staatsamts für Verkehrswesen auf Ergänzung der Bestimmung im § 7 Abs. 5 b des VWÜ. über Gewährung einer Ladefrist bei Umladungen auf Unterwegsstationen (abgesandt am 27. Februar d. Js.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Württ. Binnen-Gütertarif (Tfv. 39a).

Am 1. März 1920 tritt ein neuer Ausnahmetarif 5 für Steine usw. in Kraft. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Stuttgart, den 28. Februar 1920. (280)
Generaldirektion der Württ. Staatseisenbahnen.

Gemeinschaftliches Heft C Ib (Stationstariftafeln usw.), Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1920 ab werden die in Abschnitt III für „Rhein. Rint. St. E.“ angegebenen Überfuhrgebühren erhöht. Näheres enthält die nächste Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 28. Februar 1920. (281)
Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1920 werden die Tarifentfernungen der Stationen der Jagsttalbahn Möckmühl-Dörzbach erhöht. Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

München, 25. Februar 1920. (250)
Tarifamt der Bay. St.-E. r. d. Rh.

Binnen-Gütertarif der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Vom 1. März 1920 ab werden die jetzt bestehenden Frachtsätze für den Güterverkehr um 100 vom Hundert erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung (R.G.Bl. 1914, S. 455).

Finsterwalde, im Februar 1920. (253)
Die Direktion
der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Erhöhung der Güter- und Tiertarife.

Die durch unsere Bekanntmachung vom 23. Februar angekündigte Erhöhung der Güter- und Tiertarife um 100 v. H. ist durch das Gesetz vom 23. Februar 1920 (Preußische Gesetzsammlung von 1919, Seite 51) genehmigt worden.

Berlin, den 27. Februar 1920. (254)
Eisenbahndirektion.

Pfälzisch-Württembergischer Güterverkehr (Tfv. 280).
Württembergischer Binnen-Gütertarif (Tfv. 39 a).

Auf 1. März 1920 werden sämtliche Frachtsätze um 100 v. H. erhöht. Außerdem werden im Tarif Nr. 39a die Nebengebühren erhöht. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Stuttgart, 25. Februar 1920. (255)
Generaldirektion
der Württ. Staatseisenbahnen.

Deutsche Wechselgütertarife, einschl. Anhang zu den direkten Gütertarifen der Bad. Staatsbahnen und Wechseltiertarife.

Auf 1. März 1920 werden die Frachtsätze um 100 v. H. erhöht. Im Gütertarif Bad. Staatsbahnen-Bad. Privatnebenbahnen treten ferner an Stelle der

Ausnahmetarife 5 c für Steingrus und 5 l für Schotter neue Ausnahmetarife mit ermäßigten Frachtsätzen.

Im Badisch-Württemberg. Gütertarif tritt auf den gleichen Zeitpunkt ein neuer Ausnahmetarif für Schotter und Steingrus auf der Grundlage der Sätze des Wegebaustofftarifs in Kraft, außerdem wird im Ausnahmetarif 7 (Erztarif) die Abt. C mit Gültigkeit vom 1. Mai 1920 gestrichen.

In den Wechseltiertarifen werden die Währungszuschläge ergänzt. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 25. Februar 1920. (256)
Generaldirektion
der Badischen Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-niederländischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1920 wird das Gemeinsame Heft des norddeutsch-niederländischen Gütertarifs Teil II v. 1. 10. 19 auf S. 8 unter C. Besondere Bestimmungen zum Nebengebührentarif wie folgt geändert:

„Die Nebengebühren werden auf Grund der inneren Gütertarife der Eisenbahnverwaltungen erhoben und zwar gelten:

für die deutschen Eisenbahnen mit nachstehenden Ausnahmen sowie usw. (wie bisher),

für die Stationen der niederländischen Bahnen auf niederländischem Gebiet sowie für die Stationen Venlo K M, Venlo (linksrh.) und Winterswijk der Preußischen Staatsbahnen, Neuschanz der Oldenburgischen Staatsbahnen und Coevorden der Bentheimer Kreisbahn der Nebengebührentarif (Tarief der Bijkomende Kosten) des Niederländischen Eisenbahntarifs usw. (wie bisher).“

Cöln, den 25. Februar 1920. (248)
Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1920 werden die in der Kilometertafel I der Tarifhefte 4 und 8 vorgesehenen Anstoßentfernungen der Stationen Berlichingen, Bieringen (Jagst), Dörzbach, Jagsthausen, Krautheim (Jagst), Ruchsen und Widdern um 2 bis 32 km erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen und in der nächsten Nr. des gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeigers.

Frankfurt (M.), 24. Februar 1920. (247)
Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-niederländischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1920 werden die auf die Frachtsätze des norddeutsch - niederländischen Gütertarifs Teil II — Gemeinsames Heft — und Tarifhefte 1-9 nach der Zuschlagstafel II zur Berechnung der deutschen Reichsabgabe, der deutschen Kriegszuschläge usw. in den internationalen Güterverkehren mit Markwährung vom 1. 10. 19 zu erhebenden Frachtzuschläge verdoppelt.

Neben diesen verdoppelten Frachtzuschlägen werden die besonderen Zuschlagsbeträge von 20, 10 und 6 ₰ für 100 kg auf die einzelnen Tarifklassen wie bisher erhoben.

Cöln, den 25. Februar 1920. (249)
Eisenbahndirektion.

Tarif für die Gütereisenbahn von Mittweida nach dem Zschopautale.

Am 1. März 1920 tritt der Nachtrag I in Kraft. Durch ihn werden die Frachtsätze der allgemeinen Kilometertariftafel um 100 v. H. erhöht, der Ausnahmetarif für Packlagersteine ohne Ersatz aufgehoben und je ein Ausnahmetarif für Steine aus Naturgestein (Wegebaustoffe) und für Steingrus und Steinschutt (Abraum) eingeführt. Der Nachtrag kann durch unsere Wirtschaftshauptverwaltung in Dresden-Neust. bezogen werden. Das sofortige Inkrafttreten der mit Tariferhöhungen verbundenen Maßnahmen gründet sich auf die vorübergehende Aufhebung des § 6 (5) der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung.

Dresden, am 26. Februar 1920. (244)
Gen.-Dir. d. Sächsischen Staatseisenb.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

Am 1. März 1920 werden die Stationen Saarbrücken Hgbf. und Saarbrücken Vschbbf. in den Tarif aufgenommen. Näheres und einige weitere Tarifänderungen enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preuß.-hess. Staatseisenbahnen und unser Verkehrsanzeiger.

Dresden, am 26. Februar 1920. (239)
Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Infolge Überganges der Strecke Reinheim (Pfalz) Grenze-Saargemünd Pf. B. an die Verwaltung der Eisenbahnen in Elsaß und Lothringen scheiden mit sofortiger Gültigkeit die an dieser Strecke gelegenen Stationen Bliesbrücken, Folpersweiler und Saargemünd Pf. B. aus dem Tarifhefte 2 aus.

Gleichzeitig wird als neuer Tarifpunkt Reinheim (Bliesbrücken) Grenze in das genannte Tarifheft aufgenommen.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußisch-Hessischen Staatsbahnen.

Breslau, den 27. Februar 1920. (263)
Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B (Tfv. 1 b) und Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I (Tfv. 1500).

Mit Gültigkeit vom 1. März 1920 werden die Mindestgebühren für die Beförderung von Edelmetallen, Kostbarkeiten usw. in Sonderzügen sowie das Fahrgeld für die Begleiter von Kostbarkeiten, Flugzeugen, Bienen, Fischen und lebenden Tieren um 100 % erhöht. Näheres siehe in unserem Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Berlin, den 23. Februar 1920. (237)
Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Binnen-Güter- und Tierverkehr.

Am 1. März 1920 werden in Verbindung mit der an diesem Tage in Kraft tretenden allgemeinen Tariferhöhung um 100 v. H. im Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 1 und im Heft 3 (Elbumschlagsverkehr), im Binnen-Tiertarif, Teil II, im Binnen- und Gütertarif für die schmalspurigen Linien, Teil II und im Tarif für die Linie Klingenthal - Untersachsenberg-Georgenthal die Fracht- und sonstigen Gebührensätze erhöht. Im Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 1 wird der Ausnahmetarif 2 h für Asbesterde ohne Ersatz aufge-hoben. Ferner werden die Ausnahme-tarife 5 für Steine aus Naturgestei (Wegebaustoffe), 5 c für Packlagestein und 5 d für Sandsteinhorzeln aufge-hoben und durch Ausnahmetarife 5 un 5 c ersetzt. Näheres hierüber ist au unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen auch geben die Stationen Auskunft. I Binnen-Gütertarif für die vollspurige Linien, Teil II, Heft 2 (Entfernungs-anzeiger), werden die eintretenden E-höhungen durch den zum 1. März 192 erscheinenden Nachtrag XIV durchge-führt. Er kann durch unsere Wir-schaftshauptverwaltung in Dresden-Neustadt und durch die Stationen be-zogen werden. Das sofortige Inkraf-treten der Tariferhöhungen gründ sich auf die vorübergehende Aufhebun des § 6 (5) EVO.

Dresden, den 26. Februar 1920. (23
Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Station tariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1920 a werden die Frachtzuschläge und Umlad gebühren erhöht im Verkehr mit de Stationen folgender Bahnen:

Amstetten-Gerstetten,
Amstetten-Laichingen,
Badische Bodenseestationen,
Bayerische Staatseisenbahn, pfälz sches Netz,
Ebingen-Onstmettingen,
Eutin-Lübeck,
Gaildorf-Untergröningen,
Gernrode-Harzgerode,
Halberstadt-Blankenburg,
Hildesheim-Peine,
Ilmebahn,
Jagstfeld-Ohrnberg,
Kerkerbachbahn,
Möckmühl-Dörzbach (Jagsttalbahn
Neuhaldensleber Bahn,
Nürtingen-Neuffen,
Reutlingen-Eningen (Achalm),
Riesengebirgsbahn,
Teutoburger Waldeisenbahn,
Vaihingen (Enz) Stadt-Enzweihinge
Vorwohle-Emmerthal.

Näheres enthält die nächste Sond nummer des Tarifanzeigers. Das a baldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehen Änderung des § 6 der Eisenbahn-V kehrs-Ordnung (R.G.Bl. 1914, S. 455).

Auskunft geben die beteiligten Güt abfertigungen sowie das Auskunftsbü hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin den 27. Februar 1920. (2
Eisenbahndirektion.

Für den Stückgutverkehr mit Stat nen der Kleinbahn Bremen-Thedi hausen — Nr. 312 des Tarifverz. treten am 1. März 1920 anderweite T rifentfernungen in Kraft.

Näheres ist bei den beteiligten A fertigungsstellen zu erfahren.

Oldenburg, den 24. Februar 1920. (2
Eisenbahndirektion.

Badisch-Württembergischer Güterverkehr.

Auf den 1. März 1920 werden die T rifentfernungen der Stationen der I benbahn Möckmühl-Dörzbach erh Näheres in unserm Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 25. Februar 1920.
Generaldirektion der Bad. Staatseis bahnen. (269

Bad.-pfälz. Güterverkehr.

Auf 1. 3. 20 wird Nachtrag IX aus geben. Er enthält die um 100 v. H.

höhten Frachtsätze. Preis 80 Pf. Aufgehoben werden auf 1. 5. 20 die besonderen Entfernungen für Basel Bad. Stb. Übergang u. A. T. 7 alte Blechgeschirre usw.

Karlsruhe, den 27. Febr. 1920. (268)
Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif vom 1. April 1919.

Auf Seite 5/6 des Nachtrags I ist nach der Überschrift „4. Anstoßtafel" folgender Absatz einzuschalten:

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1920 werden im direkten Verkehr mit den Stationen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München zugunsten der genannten Gesellschaft alle bestehenden Frachtsätze um folgende Zuschläge erhöht:

1. bei Eil- und Frachtstückgut 55
2. bei Wagenladungen
   a) für Steinkohl., Braunkohl., Koks und Preßkohlen aller Art . 10
   b) für alle übrigen Güter . 11

Pfennig für je 100 kg.

Im Verkehr mit den Anschlußstationen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft Bad Aibling EB, Fürth Lokalbahnhof, München Isartalbf. und Murnau EB kommen die Zuschläge nicht zur Erhebung.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO. (VAE. 1914/1265).

München, 26. Februar 1920. (267)
Tarifamt der bayer. St.-E.-V. r. d. Rh.

Badischer Binnengütertarif, deutscher Eisenbahngütertarif, gemeinsames Heft CIb, Güterverkehr Bayern-Basel Bad. Stb., Schaffhausen Bad. Stb. usw. Tiertarife für den badischen Binnenverkehr und die deutschen Wechselverkehre.

Auf 1. März l. J. wird für die Währungszuschläge eine neue Tafel I mit geringen Erhöhungen eingeführt. Die bisherigen Tafeln I—IV erhalten die Bezeichnung II—V. Die Währungszuschläge fallen mit diesem Tage nur dann unter den Begriff „frei", wenn deren Frankierung im Frachtbriefe ausdrücklich vorgeschrieben ist.

Karlsruhe, den 26. Februar 1920.
Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen. (270)

Güter- und Tierverkehr zwischen Deutschland und dem Hultschiner Ländchen.

Vom 4. Februar 1920 bis auf jederzeitigen Widerruf gelten für den Güter- und Tierverkehr zwischen allen deutschen Stationen und den von diesem Tage ab tschechoslowakischen Stationen: Kuchelna, Bolatitz, Deutsch-Krawarn, Groß-Hoschütz, Oppau, Beneschau, Kosmütz und Hultschin die Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens nebst Ausführungs- und Zusatzbestimmungen einschließlich der Zusatzbestimmungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (Vereins-Betriebsreglement) sowie die deutschen Eisenbahn-Gütertarife, Teil I Abteilung B, Teil II und die deutschen Eisenbahn-Tiertarife, Teil II, soweit diese Tarife durch ihre Anwendungsbedingungen oder sonstigen Vorschriften nicht auf den Verkehr innerhalb des Gebiets des Deutschen Reiches oder deutschen Zollgebiets beschränkt sind. Die direkten Frachtsätze und Gebühren der deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarife haben indes nur Gültigkeit für den Verkehr zwischen den deutschen Stationen Ratibor, Studzienna, Kranowitz und obigen tschechoslowakischen Stationen. Der Verkehr mit den übrigen deutschen Stationen unterliegt der Umbehandlung in Ratibor unter Anwendung der gebrochenen Frachtsätze und Gebühren dieser Tarife bis und ab Ratibor. Nachnahmen und Barvorschüsse sind ausgeschlossen. Für Troppau Stbf. gelten, wenn die Sendungen über Ratibor-Studzienna-Troppau befördert werden, die gleichen Bestimmungen und Tarife wie für die obengenannten tschechoslowakischen Stationen.

Kattowitz, den 25. Februar 1920. (264)
Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Verkehr Graslitz oberer Bahnhof-Sachsen, Gütertarif Teil II.

Vom 1. März 1920 an werden die Frachtsätze der ordentlichen Tarifklassen der Alllgemeinen Kilometertariftafeln für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander (Heft CIa des Tarifs Nr. 200) in doppelter Höhe angewendet.

Das alsbaldige Inkrafttreten dieser Tariferhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO.

Dresden, den 28. Februar 1920. (272)
Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Badischer Gütertarif und Badischer Tiertarif.

Auf 1. März 1920 werden die jetzigen Frachtsätze um 100 v. H. erhöht, ebenso die Bahnhoffrachten, Überfuhrgebühren und Nebengebühren mit wenigen Ausnahmen. Ferner werden die Währungszuschläge und die Frankenfrachtsätze für die auf schweizerischem Gebiet gelegenen Stationen geändert.

Im Badischen Gütertarif tritt auf den gleichen Zeitpunkt an Stelle des bisherigen Ausnahmetarifs 5c für Steingrus ein neuer Ausnahmetarif mit ermäßigten Sätzen. Für Schotter wird auf 1. März 1920 der Ausnahmetarif 5 eingeführt. Der Ausnahmetarif 7 für alte Blechgeschirre wird auf 1. Mai 1920 aufgehoben, wodurch Tariferhöhungen eintreten. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (271)

Karlsruhe, den 27. Februar 1920.
Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Südwestdeutscher Tierverkehr.

Vom 1. März 1920 an betragen die Überfuhrgebühren zwischen Leipzig Bayer. Bf. und Leipzig Bayer. Bf. (Vieh- und Schlachthof) 3 ℳ 45 ₰ für die Wagenladung und 1 ℳ 10 ₰ für die Einzelsendung. Vom gleichen Tage ab wird das Fahrgeld für Tierbegleiter auf 9 ₰ für die Person und das Kilometer erhöht. Das sofortige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung.

Dresden, am 27. Februar 1920. (257)
Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-Sächsischer Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1920 wird das Begleiterfahrgeld auf 9 ₰ für 1 km und die österreichische Fahrkartensteuer für die Strecke Zittau Landesgrenze-Reichenberg auf 18 ₰ erhöht. Gleichzeitig werden die Gebühren des Abschnittes C (Besondere Bestimmungen zum Nebengebührentarif) teilweise um 50 v. H. und ferner die Überfuhrgebühren für Leipzig Bayer. Bf. (Vieh- und Schlachthof) erhöht. Das sofortige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung (R.G.Bl. 1914, S. 455).

Dresden, am 27. Februar 1920. (258)
Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Tarifanzeiger G.
Ur. Tfv. 1b Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1920 treten folgende Tarifänderungen ein:

1. Die Mindestfrachten in §§ 3 (2) und 38 (1) ATV. sind von 0,70 ℳ auf 2,40 ℳ, in § 4 (2) ATV. von 1,10 ℳ auf 3,20 ℳ und in § 5 (2) von 0,50 ℳ auf 1,60 ℳ zu erhöhen;
2. In § 55 ATV. ist der Betrag unter Ziffer 3 von 0,60 ℳ in 1,60 ℳ abzuändern;
3. In § 19 (2) ATV sind die Worte „bei Beförderung in Gepäckwagen eine Gebühr von 1,20 ℳ für den Wagen und das Tarifkilometer" zu ändern in:
   „bei Beförderung in Gepäckwagen in Eil- oder Schnellzügen eine Gebühr von 7,20 ℳ, in anderen Zügen eine Gebühr von 4,80 ℳ für den Wagen und das Tarifkilometer";
4. In § 35 (1) ATV. ist statt „20 ₰" zu setzen „0,60 ℳ";
5. Als neuer § 47 ATV. ist aufzunehmen:
   „Saatkartoffeln.
   § 47. Für Saatkartoffeln wird bei Auflieferung als Frachtstückgut in der Zeit vom 1. März bis 31. Mai die Fracht für das halbe wirkliche Gewicht der Sendung nach den Sätzen des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter berechnet, wenn die Kartoffeln anerkanntes Saatgut sind und dies auf dem Frachtbrief vor der Auflieferung des Gutes von der für den Versandort zuständigen landwirtschaftlichen Zentralstelle (Landwirtschaftskammer usw.) *) durch Abdruck ihres Stempels oder von der absendenden anerkannten Saatgutzüchterei oder -wirtschaft durch den ihr von der Zentralstelle verliehenen Stempel nach folgendem Muster beglaubigt ist:

   Anerkannte Kartoffel-
   Saatgut-züchterei / wirtschaft
   des (Name, Wohnort)
   ermächtigt durch
   (Zentralstelle).

   Die nachträgliche Beibringung des Vermerks oder Stempels ist unzulässig; erfolgt sie trotzdem, so wird selbstverständlich Fracht nicht erstattet.

Eisenbahndirektion Berlin 8 V 2/66
vom 26. Februar 1920. (262)

*) Vergl. die Tarifteile II.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr, Gemeinsames Heft.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1920 werden, der Regelung im Deutschen Eisenbahn Personen- und Gepäcktarif, Teil I,

und im Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, entsprechend, das Begleiterfahrgeld, die Mindestgebühr für Sonderzüge, sowie die Bahnbewachungsgebühr verdoppelt. Ferner werden mit Gültigkeit vom gleichen Tage a) die Zuschläge zur Deckung der österreichischen Fahrkartensteuer verdoppelt, b) die Gebühren des Abschnitts C (Besondere Bestimmungen zum - Nebengebührentarif) teilweise um 50 v. H. erhöht, c) die in der Bestimmung für Leipzig Bayer. Bf. (Vieh- und Schlachthof) vorgesehenen Überfuhrgebühren erhöht. Das sofortige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.G.Bl. 1914, S. 455). Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft. (259)

Dresden, am 27. Februar 1920.
Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.
als geschäftsführende Verwaltung.

Preußisch-Hessisch-Bayerischer Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 5. März 1920 tritt eine Erhöhung der Zuschlagsfrachten im Verkehr mit den Stationen der Hildesheim-Peiner Eisenbahn in Kraft. Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 25. Februar 1920. (260)
Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1920 wird die Überfuhrgebühr zwischen dem Bahnhof Königsberg (Pr.) Süd und der Ladestelle Aschhof auf 23,60 ℳ (22 ℳ ohne Verkehrssteuer) für den Wagen erhöht. Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und bei den beteiligten Stationen.

Königsberg (Pr.), 25. Februar 1920.
Eisenbahndirektion, (265)
namens der beteiligten Verwaltungen.

2. Personen- und Güterverkehr.

Württembergische Nebenbahnen A.-G.

Am 1. März d. Js. werden auf der Härtsfeldbahn, Reutlingen - Gönninger Bahn und Strohgäubahn die Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Tier- und Gütertarife erhöht. Näheres bei der unterzeichneten Direktion und den Stationen.

Stuttgart, 25. Februar 1920. (245)
Direktion
der Württembergischen Nebenbahnen.

Binnentarif für die Hessischen Nebenbahnen im Privatbetrieb.

Nachtrag VII, enthaltend Tariferhöhungen im Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Tier- und Güterverkehr, tritt am 1. März d. J. in Wirksamkeit.

Die Abweichung von § 6 (5) EVO. ist genehmigt.

Darmstadt, 26. Februar 1920. (246)
Süddeutsche Eisenbahngesellschaft.
Die Direktion.

Georgsmarienhütten-Eisenbahn.

Mit Wirkung vom 1. März d. Js. tritt vorbehaltlich der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde eine 100 %ige Erhöhung des Güter- und Tiertarifs sowie des Personen- und Gepäcktarifs in Kraft. (240)

Georgsmarienhütte, 25. Februar 1920.
Direktion
der Georgsmarienhütten-Eisenbahn.

Crefelder Eisenbahn.

Mit Wirkung vom 1. März 1920 treten vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu den Binnentarifen Nachträge in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Crefeld, den 23. Februar 1920. (241)
Die Direktion.

Teutoburger-Wald-Eisenbahn.

Mit Wirkung vom 1. März 1920 treten vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu den Binnentarifen Nachträge in Kraft.

Nähere Auskunft geben die Dienststellen.

Gütersloh, 23. Februar 1920. (242)
Die Direktion.

Tfv. 53. Binnentarif der Bentheimer Kreisbahn Bk. 10 (21).

Mit Gültigkeit vom 1. März 1920 werden die Beförderungspreise für den Personen- und Güterverkehr um 100 v.H. erhöht.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenb.-Verk.-Ord. (R.-G.-Bl. 1914, S. 455.)

Betr.-Dir. Benth. Kr. Nr. 1107 II
v. 24. 2. 20. (276)

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I (Tfv. 2000).

Am 1. März 1920 tritt der Nachtrag II in Kraft. Er enthält Änderungen und Ergänzungen der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung nebst Ausführungsbestimmungen, insbesondere mit unserer Bekanntmachung vom 9. Februar 1920 angekündigte Tariferhöhungen, sowie Änderungen der Anlagen des Tarifs. Die Ausführungsbestimmungen sind gemäß § 2 a. a. O. genehmigt. Druckabzüge des Nachtrags können vom 28. Februar an von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von dem Auskunftsbüro (Bf. Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Berlin, den 23. Februar 1920. (243)
Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Binnen-Personen- und Gepäcktarif der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1920 ab werden die heutigen Fahrpreise (ausschließlich für Militär), Gepäck- und Expreßgutfrachten um 100 vom Hundert erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung (R.G.Bl. 1914, S. 455).

Finsterwalde, im Februar 1920. (252)
Die Direktion
der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Binnen-Tarife der Lausitzer Eisenbahnen.

Ab 1. März 1920 werden die Beförderungspreise für Personen, Gepäck, Expreßgut, Güter und Tiere im Binnenverkehr unserer Bahnen um 100 v. H. erhöht, wogegen die bisherigen besonderen Zuschläge zu den Frachtsätzen im Güterverkehr aufgehoben werden. Das vorzeitige Inkrafttreten dieser Tariferhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (251)

Sommerfeld, 25. Februar 1920.
Direktion
der Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

Reinickendorf-Liebenwalde-Groß-Schönebecker Eisenbahn.

Ab 15. März werden, vorbehaltlich der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde, die jetzt gültigen Fahrpreise um 25 %, die jetzt gültigen Frachten für Expreßgut um 100 % erhöht.

Auskunft erteilt das Verkehrsbüro.

Berlin, den 23. Februar 1920. (275)
Die Direktion.

Binnen-Personentarif der Prignitzer Eisenbahn — Tfv. 2168 —.

Vom 1. März d. J. ab werden die jetzigen Fahrpreise, Gepäck- und Expreßgutfrachtsätze verdoppelt.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Tarifmaßnahme gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-Ges.-Bl. 1914, Seite 455).

Perleberg, im Februar 1920. (274)
Die Direktion
der Prignitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Brandenburgische Städtebahn-Aktiengesellschaft.

Vorbehaltlich der Genehmigung werden vom 1. März d. J. ab im diesseitigen Binnenverkehr die Fahrpreise und die Sätze für Gepäck und Expreßgut um 100 v. H. erhöht. Gleichzeitig werden die Bestimmungen über die Verausgabung von Wochenkarten geändert. Weitere Auskunft erteilen die Fahrkarten-Ausgabestellen.

Brandenburg (Havel), 25. Febr. 1920.
Die Direktion. (261)

Badisch-Bayerischer Personentarif.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1920 erscheint Nachtrag I zum Heft A und Nachtrag II zum Heft B.

Karlsruhe, 28. Februar 1920. (279)
Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Am 1. März d. J. tritt ein neuer Personen- und Gepäcktarif mit O s t p r e u ß e n über den Seeweg Swinemünde-Pillau in Kraft. Er enthält Fahrpreise, Gepäck- und Expreßgutfrachtsätze zwischen Berlin, Hamburg Hbf., Hamburg-Altona, Lübeck, Pasewalk, Stettin und Swinemünde Hbf. einerseits und Pillau und Königsberg (Pr.) andererseits.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Fahrkartenausgaben und unser Verkehrsbüro.

Stettin, im Februar 1920. (278)
Die Eisenbahndirektion.

Personen- und Gepäcktarif Tl. II der preuß.-hess. Staatsbahnen.

Am 1. März d. J. wird der Nachtrag III herausgegeben. Er enthält Erhöhungen der Gebührensätze.

Erfurt, den 27. Februar 1920. (273)
Eisenbahndirektion
namens der preuß.-hess. Staatseisenbahnen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 18. Berlin, den 6. März 1920. LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 8 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 40 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 45 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 50 Pf. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 1.35 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 18. | Berlin, den 6. März 1920. | LX. Jahrgang.

Inhalt:

Zur Bremsung der Güterzüge.

Die Ausführungen des Herrn Ministerialrats Cimonetti in :r. 5 lfd. J. werden, soweit sie allgemeiner Natur sind und ıne möglichst sachliche und gründliche Prüfung aller maß-benden Eigenschaften einer Bremsart befürworten, sicherlh allerseits volle Zustimmung finden. Leider haben indes grade die Veröffentlichungen und Bremsversuche auf dem bbiete der Saugbremse diese Sachlichkeit und Gründlichkeit li der Behandlung der einschlägigen Fragen nur zu oft verıssen lassen. Schon die vergleichenden Versuchsfahrten am ılberg 1901, bei denen die Saugschnellbremse mit den luckbremsen von Schleifer und Westinghouse in Wettbewerb tit, waren, wie allgemein bekannt, in der Vorbereitung wie i der Durchführung so einseitig auf die Eigenart der Saugkemse zugeschnitten, daß ein gerechtes Abwägen der jeder lemsart eigenen Vorzüge und Mängel von vornherein ausgschlossen war.

Nach der Abhandlung des Herrn Ministerialrats Rihosek üer die Saugluftbremse in Stockerts Handbuch des Eisenbhnmaschinenwesens gelangte die Saugschnellbremse erst af Grund dieser Versuche im Jahre 1902 (nicht 1894) bei dn österreichischen Staatsbahnen zur allgemeinen Einführng. Ihre neueste Ausführung, gegen die allein sich die ewähnte Abhandlung des Herrn Regierungsbaumeisters Führ rhtet, ist überhaupt erst aus der Niederschrift des österrchischen Bremsausschusses vom November 1917 bekannt gworden, so daß von einer Bewährung dieser jetzt maßgeenden Bauart mit den fast doppelt so großen Bremszindern und Sonderbehältern und mit der selbsttätigen Nchstellvorrichtung überhaupt noch keine Rede sein kann. Nch der Mitteilung des Herrn Cimonetti soll ein damit ausgrüsteter 20-t-Kohlenwagen der österreichischen Staatsbınen erst demnächst zur Ablieferung gelangen. Ebensonig liegen bislang darüber Erfahrungen vor, ob sich die jezt vorgeschlagene Lösung, die Nutzlast durch Umschalten d Gestänges mit abzubremsen, für den zwischenstaatlichen Gterverkehr eignet. Der Hinweis auf die älteren Ausführngen bei einigen kleinen Bahnverwaltungen kann hierfür nht maßgebend sein, da sich alle Schwierigkeiten in derartigen, für sich abgeschlossenen Bezirken durch besonders sorgfältige Unterhaltung ohne weiteres vermeiden lassen, ganz abgesehen davon, daß diese älteren Ausführungen anders durchgebildet waren und unzulässig hohe Hebelübersetzungen aufwiesen.

Das von den Technischen Vereinbarungen geforderte Verhältnis zwischen zulässigem Kolbenhub und Hebelübersetzung hätte sich meines Erachtens auch an Wagen ohne selbsttätige Nachstellvorrichtung erreichen lassen müssen. Das ändert indes nichts an der Tatsache, daß dies Verhältnis bisher bei den Güter- und Personenwagen der österreichischen Staatsbahnen kaum jemals eingehalten wurde. Nach der Anlage 9 der Niederschrift des Internationalen Bremsausschusses, Wien 1912, lagen die Hebelübersetzungen an den Wagen des Versuchszuges zwischen 8,6 : 1 und 11,81 : 1. Da der größtmögliche Kolbenhub der verwendeten Bremszylinder 280 mm betrug, der höchstzulässige Hub der Vorschrift nach nur $0{,}75 \times 280 = 210$ mm betragen darf, so bleibt nach Abzug des für Saugbremszylinder unbedingt notwendigen Spielraumes von 14 mm am Kreuzkopf ein nutzbarer Kolbenhub von 196 mm. Die folgende Zusammenstellung zeigt die Größe des sich daraus bei den einzelnen Wagengattungen des Versuchszuges ergebenden Bremsklotzweges, der nach der Vereinsvorschrift mindestens 25 mm betragen soll.

Zahl und Art der Wagen:	Hebelübersetzung:	größtmöglicher Bremsklotzweg
30 zweiachsige Kohlenwagen Ke	8,6	22,8 mm
5 vierachsige Niederbordwagen Jna.	10,87	18,0 mm
15 Gepäck-Beiwagen Gsd . .	10,43	18,8 mm
10 zweiachsige gedeckte Güterwagen Geg.	11,81	16,6 mm
5 vierachsige gedeckte Güterwagen Ga	11,20	17,5 mm
3 Wiener Stadtbahnwagen Cu	im Mittel 10,6	18,5 mm
2 Wiener Stadtbahnwagen CDu	„ 11,35	17,3 mm

Von den 70 Wagen des Versuchszuges entsprach also keiner streng genommen der Vereinsvorschrift. Das gleiche trifft auch für die Personenwagen der österreichischen Staatsbahnen zu, wie schon die bei dem Versuche benutzten Stadtbahnwagen beweisen, aber auch aus den Zeichnungen anderer Wagengattungen hervorgeht.

Dieses einfache Mittel der hohen Übersetzung mußte man offenbar wählen, um nicht allzu gewaltige Abmessungen für Bremszylinder und Sonderbehälter zu erhalten, obgleich es eine für den Betrieb äußerst lästige Mehrarbeit beim Nachstellen zur Folge hatte. Infolge der durchweg höheren Hebelübersetzungen bei der Saugbremse dürfen Saug- und Druckbremssätze hinsichtlich des Gewichtes und des Preises nicht ohne weiteres miteinander verglichen werden. Die von Herrn Cimonetti zum Vergleich der Kunze-Knorr-Bremse mit der Saugbremse angeführten Gewichte ergeben übrigens schon aus dem Grunde ein falsches Bild, weil die Kunze-Knorr-Bremse für sämtliche Arten von Güterwagen mit einem einzigen, stets gleichen Bremszylinder auskommt, während der damit verglichene Saugbremssatz nur für leichte zweiachsige Güterwagen ausreicht, alle schwereren Wagen aber einen größeren Bremszylinder oder sogar deren zwei bedingen. Ebensowenig sind die erwähnten Preisangebote der einzelnen Bremsgesellschaften vergleichsfähig, da zu diesen Preisen wohl kaum je Lieferungen erfolgt sind. Jedenfalls waren Saugbremsausrüstungen vor dem Kriege stets um ein Mehrfaches teurer als gleichwertige Druckbremsausrüstungen.

Was die Einfachheit der Bauart anlangt, so erscheint es zum mindesten gewagt, aus der einfachen Gegenüberstellung verwandter Bauteile der beiden Bremsarten eine Überlegenheit der Saugbremse ableiten zu wollen. Die schnellwirkenden Ventile der Saugbremse sind naturgemäß viel einfacher als die der Druckbremse, weil sie nur bei Notbremsungen Luft einzulassen haben, ihre Aufgabe also gar nicht zu vergleichen ist mit den vielseitigen Anforderungen, denen die Schnellsteuerventile der Druckbremsen zu entsprechen haben. Die Saugbremsventile treten ausschließlich bei den nur selten vorkommenden Gefahrbremsungen in Tätigkeit, arbeiten also weder bei Betriebsbremsungen, noch beim Lösen mit; das Einlassen und Aussaugen der Luft erfolgt vielmehr bei diesen Bremsvorgängen ausschließlich durch eine einzige Öffnung am Luftsauger des Führers. Infolgedessen besitzt eben die Saugbremse bei diesen für den Betrieb wichtigsten Aufgaben jeder durchgehenden Bremse nur die äußerst langsame Wirkung einer gewöhnlichen Zweikammerbremse. Daß ferner bei der Saugbremse etwa dreimal soviel Schnellbremsventile wie bei den Druckbremsen nötig sind, weil hier auch jeder Leitungswagen ein Schnellbremsventil erhalten muß, kommt natürlich bei einer solchen Gegenüberstellung der Zeichnungen nicht zum Ausdruck. Überdies sind bei der Darstellung der Saugbremsausrüstung für Lokomotiven und Wagen in allen Veröffentlichungen nur einfache, kleine Bremszylinder und Sonderbehälter gezeichnet, obwohl bei den Lokomotiven fast immer zwei, bei den Wagen sogar drei bis vier Bremszylinder mit vollem Zubehör erforderlich werden. Inwiefern die Bauart der Saugbremse gegen früher vereinfacht sein soll, ist nicht zu verstehen. Im Gegenteil ist die Saugbremse mit jeder Neuerung verwickelter geworden. Daß neuerdings auch sämtliche Personenzüge das äußerst vielteilige Schlußventil erhalten müssen, ist doch nichts weniger als eine Vereinfachung. Der Vorschlag, dieses Schlußventil mit der Schlußlaterne oder der Schlußscheibe zu vereinigen, dürfte sich kaum durchführen lassen, da es im Güterzugbetriebe der Saugbremse, die keine Absperrhähne zum Ausschalten der Schnellbremsventile besitzt, zweifellos oft nötig sein wird, Wagen mit beschädigter Bremse an den Zugschluß zu stellen. Das Schlußventil kann natürlich nur hinter dem letzten betriebsfähigen Bremswagen eingeschaltet werden, während das Schlußzeichen am letzten Wagen hängen muß. In der Einführungszeit der Güterzugbremse, die sich über eine Reihe von Jahren erstreckt, werden solche Züge die Regel bilden, da alle Wagen ohne Bremse am Schluß laufen müssen.

Die Bemerkung des Herrn Cimonetti, daß die jetzt notwendig gewordene Einführung einer selbsttätigen Nachstellvorrichtung noch die Vorteile der Verwendung kurzhübigerer Bremszylinder und kleinerer Sonderbehälter mi geringerem Gewicht und geringerer Menge der auszusaugenden Luft ergibt, muß bei jedem unbefangenen Leser den Eindruck erwecken, als ob die Güterwagen, die mit der neuesten Ausführung der Saugbremse und selbsttätigen Nachstellvorrichtung versehen sind, wesentlich kleinere Bremszylinder und Sonderbehälter als bisher aufweisen würden. Gerade das Gegenteil ist der Fall; gegenüber der früheren Ausrüstung, wie sie bei den amtlichen Versuchen vorgeführt wurde sind nach den neuesten Vorschlägen des österreichischen Bremsausschusses die Abmessungen der Bremszylinder und Sonderbehälter für zweiachsige Güterwagen um mehr al 80 % vergrößert. Die auszusaugende Luftmenge und dami der Dampfverbrauch wächst natürlich im gleichen Verhältnis, und ebenso die Schwierigkeit, lange Züge schnell genu lösen zu können. Infolgedessen verlieren alle bisher de eisenbahntechnischen Ausschüssen vorgeführten Versuche mi der Saugbremse ihren Wert. Es ist vielmehr recht zweifelhaf ob sich mit diesen wesentlich größeren Abmessungen auch nu annähernd so günstige Ergebnisse erzielen lassen; laute doch schon die Betriebserfahrungen anderer Verwaltunge mit der bislang eingeführten, einfacheren Saugschnellbrems keineswegs so günstig, wie es nach den Ausführungen de Herrn Cimonetti den Anschein hat.

Nach den übereinstimmenden Berichten verschiedener Fach genossen aus Galizien sind die Schwierigkeiten im Saug bremsbetriebe, die besonders auf das Verhalten der Gummi dichtungen bei kalter Witterung zurückzuführen sind, während der Kriegszeit ganz außerordentlich groß gewesen. De schädliche Einfluß der Kälte auf die Wirkung der Saug bremse, der bei den skandinavischen Bahnen wiederholt di unangenehmsten Störungen zur Folge hatte, hat sich i vorigen Winter sogar in Süddeutschland gezeigt; mußte doc die Albtalbahn bei Karlsruhe acht Tage den Betrieb ei stellen, weil die Bremse bei der Kälte nicht betriebsfähi war.

Die Äußerung, daß die langen Bremswege der Saugbrem bei Betriebsbremsungen keine ausschlaggebende Rolle spiele da dies keine Gefahrbremsungen seien, steht im Wide spruch mit dem zuvor empfohlenen Grundsatze, daß man re theoretische Erwägungen den Betriebsanforderungen unte ordnen müßte. Sind doch mehr als 99 % aller überhaupt vo kommenden Bremsungen Betriebsbremsungen.

Was die Absperrhähne an den Kupplungen der Druc bremsen anlangt, so läßt sich die erwähnte Gefährdung d Bremswirkung durch die allgemeine Einführung ausreiche der Entlüftungsbohrungen in einfachster Weise vermeide Das Fehlen dieser Hähne bei der Saugbremse hat jedenfal den Nachteil zur Folge, daß jedes Abkuppeln eines Fah zeuges sämtliche Bremsen eines Zuges voll anzieht. D dadurch entstehende Zeitverlust und Dampfverbrauch fä ausschließlich dem Betriebe zur Last.

Auf die Schwierigkeit, mit der Saugbremse schnellfahren Züge genügend abbremsen zu können, hat schon die obene wähnte Niederschrift der Internationalen Bremskommissi hingewiesen; sie ist auch mit der erst kürzlich versuchswei erfolgten Ausrüstung von fünf Wagen der österreichisch Staatsbahnen mit einer Schnellbahnbremse für den praktisch Betrieb noch nicht als gelöst zu betrachten. Es dürfte jed Eisenbahnfachmann einleuchten, daß, wenn schon ein vi achsiger Personenwagen drei oder vier große Saugbren zylinder mit je einem noch größeren Sonderbehälter beding

m 85 % des Eigengewichtes abzubremsen, diese Bremsausüstung für das Abbremsen von 200 % mindestens verdoppelt verden muß. Trotz aller künstlichen Mittel, wie Erhöhung er Hebelübersetzung, Hubverkürzung und zahlreicher Hilfsentile, muß nach wie vor bezweifelt werden, daß je eine virklich brauchbare Schnellbahnbremse bei der geringen pannung der Saugluft möglich ist

Leider verbietet der zur Ver[illegible]ng stehende Raum eine usführliche Widerlegung aller einzelnen Punkte; da sie ndes zum Teil nur die persönliche Auffassung des Verfassers viedergeben, ohne durch Tatsachen belegt zu sein, darf ich uf die eingangs erwähnte Abhandlung in Glasers Annalen inweisen, in der alle einzelnen Punkte eingehend erörtert und technisch begründet sind. Es war mir bisher, wie manchem meiner Berufsgenossen, nicht möglich, aus den früheren einseitigen Veröffentlichungen über die Saugbremse ein eigenes Urteil zu gewinnen. Erst die scharfe Gegenüberstellung der verschiedenen Bremsarten in neueren Veröffentlichungen zeigt, was jede Bremsart zu leisten vermag. Auch die Beurteilung, die der Saugbremse von fremden Bahnverwaltungen zuteil wird, hat sich auf Grund der Betriebserfahrungen im letzten Jahrzehnt wesentlich geändert, und es erscheint sehr wahrscheinlich, daß bald weitere Verwaltungen, die bisher die Saugbremse benutzten, dem Beispiel der schwedischen Bahnen folgen und zur Druckbremse übergehen werden.

C. Guillery.

Abschluß ein Lohntarif-Teilvertrages bei der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung.

Bis zum 30. November 1918 regelten sich die Lohnverhältnisse der nach den „Gemeinsamen Bestimmungen der Arbeiter aller Dienstzweige der preußisch-hessischen Staatseisenbahn-Verwaltung" angenommenen Personen nach der von der Staatseisenbahnverwaltung festgesetzten Lohnordnung. Für die Entlöhnung waren Grundlohnsätze und Stellenzulagensätze festgesetzt. Die Grundlohnsätze waren nach dem Beschäftigungsalter der Arbeiter bei der Eisenbahnverwaltung abgestuft, d. h. mit zunehmendem Dienstalter stieg auch das Lohneinkommen planmäßig wie bei der Beamtenschaft. Die Stellenzulagen wurden für schwierige Dienstleistungen gewährt und zwar derart, daß lediglich die Schwierigkeit der Dienstleistung, unabhängig von dem Lohndienstalter des Arbeiters, gewertet wurde. Außerdem waren für Werkstättenarbeiter und Güterbodenarbeiter Stücklöhne (Akkordlöhne) festgesetzt, die die Möglichkeit boten, Überverdienste über den Normallohn hinaus zu erzielen. Die politische Umwälzung brachte vom 1. Dezember 1918 ab in der Entlöhnung der Arbeiter insofern eine große Veränderung, als für das Einrücken in die einzelnen Lohnstufen nicht wie vordem das Dienstalter bei der Eisenbahnverwaltung, sondern lediglich das Lebensalter maßgebend wurde. Der Höchstlohn wurde für Männer vom Beginn des 27., für Frauen vom Beginn des 24. Lebensjahres gewährt. Außerdem wurden vom 1. Dezember 1918 ab sämtliche Stellenzulagen und Stücklöhne (Akkordlöhne) aufgehoben. Durch die Einführung dieser Löhnungsgrundsätze konnten die tüchtigen und mit besonders schwierigen Dienstleistungen betrauten Arbeiter den nur einfache Arbeiten verrichtenden Lohnempfängern gegenüber nicht mehr herausgehoben werden, so daß für die erstgenannten Lohnempfänger kein Anreiz mehr bestand, schwierige Arbeiten zu übernehmen. Die Folge hiervon war, daß die Verwaltung erhebliche Schwierigkeiten hatte, Nachwuchs für die mit schwierigen Arbeitsleistungen betrauten Bediensteten, wie Rangierer, Güterbodenarbeiter, Kohlenlader, Hilfsweichensteller usw., zu bekommen. Aus den Kreisen der Arbeiterschaft heraus machte sich immer lebhafter der Wunsch geltend, die schwierigen Dienstleistungen, wie früher, auch besonders vergütet zu wissen.

Mit Rückwirkung vom 1. Januar 1920 ist nun erstmalig ein Lohntarif zwischen der Eisenbahnverwaltung und den folgenden Arbeitnehmervereinigungen, nämlich

1. dem Deutschen Eisenbahnerverband in Berlin,
2. dem Allgemeinen Eisenbahnerverband (E. V.) in Berlin-Friedenau,
3. der Gewerkschaft deutscher Eisenbahner und Staatsbediensteter in Berlin

abgeschlossen worden. Nach diesem Lohntarifteilvertrag sind für die Höhe des Lohnes das Lebensalter, die Art der Beschäftigung und der Beschäftigungsort maßgebend. Der Höchstlohnsatz wird vom Beginn des 24. Lebensjahres an gezahlt. Je nach den Lebensverhältnissen sind für die verschiedenen Dienstorte verschiedene Lohnsätze festgesetzt. Die Höhe der durch den Tarifteilvertrag vereinbarten Höchstlöhne (Stundenlohnsätze) ist aus der nachfolgenden Aufstellung zu ersehen: Es beträgt der Lohn eines Vorhandwerkers im Lebensalter von 24 Jahren 2,70—3,80 ℳ, eines hochwertigen Handwerkers (Modelltischler, Werkzeugschlosser) im gleichen Lebensalter 2,60—3,70 ℳ, eines Handwerkers und der Anwärter für wichtigere Unterbeamtenstellen im gleichen Lebensalter 2,50—3,60 ℳ, der Vorarbeiter und Anwärter für weniger schwierige Unterbeamtenstellen im gleichen Lebensalter 2,40—3,50 ℳ, der Werkhelfer, Rangierer usw. im gleichen Lebensalter 2,30—3,40 ℳ, der Güterbodenarbeiter usw. im gleichen Lebensalter 2,25—3,35 ℳ, aller übrigen mit einfachen Dienstverrichtungen betrauten Arbeiter im gleichen Lebensalter 2,20—3,30 ℳ, der weiblichen Bediensteten im gleichen Lebensalter 1,35—2,40 ℳ, je nachdem diese Bediensteten in teueren oder billigeren Dienstorten beschäftigt sind.

Die Mindestlöhne für männliche Lohnempfänger sind um 1,10 ℳ niedriger als die vorgenannten Höchstlöhne; für die weiblichen Lohnempfänger beträgt der Unterschied zwischen Höchst- und Mindestlöhnen 85 ₰ für die Stunde. Die Mindestlöhne werden an solche Lohnempfänger gewährt, die das 16. bzw. 18. Lebensjahr noch nicht erreicht haben. Für das Einrücken in die zwischen den Mindest- und Höchstlöhnen liegenden Lohnstufen ist das 16., 18. und 21. Lebensjahr maßgebend. Mit der Einführung eines Gedingeverfahrens (Akkordarbeit) in den Haupt- und Nebenwerkstätten haben sich die Arbeitnehmervereinigungen einverstanden erklärt.

Für die durch diesen Tarifteilvertrag noch nicht geregelten sonstigen Lohn- und Arbeitsbedingungen bleiben die bisherigen Bestimmungen der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung vorläufig in Kraft. Der Lohntarifteilvertrag wird in den abzuschließenden Hauptvertrag übernommen. Wenn der Hauptvertrag nicht vorher abgeschlossen wird, so endet der Teilvertrag am 31. März 1920. Wird der Teilvertrag nicht von einer der beiden Parteien einen Monat vorher, also erstmalig am 29. Februar 1920, gekündigt, so gilt er jeweils einen Monat weiter, soweit nicht später im Hauptvertrag etwas anderes bestimmt wird.

Wiemer, Eisenbahn-Obersekretär.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Beamtenbesoldungsreform.** Nach den nunmehr abgeschlossenen Beratungen der Beamtenbesoldungsreform im Schoße der Reichsregierung dürfen die Eisenbahnbeamten eine erhebliche Verbesserung ihrer Bewertung in Aussicht nehmen. Der Gesetzentwurf sieht weitgehende Aufstiegsmöglichkeiten in allen Dienstzweigen vor, die die richtige Einstufung der Eisenbahnbeamten der Länder sicherstellen. Außerdem soll den besonderen Verhältnissen im Bahnunterhaltungs-, Zugbegleit-, Weichen-, Verschiebe-, Stellwerkunterhaltungs-, Wagenuntersuchungs- und Lokomotivdienst dadurch Rechnung getragen werden, daß den Beamten in diesen Dienstzweigen durch das Besoldungsgesetz eine pensionsfähige Zulage zugesprochen wird, die sich in Gruppe II auf 300 ℳ, in III auf 400 ℳ, in IV auf 500 ℳ und in V auf 600 ℳ beläuft.

Man wird annehmen dürfen, daß die Eisenbahnbeamten diese Fortschritte zu würdigen wissen werden und daß die hieraus sich ergebende große Dienstfreudigkeit die Leistungen im Interesse der Hebung der ganzen Volkswirtschaft wesentlich erhöht.

— **Beschleunigung des Aufstiegs für besonders gut befähigte Unterbeamte des nichttechnischen Dienstes.** Der preußische Eisenbahnminister hat am 20. Februar d. J. den folgenden

Erlaß an das Eisenbahnzentralamt und die nachgeordneten Eisenbahndirektionen gerichtet:

„In den Erlassen vom 21. und 23. Juli 1919 — IV 46. 115. 316 und IV 42. 157. 670 — habe ich mir weitere Anordnungen vorbehalten, um den Aufstieg der unteren Beamten in gehobene Stellen planmäßig auszugestalten. Zu diesem Zwecke ist es zunächst erforderlich, die Laufbahn der besonders gut befähigten Unterbeamten zu beschleunigen, damit sie die mittleren Beamtenstellen in einem Lebensalter erreichen, das ihnen noch die Möglichkeit bietet, auch die Anwartschaft auf die Stellen des höheren Dienstes ebenso zu erwerben, wie die unmittelbar für den mittleren Dienst angenommenen Beamten. Die bisherigen Anordnungen über die Heranziehung von Unterbeamten zum mittleren nichttechnischen Dienst tragen diesem Bedürfnis nicht ausreichend Rechnung. Um sie entsprechend zu ergänzen, bestimme ich in Übereinstimmung mit der hierzu gehörten Beamtenvertretung das Folgende:

1. Sämtliche im Lohnverhältnis stehenden, nicht handwerksmäßig vorgebildeten Bediensteten, die mindestens ein Jahr bei der Verwaltung beschäftigt sind, können sich zur Ablegung einer Vorprüfung melden, in der festzustellen ist, ob sich der Bedienstete nach seiner geistigen Veranlagung und Persönlichkeit sowie nach seinen allgemeinen Kenntnissen für die spätere Übernahme in den mittleren Dienst eignet. Es ist also in der Vorprüfung nicht der Nachweis von fachlichen Kenntnissen zu fordern, was sich ohnehin auch schon wegen der Kürze der voraufgegangenen Beschäftigung im Eisenbahndienst verbieten würde. Auch ist es ohne Belang, in welchem Dienstzweig der sich Meldende seither beschäftigt gewesen ist. Bedienstete, die länger als vier Jahre im Dienst der Verwaltung stehen, werden zu dieser Vorprüfung nicht mehr zugelassen. Die Vorprüfung besteht aus einem schriftlichen und mündlichen Teil und ist bei der Eisenbahndirektion abzulegen.

In der schriftlichen Prüfung hat der Bewerber den Nachweis zu erbringen, daß er imstande ist,

a) den hauptsächlichsten Inhalt eines vorzulesenden Schriftsatzes (etwa 20 Minuten Lesezeit) innerhalb einer Stunde zwar verkürzt, aber in klarer Ausdrucksweise und ohne sprachliche Fehler schriftlich wiederzugeben. Es ist ein dem Auffassungsvermögen des Prüflings angepaßter Vorgang auszuwählen; etwa ein Vorkommnis aus dem täglichen Leben, eine geschichtliche Begebenheit oder dergl. Aufzeichnungen während des Vorlesens und die Anfertigung eines Konzepts sind nicht zu gestatten;
b) ein fehlerfreies Diktat zu schreiben;
c) mehrere nicht zu einfache Rechenaufgaben aus der Dezimalbruch- und Verhältnisrechnung zu lösen;
d) Fragen aus der allgemeinen Erdkunde über Deutschland und seine Nachbarländer richtig zu beantworten.

Die mündliche Prüfung hat sich im allgemeinen auf die gleichen Fächer zu erstrecken wie die schriftliche Prüfung. Es ist daher zu fordern:

a) sichere Beherrschung der deutschen Sprache;
b) Fähigkeit, ein von einem Prüfungskommissar kurz zu erläuterndes Thema in mündlichem Vortrage mit Verständnis wiederzugeben;
c) allgemeines Wissen, wie es ein Bewerber um mittlere Beamtenstellen besitzen muß;
d) Kopfrechnen und
e) Erdkunde.

In der mündlichen Prüfung kommt es — abgesehen von dem fehlerfreien Gebrauch der Sprache — weniger darauf an, ein bestimmtes Maß von Schulkenntnissen festzustellen, als vielmehr ein Urteil über die Persönlichkeit des Bewerbers zu gewinnen, und darüber Gewißheit zu erhalten, ob gute Veranlagung sowie schnelles und klares Auffassungsvermögen vorhanden sind.

Die bestandene Vorprüfung ist mit dem Urteil „sehr gut“, „gut“ oder „bestanden“ zu bewerten. Zur mündlichen Prüfung dürfen nicht mehr als sechs Prüflinge gleichzeitig vorgeladen werden. Eine Wiederholung der Prüfung ist unzulässig.

Die Vorprüfung ist vor einem Prüfungsausschuß abzulegen, der sich zusammensetzt aus einem Personaldezernenten als Vorsitzendem, einem nicht an der Bearbeitung von Personalien beteiligten mittleren Bürobeamten und aus einem Beamten, der von der bei der Eisenbahndirektion gebildeten Beamtenvertretung vorzuschlagen ist.

Es bleibt vorbehalten, demnächst auf Grund der gesammelten Erfahrungen die Vorschriften über die Anforderungen in der Vorprüfung zu ergänzen und zur Gewährleistung eines einheitlichen Verfahrens noch nähere Anweisungen über die Abnahme der Prüfung zu geben. Vorläufig überlasse ich den Vorsitzenden der Prüfungsausschüsse, innerhalb der vorstehenden Richtlinien die Einzelheiten der Vorprüfung nach eigenem Ermessen zu regeln.

2. Bei Vorlage der Meldung haben sich die Dienstvorsteher und der Amtsvorstand auf einer besonderen Vorlage über Persönlichkeit, Führung und Befähigung des Bewerbers zu äußern. Unabhängig hiervon ist die Meldung der bei der Eisenbahndirektion bestehenden Beamtenvertretung zur Begutachtung vorzulegen, ob der Bewerber für die spätere Ausbildung im mittleren Dienst empfohlen werden kann. Auf Grund dieser beiden Unterlagen und der etwa noch für nötig gehaltenen eigenen Feststellungen hat die Eisenbahndirektion zu entscheiden, ob der Bewerber zu der Vorprüfung zuzulassen ist.

3. Von den alljährlich zur Ausbildung im mittleren Dienst zuzulassenden nichtversorgungsberechtigten Unterbeamten ist die Hälfte aus den Bewerbern zu entnehmen, welche die Vorprüfung nach Ziffer 1 bestanden haben. Die Auswahl dieser besonders gut befähigten Bediensteten kann jedoch nicht erst — wie bei den planmäßigen Unterbeamten, denen die andere Hälfte des Bedarfs an Dienstanfängern für den mittleren Dienst vorbehalten bleibt — bei der Heranziehung zur Ausbildung zum Eisenbahnassistenten erfolgen, sondern sie muß schon für die Zulassung zu der unter Ziffer 4 neu eingeführten, im unteren Dienst beginnenden beschleunigten Laufbahn vorgenommen werden. Diese Bediensteten wachsen später durch die natürliche Weiterentwicklung ihrer Laufbahn in den mittleren Dienst hinein.

Für die Reihenfolge bei ihrer Auswahl ist das Ergebnis der Vorprüfung maßgebend; bei gleichem Ergebnis ist das Eisenbahndienstalter entscheidend. Weil damit gerechnet werden muß, daß der eine oder andere Bedienstete trotz des Bestehens der Vorprüfung später im praktischen Dienst den Anforderungen nicht genügen wird, ist die auf diese Bediensteten entfallende Bedarfsziffer zur Deckung des Ausfalles um 25% zu erhöhen. Die sich hiernach ergebende Zahl von Bediensteten ist zu Beginn eines jeden Haushaltsjahres aus den im Vorjahre geprüften Bediensteten zu bestimmen und im Laufe des Jahres der neuen Laufbahn nach Ziffer 4 zuzuführen.

Bedienstete, die zwar die Vorprüfung bestanden, aber nach dem erzielten Ergebnis und wegen der Begrenzung des Bedarfs an Dienstanfängern in dem auf ihre Vorprüfung folgenden Haushaltsjahre nicht der bevorzugten Laufbahn haben zugeführt werden können, kommen für diese in der Regel nicht mehr in Betracht. Ihnen steht aber die regelmäßige Laufbahn der zum mittleren Dienst heranzuziehenden planmäßigen Unterbeamten innerhalb des auf diese entfallenden Anteils an Dienstanfängern (die Hälfte des Gesamtbedarfs) offen.

4. Die zu der beschleunigten Laufbahn zugelassenen Bediensteten sind nach § 29 A (2. Abs.) der Prüfungsordnung drei Monate zum Weichensteller auszubilden und formlos zu prüfen. Unmittelbar hieran schließt sich die Ausbildung und förmliche Prüfung zum Unterassistenten, zu der die Vorlage von Amts wegen zu erfolgen hat. Nach einer etwa zweijährigen Bewährung im praktischen Beamtendienst erfolgt die planmäßige Anstellung als Eisenbahngehilfe, und nach einem weiteren Jahre die Beförderung zum Unterassistenten. Unmittelbar nach dieser Beförderung ist mit der Ausbildung zum Eisenbahnassistenten zu beginnen, wobei nach Vorschrift die bisherige Beschäftigung im Bahnhofs- und Abfertigungsdienst in dem zulässigen Umfange anzurechnen ist. Die praktische Befähigung zum Assistenten ist bei Beendigung der Ausbildung in einer formlosen Prüfung festzustellen. Die Vorbereitung und Meldung zur Fachprüfung I. Klasse regelt sich nach der allgemeinen Vorschrift in § 32 der Prüfungsordnung mit der Maßgabe, daß der Lauf der zweijährigen Wartezeit mit dem Bestehen der formlosen Prüfung zum Assistenten beginnt.

Besteht der Beamte die Fachprüfung I. Klasse beim ersten Versuch, so erhält er ein verbessertes Anwärterdienstalter zum Assistenten, das zwei (anstatt fünf) Jahre nach der Anstellung als Eisenbahngehilfe beginnt, und ein Beförderungsdienstalter zum Vorsteher, das mit dem Tage der Meldung zur Fachprüfung I. Klasse beginnt.

5. Da sich die Entscheidung über die Zulassung zu dieser beschleunigten Laufbahn in der Hauptsache auf das über die allgemeine geistige Veranlagung des Bediensteten gewonnene Urteil stützen muß, ist es um so mehr geboten, im weiteren Verlauf der Dienstlaufbahn die praktische Befähigung und die Fortschritte in den dienstlichen Leistungen sorgfältig zu überwachen. Ich mache es deshalb allen beteiligten Stellen zur Pflicht, die Befähigungsberichte über diese Bediensteten besonders gewissenhaft zu erstatten, damit diejenigen unter ihnen, welche die in sie gesetzten Erwartungen nicht voll erfüllen, rechtzeitig erkannt und in die regelmäßigen Laufbahnen, nötigenfalls auch in andere Arbeitsposten, übergeführt werden. Dieses gilt auch für Bedienstete in der beschleunigten Laufbahn, welche die Prüfungen zum Unterassistenten oder

die Fachprüfung I. Klasse nicht beim ersten Versuch bestanden haben.

Eine Wiederholung der Prüfung zum Unterassistenten ist bei diesen Bediensteten erst nach der Anstellung als Weichensteller auf Meldung zulässig. Das Beförderungsdienstalter beginnt alsdann mit dem Prüfungszeitabschnitt, zu dem die Meldung erfolgt ist. Wird die Fachprüfung I. Klasse erst beim zweiten Versuch bestanden, oder besteht der Beamte die Fachprüfung I. Klasse überhaupt nicht, so erhält er ein Dienstalter für die Ernennung zum Assistenten, das nach der allgemeinen Vorschrift fünf Jahre nach der Anstellung als Eisenbahngehilfe beginnt. Auf diesen Tag würde beim Bestehen der Fachprüfung in der Wiederholung das an sich mit dem Tage der Meldung zur Prüfung beginnende Beförderungsdienstalter zum Vorsteher gegebenfalls zurückzusetzen sein.

6. Die Bestimmungen unter Ziffer 1 bis 5 treten sofort in Kraft. Wie sich der weitere Aufstieg dieser Beamten sowie der unmittelbar für den mittleren Dienst angenommenen Beamten zu regeln hat, wird später bestimmt werden. Ebenso wird wegen der Einrichtung einer beschleunigten Laufbahn für die Unterbeamten, Hilfsbeamten und Arbeiter mit handwerksmäßiger Vorbildung baldmöglichst ein besonderer Erlaß ergehen.

7. Um die schon über vier Jahre beschäftigten und somit nicht unter Ziffer 1 fallenden Hilfsbeamten und Arbeiter sowie die planmäßigen Unterbeamten ebenfalls in ihrem Vorwärtskommen nach Möglichkeit zu fördern, wird auch ihnen bis zum 31. März 1924 die Meldung zur Ablegung der besonderen Vorprüfung für den beschleunigten Aufstieg (Ziffer 1) allgemein freigegeben. Aus denjenigen von ihnen, welche diese Vorprüfung bestehen, ist — unabhängig von den sich aus Ziffer 1 bis 5 ergebenden Personalmaßnahmen — bis zum Rechnungsjahre 1924 (einschließlich) der gesamte jährliche Bedarf an nichtversorgungsberechtigten Dienstanfängern für den mittleren Dienst in der Weise zu decken, daß planmäßige Unterbeamte in die Ausbildung zum Assistenten kommen und die Hilfsbeamten und Arbeiter der beschleunigten Laufbahn gemäß Ziffer 4 zugeführt werden.

Bei diesen schon eine Reihe von Jahren bei der Verwaltung beschäftigten Bediensteten hat sich die Äußerung der Vorgesetzten und die Begutachtung durch die Beamtenvertretung (Ziffer 2) auch auf die dienstliche Tüchtigkeit zu erstrecken, soweit darüber nach der Art der seitherigen Verwendung ein Urteil gewonnen werden kann. Bei der Entscheidung der Eisenbahndirektionen über die Zulassung zur Vorprüfung und die Auswahl unter den mit Erfolg geprüften Bediensteten sind diese Urteile über die fachliche Befähigung neben dem bei der Vorprüfung erzielten Ergebnis mit in Betracht zu ziehen.

Auf die Gestaltung der Laufbahn dieser Bediensteten finden die Bestimmungen unter Ziffer 4 sinngemäß Anwendung.

Vom 1. April 1925 ab tritt der regelmäßige Zustand ein, daß der Bedarf an nichtversorgungsberechtigten Dienstanfängern des mittleren Dienstes zur Hälfte aus den planmäßigen Unterbeamten nach der bisherigen Übung zu entnehmen ist, während alsdann die andere Hälfte aus dem inzwischen herangewachsenen Nachwuchs aus der neuen beschleunigten Unterbeamtenlaufbahn durch die natürliche Weiterentwicklung dieser Laufbahn gewonnen wird.

Über vier Jahre beschäftigte Bedienstete, welche die Vorprüfung bestanden haben, aber bis zum 1. April 1925 noch nicht der beschleunigten Laufbahn haben zugeführt werden können, kommen für diese nicht mehr in Betracht; sie können alsdann nur bei der Heranziehung von Unterbeamten zur Ausbildung im mittleren Dienst innerhalb des auf die Beamten aus der regelmäßigen Laufbahn entfallenden Anteils (Hälfte des Gesamtbedarfs) berücksichtigt werden.

8. Um Überholungen zu vermeiden, ist bei sämtlichen nichtversorgungsberechtigten Unterbeamten, welche die Fachprüfung I. Klasse bestanden haben, der Beginn des Beförderungsdienstalters zum Assistenten um drei Jahre zu verbessern und der Beginn des Beförderungsdienstalters zum Vorsteher auf den Tag der Meldung zur Fachprüfung festzusetzen. Die in letzterer Beziehung bislang unter Umständen vorzunehmende Kürzung (Personalvorschriften S. 182 Ziffer 14 b) kommt allgemein in Wegfall. Die Eisenbahndirektionen wollen die sich daraus ergebenden Änderungen des Dienstalters der Beamten dem Eisenbahn-Zentralamt zur Berichtigung der Listen alsbald mitteilen.

Um auch den aus Militäranwärtern hervorgegangenen mittleren Beamten die Erlangung der Anwartschaft zum Vorsteher nach Möglichkeit zu beschleunigen, bestimme ich in teilweiser Abänderung des § 32 (1) der Prüfungsordnung, daß zivilversorgungsberechtigte Beamte sogleich nach dem Bestehen der Prüfung zum Eisenbahnassistenten auf ihren Antrag zur Vorbereitung auf die Fachprüfung I. Klasse im Bürodienst zu beschäftigen sind. Zur Ablegung dieser Prüfung können sie sich demgemäß schon ein Jahr (anstatt zwei Jahre) seit dem Beginn ihrer Anwartschaft zum Assistenten melden.

Dieser Erlaß ist alsbald durch Veröffentlichung im Amtsblatt zur Kenntnis des Personals zu bringen."

— **Durchgangsverkehr zwischen Deutschland und Ostpreußen über den polnischen Korridor.** Der Präsident Rißmann vom Landesfinanzamt Ostpreußen, Mitglied der deutschen Delegation für Verkehrsangelegenheiten in Warschau, berichtet, wie die Königsberger Zeitungen melden, über den polnischen Standpunkt bei den Verhandlungen über den Durchgangsverkehr von Deutschland nach Ostpreußen unter anderem: Einen Durchgangsverkehr vom Rumpf Deutschlands nach Ostpreußen durch Polen gibt es nicht, denn Polen und Ostpreußen grenzen gar nicht aneinander, weil der Freistaat Danzig und die Abstimmungsgebiete Marienwerder und Allenstein dazwischen liegen. Polen will mit Danzig und den alliierten Verwaltungsausschüssen der Abstimmungsgebiete über den Eisenbahnverkehr bis in diese Gebiete verhandeln. Es erkennt die Souveränität Deutschlands über die Abstimmungsgebiete nicht mehr an und will diese völkerrechtlich nur durch die alliierten Ausschüsse vertreten wissen. Hiergegen wird auf Anordnung des Auswärtigen Amts in Berlin Protest eingelegt.

Im Personenverkehr lehnt Polen den Durchgang über Dirschau nach dem Abstimmungsgebiet Marienburg ab, da Dirschau für den jetzigen Kriegszustand Polens mit Sowjetrußland ein äußerst wichtiger Eisenbahnpunkt für den Nachschub von Danzig nach Polen sei, so daß es neben dem jetzt zugelassenen Schnellzug Berlin-Danzig einen weiteren Schnellzugverkehr nach Königsberg nicht aufnehmen könne. Polen könne nur einen Schnellzug, und zwar Berlin-Konitz-Czersk-Marienwerder und umgekehrt, zulassen. Eine Erklärung über einen weiteren Schnellzug nach dem südlichen Ostpreußen behält sich Polen vor bis nach seinen ohne Zuziehung der deutschen Delegation gepflogenen Verhandlungen mit dem Ententeausschuß in Allenstein. Bezüglich des Güterverkehrs will Polen den Verkehr von Deutschland in Konitz übernehmen und ihn in Marienburg oder Marienwerder wieder an die deutsche Bahnverwaltung übergeben. Im Wechselgüterverkehr von Deutschland nach Polen und umgekehrt ist Ostpreußen in den polnischen Vorschlägen überhaupt nicht berücksichtigt gemäß dem polnischen Standpunkt, daß es vorläufig eine polnisch-ostpreußische Grenze nicht gibt. Die vom polnischen Finanzministerium unter der Hand mitgeteilten Vorschläge für das Zollverfahren beim Übergang aus Deutschland nach Polen und umgekehrt erdrosseln den Verkehr vollständig, da auf die polnischen Vorschläge zur Wahrung des deutschen Zollinteresses und Verhütung der verbotenen Warenausfuhr aus Deutschland unmöglich eingegangen werden kann. Bezüglich des Paßverkehrs besteht Polen auch für den Durchgangsverkehr auf allgemeinem Paßzwang.

— **Reisepässe für die Abstimmungsgebiete, für Elsaß-Lothringen und das besetzte linksrheinische Gebiet.** Der Reichsanzeiger vom 2. d. M. veröffentlicht die z. Zt. gültigen Bestimmungen über die Ein-, Aus- und Durchreise durch das Abstimmungsgebiet Schleswigs sowie die Einreise in Elsaß-Lothringen, Oberschlesien und das besetzte linksrheinische Gebiet.

— **Über die finanzielle Lage der badischen Staatseisenbahnen** im Wirtschaftsjahr 1919/1920, d. i. in der Zeit vom 1. Januar 1919 bis 31. März 1920, machte Finanzminister Dr. Wirth in der Sitzung des Badischen Landtags vom 18. Februar nachstehende Mitteilungen: Der Betriebsetat wird voraussichtlich eine Einnahme von 307 Millionen Mark und eine Betriebsausgabe von 582 Millionen Mark aufweisen, so daß der Betriebsausfall etwa 275 Millionen Mark betragen wird. Die vom 1. März ab durchgeführte Tariferhöhung ist dabei berücksichtigt.

Der Bauetat sieht eine Ausgabe von 59,9 Millionen und eine Einnahme von 1,4 Millionen, also eine Mehrausgabe von 58,5 Millionen Mark vor.

Der Gesamtgeldbedarf und die Eisenbahnschuld werden sich dadurch für die eingangs genannte Zeit folgendermaßen gestalten:

Betriebsausfall	275,0	Mill. Mark
Bauaufwand	58,5	„ „
für Kraftwagen, Main-Neckarbahn und Bodensee zusammen	2,0	„ „
im ganzen	335,5	Mill. Mark, dazu
Schuldzinsen	25,0	„ „
Tilgung etwa	9,5	„ „
Gesamtgeldbedarf somit	370,0	Mill. Mark

in 5 Vierteljahren. Der Stand der Eisenbahnschuld, der Ende 1918 = 600 Mill. Mark war, wird also Ende März 1920 = 970 Millionen Mark sein.

— **Stuttgarter Kanaltag.** In seiner Tagung vom 26./27. Februar hat der Südwestdeutsche Kanalverein einmütig folgende Entschließung angenommen:

„Die Mitgliederversammlung des Südwestdeutschen Kanalvereins e. V., Stuttgart, zusammengesetzt aus den berufenen Vertretern von Industrie, Landwirtschaft, Handel und Handwerk, von Städten und Gemeinden und von den beteiligten Behörden, spricht ihre Genugtuung darüber aus, daß das Reich die von den Ländern Württemberg, Baden und Hessen und dem Südwestdeutschen Kanalverein vertretenen Wasserstraßen tatkräftig fördern und der Nationalversammlung einen Antrag auf Ausführung einer Teilstrecke der Rhein-Neckar-Donau-Verbindung, nämlich der Kanalisierung des Neckars von Mannheim bis Plochingen, mit Ausbau der dabei gewonnenen Wasserkräfte, unterbreiten wird. Der Südwestdeutsche Kanalverein erhebt dabei die Forderung, daß diesse jetzt auszubauende Teilstrecke der Rhein-Neckar-Donau-Verbindung in ihren Einzelheiten und in der Gesamtanordnung, insbesondere in der Zahl der Staustufen, den Bedürfnisesn eines Großschiffahrtswegs und einer Durchgangswasserstraße angepaßt wird. Der Südwestdeutsche Kanalverein erwartet die beschleunigte Behandlung der Vorlage in der Nationalversammlung und deren Zustimmung zu dem Unternehmen, welches die Wirtschaft der beteiligten Länder wieder lebensfähig machen, die dringendst benötigten Wasserkräfte bringen und Arbeitsgelegenheit schaffen soll. Die endliche Erstellung von schiffbaren Wasserstraßen im Süden des Reiches erachtet der Südwestdeutsche Kanalverein als eine unverrückbare Pflicht der Reichsverwaltung und der Nationalversammlung. Außer der schon erwähnten Rhein-Neckar-Donau-Verbindung kommen dabei für die Zukunft vorzugsweise in Betracht: die Schiffbarmachung der Donau bis Ulm, mit der die Gewinnung von 160 000 PS Wasserkräfte auf der Strecke Regensburg-Ulm verbunden ist, und die Erstellung eines Donau-Bodensee-Kanals von Ulm bis Friedrichshafen.

Bei der Durchführung der Pläne muß den beteiligten Ländern Gelegenheit zur Mitwirkung gegeben werden, weil sie die Bedürfnisse ihres Landes und die örtlichen Verhältnisse am besten kennen. Ebenso erwartet der Südwestdeutsche Kanalverein die Zuziehung seiner Vorstandschaft zu den weiteren Verhandlungen und bei allen wichtigen Entscheidungen über die Pläne und über die Bauausführung, wie dies auch von den Vertretern des Reiches und der Einzelstaaten zugesagt wurde. Der Kanalverein beantragt deshalb Einsetzung eines Wasserstraßenbeirats, der in allen die Wasserstraßen betreffenden Fragen zu hören ist."

— **Präsident Fritsch.** Der letzte Präsident des Reichs-Eisenbahn-Amts Exzellenz Fritsch ist, nachdem er bereits im Herbst letzten Jahres beim Übergang seiner Behörde in das neugebildete Reichsverkehrsministerium aus dem Dienste ausgeschieden, dieser Tage in den einstweiligen Ruhestand übergetreten. Hiermit endet die arbeits- und erfolgreiche amtliche Laufbahn eines um das deutsche Eisenbahnwesen hochverdienten Mannes.

Konstantin Fritsch ist Weihnachten 1857 als Sohn eines Kreisgerichtsrats in Sprottau (Schlesien) geboren. Er erhielt seine Schulbildung in Sprottau und Lauban, besuchte die Universitäten Breslau, Tübingen und Leipzig und bestand schon im Alter von 20½ Jahren die Referendarprüfung. Als Gerichtsassessor trat er im April 1884 in den Eisenbahndienst. Nach mehrfach wechselnder Betätigung bei verschiedenen preußischen Betriebsämtern und der Eisenbahndirektion Berlin wurde Fritsch im Juni 1889 als Hilfsarbeiter in das Ministerium der öffentlichen Arbeiten berufen und dort bald zum Regierungsrat befördert. September 1892 trat er als Mitglied der Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen zu Straßburg in den Reichseisenbahndienst über. Im Juli 1899 wurde er als Hilfsarbeiter in das Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen einberufen, im nächsten Jahre zum Geheimen Regierungsrat und vortragenden Rat, im Jahre 1906 zum Geheimen Oberregierungsrat ernannt. Vier Jahre später, 1910, rückte er zum Dirigenten dieses Amtes auf. Nachdem er im Jahre 1911 den Charakter als Wirklicher Geheimer Oberregierungsrat erhalten hatte, trat er im Mai 1912 als Präsident an die Spitze der Generaldirektion in Straßburg. In dieser verantwortungsvollen Außenstellung hatte er vier lange, schwere Kriegsjahre hindurch unter den größten, ernstesten Schwierigkeiten das Eisenbahnwesen in diesem hart umstrittenen Grenzgebiet zu leiten. Es ist eins der größten Verdienste dieses pflichttreuen Beamten, daß er diese schwere Aufgabe gelöst hat, die stets wechselnden, naturgemäß außerordentlich weitgehenden Anforderungen der Heeresverwaltung zu erfüllen, auf der anderen Seite auch der Zivilbeförderung zu geben, wessen sie dringend bedurfte, und dabei noch das Personal diensteifrig und arbeitsfroh zu erhalten. Wenn Präsident Fritsch auf sein Lebenswerk zurückblickt, wird er dieser arbeitsharten, sorgen- und mühevollen Jahre ganz besonders gedenken. Noch vor Kriegsende, im April 1918, wurde Präsident Fritsch unter Ernennung zum Wirklichen Geheimen Rat an die Spitze des Reichs-Eisenbahn-Amts berufen. Auch in dieser Stellung hat er dem deutschen Eisenbahnwesen hervorragende Dienste geleistet, wofür ihm der jetzige Reichsverkehrsminister Dr. Bell beim Abschied den wärmsten Dank und die Anerkennung der Reichsregierung ausgesprochen hat.

In allen Fachkreisen ist Fritsch weithin bekanntgeworden durch seine schriftstellerische Tätigkeit. Sein „Handbuch der Eisenbahngesetzgebung in Preußen und dem Deutschen Reich" ist überall ein unentbehrliches Lehr- und Nachschlagewerk (2. Auflage 1912, eine dritte, die neuen Verhältnisse berücksichtigende Auflage dürfen wir von dem trotz seiner 62 Jahre unermüdlich arbeitsfreudigen Manne wohl bald erwarten). Größere Aufsätze über Eisenbahnwesen sind in „Conrads Handwörterbuch der Staatswissenschaften", in „Stengel-Fleischmanns Wörterbuch des Deutschen Staats- und Verwaltungsrechts", im „Deutschen Eisenbahnwesen der Gegenwart", zahlreiche Besprechungen im „Archiv für Eisenbahnwesen" und in der „Zeitschrift für Kleinbahnen" erschienen. So hat Fritsch seine bewährte Kraft auch schriftstellerisch zum Nutzen des deutschen Eisenbahnwesens entfaltet.

Seinen Mitarbeitern ist Exzellenz Fritsch stets ein lieber Kollege, seinen Untergebenen ein wohlwollender und gerechter Vorgesetzter gewesen. Alle diejenigen, denen es vergönnt war, mit oder unter ihm zu arbeiten, werden ihm das ehrende Zeugnis ausstellen, daß er es ungeachtet der hohen Anforderungen, die er wie an sich selbst so auch an seine Mitarbeiter stellte, verstanden hat, allen die Arbeit zur Freude zu machen. Er kann in seinen wohlverdienten Ruhestand das Bewußtsein mit hinübernehmen, daß er an allen Stätten, wo er gewirkt hat, nur Freunde und warme Verehrer hinterlassen hat.

Übrige europäische Länder.

— **Schweden als amerikanischer Handelsstützpunkt gegen Rußland.** Es bestehen zurzeit lebhafte Bemühungen, für die Anwartschaft auf den kommenden großen russischen Markt ein amerikanisch-schwedisches Zusammenwirken zu erzielen. Diesem Zwecke dient eine große Schweden-Amerikastiftung, deren Vorsitzender der bekannte schwedische Professor Svante Arrhenius ist. Amerikanisches Kapital und amerikanische Großindustrie sollen durch schwedische Kenntnisse der Verhältnisse, schwedische Ingenieure und schwedische Industrie ergänzt werden. Die ersten Versuche amerikanischer Ausfuhrhändler und Finanzinstitute, unmittelbar mit dem russischen Osten in Geschäftsverbindungen zu treten, haben bei der vorhandenen Unkenntnis der Verhältnisse zu großen Mißerfolgen geführt. Vor allem aber soll Schweden als ruhiger und gesicherter Stützpunkt für den Handel nach dem politisch bewegten Rußland dienen. Die an sich schon schnellen und guten Dampferverbindungen mit Amerika sollen noch weiter verbessert werden. Das Zustandekommen von Dampffährenverbindungen von einem schwedischen Hafen, am besten Kapellskär, nach Finnland oder den Ostseestaaten soll möglichst gefördert werden. In Neuyork soll ein schwedisches Presse- und Auskunftsbüro eröffnet werden. Vor allem aber soll eine genügend kräftige Radiostation in Schweden errichtet werden, die unter allen Umständen eine sichere telegraphische Verbindung mit einer gleichen Station in den Vereinigten Staaten gewährleistet. Nach Mitteilung des Generaldirektors Rydin wird die Telegraphendirektion noch dem gegenwärtigen Reichstag den Anschlag für eine Radiostation vorlegen. Anfangs werden die hohen aufzuwendenden Kosten, die auf 10 Millionen Kronen geschätzt sind, wohl nicht entsprechend guten Ertrag abwerfen, aber dieser Nachteil wird sicherlich durch die Vorteile, die schwedischem Handel und schwedischer Industrie erwachsen, aufgewogen. Die Platzwahl für eine solche Station oder, besser gesagt, Stationen — man braucht nämlich für ungestörten Betrieb deren zwei, eine für Annahme und eine für Versendung, in einem Abstand von einigen Meilen voneinander — ist noch nicht getroffen. Es müssen hierbei die Bodengestaltungsverhältnisse der Umgebung berücksichtigt werden. Mit der größten Wahrscheinlichkeit kommt ein Platz an der schwedischen Westküste in Frage. Die schon bestehende schwedische Karlsborgsstation ist für den Verkehr mit Amerika zu schwach.

Auch Dänemark und Norwegen streben eifrigst, durch Übernahme des baltischen Handels das Erbe Hamburgs anzutreten. Norwegen hat für diesen Zweck eine gute Stütze an der kürzlich errichteten drahtlosen Telegraphenstation in Stavanger, die auch eine große Anzahl schwedischer Telegramme befördert. Dr. S.

— **Der französische Eisenbahnerstreik** (vgl. Nr. 17, S. 196 d. Ztg.) ist am 2. März beendigt worden. Schon bald nach Ausgabe des Generalstreikbefehls zeigte sich, daß eine volle Durchführung nicht erzielt werden konnte. Ja es machte sich sogar bald eine gewisse Entspannung bemerkbar. Dem Mobilisationsbefehl wurde allerdings nur von einem Teil (die Nachrichten schwanken zwischen 10 % und 30 %) der Eisenbahner Folge geleistet, aber das durch dieses Personal gegebene Beispiel führte zur Wiederaufnahme der Arbeit durch zahlreiche Streikende. Die Pariser Bahnhöfe konnten allesamt wiedereröffnet werden, die großen Schnellzüge wurden wieder pünktlich durchgeführt, die Gefahr einer Stockung in der Lebensmittelversorgung konnte als beseitigt gelten. Selbst auf der P.-L.-M.-Bahn, die der Ausgangspunkt der Bewegung gewesen war, zeigte sich eine merkliche Besserung. Als die Streikführer sahen, daß keine Aussicht auf einen Sieg mehr bestand, schritten sie zu Verhandlungen, die dank dem Entgegenkommen der Regierung und der Eisenbahngesellschaften zu einer Einigung führten. Das Gewerkschaftsrecht wird anerkannt. Die Lohnverhältnisse werden unter Anwendung der Lohnlisten und Statuten des Eisenbahnerverbandes innerhalb einer noch festzusetzenden Frist neu geregelt. Die Frage einer Verwaltungsreform wird sofort gemeinsam geprüft werden. Wegen Streikhandlungen sollen Bestrafungen nicht verhängt werden. Die Bestrafungen wegen anderer Vergehen während der Streikzeit werden von den Direktoren der Gesellschaften „im Sinne der Gerechtigkeit revidiert" werden. — Abgesehen von der versprochenen Neuregelung der Löhne steckt in diesen Zugeständnissen nicht viel Greifbares. Man hat den Eindruck, daß der Abbruch des aussichtslosen Streiks durch hochtönende Redensarten verschleiert werden sollte, und daß die Regierung es für richtiger gehalten hat, zu diesem Vergleich die Hand zu bieten, als bis zum Zusammenbruch des Gegners durchzuhalten und die wirtschaftlichen Verhältnisse des Landes länger zu schädigen. An dem Streik haben sich nach Zeitungsmitteilungen, die allerdings von der Streikleitung als zu gering bezeichnet werden, von 380 000 Eisenbahnern 120—130 000 beteiligt. Die Nordbahn blieb vom Streik fast vollständig verschont. Dagegen haben sich die elsaß-lothringischen Eisenbahner beteiligt.

— **Englische Fabriken für Kriegsbedarf als Lokomotivbauanstalten.** Ebenso wie in Deutschland das Kruppsche Unternehmen, so hat auch in England die Firma Armstrong, Whitworth & Co., neben Vickers Sons & Maxim wohl die bekannteste englische Fabrik auf dem Gebiete des Großbedarfs an Waffen für Heer und Flotte, ihren Betrieb auf den Lokomotivbau umgestellt. Im November 1919 hat sie ihr erstes Erzeugnis auf diesem Gebiet, eine viergekuppelte Lokomotive mit Überhitzer und dreiachsigem Schlepptender, an die Nordostbahn-Gesellschaft abgeliefert. In derselben Art sind auch einige staatliche Fabriken, die den Kriegsbedarf Englands bisher gedeckt haben, in Fabriken für Eisenbahnbedarf umgewandelt worden. Das ist um so erstaunlicher, als in England der Staat sich von einem tätigen Eingriff in das Wirtschaftsleben durch Teilnahme am Wettbewerb bis jetzt viel ferner gehalten hat als in anderen Ländern, und manches privatem Unternehmungsgeist überlassen hat, was wie z. B. die Eisenbahnen anderwärts mehr oder weniger geradezu ein ausschließliches Vorrecht des Staates bedeutete. Bis zum Herbst 1919 hatte bei den bekannten Heereswerkstätten in Woolwich die Nordostbahn 2000 Güterwagen und die Große Westbahn 500 Güterwagen bestellt. Außerdem wurden zu jener Zeit in Woolwich 100 Lokomotiven im Auftrag der Regierung gebaut. In dieser sowie in einigen anderen staatlichen Fabriken werden auch Eisenbahnbetriebsmittel ausgebessert. Damit aber die Privatindustrie durch diesen Wettbewerb nicht geschädigt wird, werden nach einer Erklärung der Regierung im Parlament Aufträge der Eisenbahngesellschaften von den staatlichen Fabriken erst entgegengenommen, nachdem die Bestellerin die Versicherung abgegeben hat, daß es ihr nicht gelungen ist, den betreffenden Auftrag bei einer anderen Fabrik unterzubringen.

— **Die Wiederaufnahme des russischen Handels.** Der Beschluß des höchsten Rates in Paris, „den Handel zwischen Sowjetrußland und den alliierten und neutralen Ländern zuzulassen", hat vorzugsweise den Tausch von Ware gegen Ware im Auge. Man weiß ja so wenig, was sich hinter der roten stacheldrahtgespickten Frontlinie verbirgt, ob Rußland überhaupt noch eine brauchbare Organisation aufzuweisen hat, und wenn ja, an wen man sich mit Angeboten und Anfragen zu wenden hat. In den politischen Kreisen der Entente scheint man weder mit dem russischen Staat noch mit einzelnen Geschäftsleuten verhandeln zu wollen. Die russische K o o p e r a t i o n soll es vielmehr sein, die in erster Linie in Frage kommt. Dies ist eine Einrichtung, die älter ist als Umsturz und Krieg. Sie besitzt eine staunenswerte Ausdehnung und scheint mit der von Überlieferungen des „Mir" herstammenden Neigung für kommunistische Denkarten und Gebräuche zusammenzuhängen.

Die Kooperation in Rußland ist von verschiedener Gattung, nämlich Verbrauchs-, Erzeugungs-, Kredit- und Versicherungskooperation. Unter der ersten Art nimmt der „allrusische Zentralverband für kooperative Verbrauchsvereinigungen", kurz Centrosojus genannt, unbedingt die erste Stelle ein. Centrosojus umfaßt über 25 000 örtliche Verbrauchsvereinigungen, die in mehr als 325 kooperativen Verbänden zusammengeschlossen sind. Diese Zahlen beziehen sich auf Anfang 1919. Die kooperativen Verbände sind schließlich vereinigt in dem zentralen Organ „Centrosojus", das im ganzen über 15 Millionen Haushaltungsvorstände umfaßt. Rechnet man alle Personen (Familienmitglieder und Dienstpersonal), die ihren Bedarf mit Hilfe des Centrosojus decken, so kommt man auf eine Zahl von über 50 Millionen. Die Aufgabe dieser Organisation ist es, in Rußland und im Ausland Verbrauchsartikel aufzukaufen, die dann an die Verbände zur weiteren Beförderung an die örtlichen Vereinigungen weitergegeben werden. Die Einkaufstätigkeit wird im eigenen Lande noch ergänzt durch Fabrikationsbetrieb in Fabriken, die dem Verbande zugehören. So besitzt Centrosojus über ganz Rußland zerstreut eine Anzahl von Fabriken, wie Mühlen, Schokolade-, Zündholz-, Schuh-, Konserven-, Tabakfabriken, Kohlengruben, Fischerei- und Jagdunternehmungen. Außerdem besitzt er eigene Schiffe auf der Wolga, Kama, dem Don und Dnjepr und eine Hochseeflotte im Weißen Meere. Die russische Kooperation, die vom politischen Standpunkt gemäßigt sozialistisch ist, rechnet ihre Entstehung schon auf weit vor dem Kriege zurück: Centrosojus wurde 1898 gegründet. Der Umsatz war 1918 über eine Milliarde Rubel, 1919 nahezu 2 Milliarden. Hierbei muß man aber den ungeheuren Kursfall des Rubels im letzten Jahre berücksichtigen.

Der Teil der Organisation, der sich außerhalb der Grenzen Rußland befindet, und dessen Aufgabe die Einkäufe für die Einfuhr sind, rechnet seine Entstehung vom Jahre 1917. Als der zaristische Widerstand gegen die Kooperation verschwand, konnte man eigene Einkaufsagenturen im Auslande eröffnen, und gegenwärtig befinden sich solche in Skandinavien, in Paris, Neuyork, Marseille, Konstantinopel, Shanghai, Yokohama, Kobe, Wladiwostok, Riga und Warschau. Die Hauptzentrale für die ausländischen Kontore ist in London. Centrosojus steht in inniger Beziehung zu den anderen russischen Kredit- und Erzeugungskooperationen, die von gleich mächtigem Umfange sind. Von den ersteren kann die Volksbank in Moskau (kooperative Volksbank) mit Kontoren in London und Neuyork, von den letzteren der Zentralverband der Leinen- und Hanferzeuger, der Verband der sibirischen Buttererzeuger u. a. genannt werden.

In letzter Zeit war die Tätigkeit des Centrosojus beschränkt auf die für Ein- und Ausfuhr zugänglichen Teile Rußlands, d. h. also, soweit es die von der Entente gegen Sowjetrußland angekündigte Blockade zuließ. Die Wege und Verfahren, die hierbei Anwendung fanden, werden vermutlich auch nach Aufhebung der Blockade beibehalten werden. Als Gegenleistung gegen die eingeführten Schiffsladungen sendet Rußland als der gegenwärtige große vielumworbene Weltlieferant seine Waren: Getreide, Leinen, Hanf, Häute, Felle, Mineralien, Holzwaren u. a. in das Ausfuhrland und setzt sie dort ab. Die völlige Zerrüttung des Wertes des russischen Rubels hat dieses Verfahren aufgebracht. Als Käufer und Verkäufer treten die großen kooperativen Verbände auf, und diese sind anscheinend hierfür auch durch ihre schon fertigstehende Organisation im Auslande vorbereitet. Centrosojus hat schon seine Lager in Stockholm, Kopenhagen, Helsingfors u. a. O. liegen, und ebenso haben englische und amerikanische Firmen durch Agenten dort große für Rußland bestimmte Gütermengen eingelagert. Diese Güter bestehen in erster Linie aus Manufakturwaren, Unterkleidern, Trikotwaren, aber auch aus Konserven und Maschinen gewisser Arten. Die Frage, wie sich die Regierung von Moskau zu diesen kooperativen Einrichtungen stellt, ist politischer Natur. Die Nachrichten, die in äußerst dürftigem Umfange bisher von Sowjetrußland durchgesickert sind, deuten darauf hin, daß man die Nachricht von dem Beschluß des höchsten Rates mit lebhafter Befriedigung aufgenommen hat, aber es ist bekannt, daß das offizielle Räterußland die alte kooperative Bewegung nicht gern gesehen hat, sondern selbst versucht hat, sie durch eine sogenannte Arbeitskooperation zu ersetzen. Dr. S.

Fremde Erdteile.

— **Einiges von den Eisenbahnen Brasiliens.** Die Regierung von Brasilien hat die Eisenbahn S a o L u i z - C a z i a s erworben und beabsichtigt nunmehr, Bauten an dieser Strecke wieder aufzunehmen, die seit 10 Jahren geruht haben. Die Arbeiten sind schon in Angriff genommen und 100 km nach

den letzten Berichten bereits wieder betriebsfähig gemacht worden. Die Bauten umfassen die Herstellung von 16 eisernen Brücken, von 7 Bahnhöfen und einigen Werkstätten. Der Betriebsmittelpark besteht zurzeit nur aus acht Lokomotiven und 70 Wagen; er soll aber vermehrt werden. Die Eisenbahn soll im scharfen Wettbewerb mit der Flußschiffahrt betrieben werden. — Eine Zweigstrecke der Rio Grande do Sul-Eisenbahn von Sao Pedro nach Jaguary ist kürzlich dem Betrieb übergeben worden. Die Regierung will demnächst die Theresopolis-Eisenbahn übernehmen. Auf ihre Anordnung soll die Itahy-Blumenau Dampfschiffahrtsgesellschaft mit der Santa Catharina-Eisenbahn verschmolzen werden, weil beide nur gemeinschaftlich in nutzbringender Weise betrieben werden können. Bei Abtretung der Eisenbahn an die Regierung waren die Betriebsmittel, die Eigentum der Schiffahrtsgesellschaft waren, zurückgehalten worden; diese sind zweifellos zu einem sachgemäßen Betrieb der Eisenbahn nötig, und sollen durch die Verschmelzung der Santa Catharina-Gesellschaft nutzbar gemacht werden. Daß die Aktien der Dampfschiffahrtsgesellschaft zum größten Teil in deutschen Händen sind, wird als ein weiterer Grund für die Verschmelzung und die damit verbundene Verstaatlichung angegeben. — Die Beziehungen zwischen der Leopoldina-Eisenbahn und der Regierung müssen recht unerquicklich sein. Die Eisenbahngesellschaft ist kürzlich mit einer Strafe von 5000 ℳ belegt worden, weil einer ihrer Schnellzüge mit zwei Stunden Verspätung sein Ziel erreicht hat. Überdies verweigert die Regierung ihre Genehmigung zu einer Erhöhung der Frachtsätze und Fahrpreise; diese ist aber erforderlich, weil die Betriebszahl von 69 im Jahre 1917 auf 73 im Jahre 1918 gestiegen ist und infolgedessen die Aktionäre bei Verteilung der Überschüsse leer ausgehen müssen. Durch die beiden genannten behördlichen Maßnahmen ist die Eisenbahngesellschaft sehr gereizt worden. Der Staat Rio de Janeiro scheint ihr freundlicher gegenüber zu stehen; er hat der Verlegung einer von ihm bereits genehmigten Eisenbahn von Porto das Caixas nach Rozario zugestimmt; durch diese Verlegung soll die Gefährdung der Strecke durch Hochwasser verringert werden.

Die Betriebskosten haben bei allen Eisenbahnen Brasiliens stark zugenommen, und selbst die Bahia-Südwest-Eisenbahn, die lange den Ruf genoß, die am besten bewirtschaftete Eisenbahn Südamerikas zu sein, ist davon betroffen worden. Bei dieser Eisenbahn betrug die Betriebszahl im Jahre 1916 fast genau 50, und vorher war sie sogar noch niedriger gewesen. 1917 und 1918 stieg sie auf 55,68 und 56,13. Der Grund dafür wird namentlich in der Erhöhung der Kohlenpreise gesucht. Die Kohlen wurden früher aus England, neuerdings aus Nordamerika bezogen; die amerikanischen Kohlen sollen nicht nur teurer, sondern auch schlechter als die englischen sein.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Güterverkehr Basel Bad. Stb. - Schweiz.

Auf 1. März d. J. werden die Haltestellen Giornico und Pollegio aufgenommen. Näheres in unserm Tarifanzeiger. (284)

Karlsruhe, den 28. Februar 1920.
Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Anhang z. d. bad. Gütertarifen.

Auf 1. März 1920 wird Nachtrag III ausgegeben. Er enthält die um 100 v. H. erhöhten Frachtsätze. Preis 10 ₰.

Karlsruhe, den 29. Februar 1920.
Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen. (288)

Gemeinsames Heft C Ib (Stationstariftafeln) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 4. Mai 1920 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Braunschweigischen Landesbahn zu erhebenden Frachtzuschläge sowie die im Abschnitt III für Braunschweig Nord und Braunschweig West angegebenen Überfuhrgebühren erhöht. Näheres enthält die am 4. März 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 1. März 1920. (285)
Eisenbahndirektion.

Wechselverkehr Sachsen-Württemberg.

Mit sofortiger Gültigkeit treten im Verkehr mit den Stationen Jagsthausen und Ruchsen der Nebenbahn Möckmühl-Dörzbach Frachterhöhungen ein. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft. Das sofortige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung.

Dresden, am 2. März 1920. (286)
Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1920 werden die Entfernungen zwischen den badischen Stationen Basel Bad. Stb., Kehl und Kork und den Seehafenstationen Brake, Elsfleth, Leer, Norden, Papenburg (Ems), Sande und Wilhelmshaven geändert. Näheres im gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger. (294)

Eisenbahndirektion Hannover 8 V. 10/90 vom 2. 3. 1920.

Mit Wirkung vom 5. März 1920 beträgt die Hafenbahnfracht in den Duisburg-Ruhrorter Häfen
16,10 ℳ (einschl. Verkehrssteuer) und
15,00 ℳ (ohne Verkehrssteuer).
Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Essen, 3. März 1920. (292)
Eisenbahndirektion.

Tfv. Nr. 263 Elsaß-Lothringisch-Luxemburgisch-Badischer Verkehr. Tfv. Nr. 265 Elsaß-Lothringisch-Luxemburgisch-Pfälzischer Verkehr.

Die Gütertarife für die vorgenannten Verkehre, die schon seit längerer Zeit nicht mehr anwendbar waren, werden hiermit förmlich aufgehoben.

Cöln, den 17. Februar 1920. (282)
Eisenbahndirektion, auch namens der beteiligten deutschen Verwaltungen.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Gütertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Entfernungen der Stationen der württembergischen Nebenbahn Möckmühl-Dörzbach erhöht.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 1. März 1920. (290)
Eisenbahndirektion.

Tfv. 1101 Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. für den Kohlenverkehr von Norddeutschland, Norddeutschland-Bayern r. d. Rh., Norddeutschland-Sachsen usw.

Der im Verkehr mit Reichenberg für Kohlensendungen zu erhebende Zuschlag ist mit Wirkung vom 1. März 1920 auf 8,9 ₰ für 100 kg erhöht worden. (Ziffer 3 unter V Frachtberechnung.) Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Essen, den 29. Februar 1920. (293)
Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch- und mitteldeutsch-südwestdeutscher Tierverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden im Verkehr mit der auf schweizerischem Gebiet gelegenen Station Basel Bad. Stb. sowie im Übergangsverkehr der Stationen Konstanz und Singen (Hohentwiel) nach und von der Schweiz und darüber hinaus durch die genannten Stationen für beide Verkehrsrichtungen im Versand und Empfang Währungszuschläge berechnet. Näheres bei den Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 1. März 1920. (291)
Eisenbahndirektion.

2. Personen- und Güterverkehr.

Braunschweigische Landes-Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1920 ist ein neuer Personen- und Gepäcktarif für den Binnen-Verkehr herausgegeben. Der Tarif kann zum Preise von 1,00 ℳ bezogen werden. Ab 1. März 1920 ist im Personen-, Gepäck-, Güter- und Tierverkehre eine Erhöhung der Fahr- und Frachtsätze um 100 % eingetreten. Nähere Auskunft erteilen unsere Dienststellen. (287)

Braunschweig, den 2. März 1920.
Die Direktion.

Binnentarif der Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft vom 1. Mai 1913. Wechseltarif. Nebenbahnen der Straßburger Straßenbahn - Gesellschaft und der Nebenbahn Rhein-Lahr-Seelbach vom 1. Oktober 1914.

Am 1. März 1920 treten im Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Tier- und Güterverkehr Tariferhöhungen in Kraft. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Kehl, den 26. Februar 1920. (283)
Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft Abteilung Baden.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Preuß.-Hess.-Sächs.-Südwestdeutscher Expreßguttarif.

Die unterm 23. 12. 19 bekannt gemachte Neuausgabe des Tarifs zum 1. März 1920 wird auf den 1. Mai 1920 verschoben.

Erfurt, den 1. März 1920. (289)
Eisenbahndirektion als geschäftsführende Verwaltung.

KNORR-BREMSE Aktiengesellschaft
Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 9/17.

Mailand 1906: Großer Preis. — Brüssel 1910: Ehrendiplom. — Turin 1911: 2 Große Preise.

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Selbsttätige Einkammer-Schnellbremsen f. Personen- u. Schnellzüge. Selbsttätige Kunze-Knorr-Bremsen f. Güter-, Personen- u. Schnellzüge. Einkammerbremsen f. elektr. Lokomotiven u. Triebwagen. Zweikammerbremsen f. Benzol- u. elektr. Triebwagen. Dampfluftpumpen, ein- u. zweistufige. Notbremseinrichtungen. Preßluftsandstreuer für Vollbahnen. Federnde Kolbenringe. Luftsauge- u. Druckausgleichventile, Kolbenschieber u. -Buchsen f. Heißdampflokomotiven. Aufziehvorrichtung für Kolbenschieberringe. Speisewasserpumpen und Vorwärmer. Vorwärmerarmaturen u. Zubehörteile. Schlammabscheider. Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

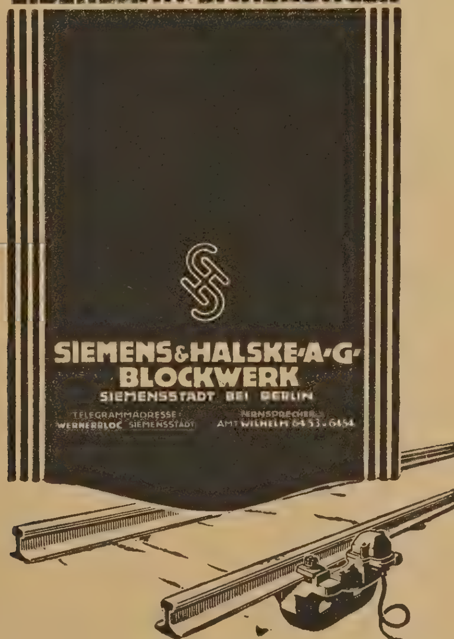
Abteilung II für Strafsen- und Kleinbahnen.
(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H., vereinigte Christensen- und Bökerbremsen)

Luftdruckbremsen für Straßen- u. Kleinbahnen: Direkte Bremsen. Zweikammerbremsen Selbsttätige Einkammerbremsen. Elektrisch und durch Druckluft gesteuerte Bremsen Achs- u. Achsbuchskompressoren. Motorkompressoren ein- u. zweistufig mit Ventil- u. Schiebersteuerung. Selbsttätige Schalter u. Zugsteuerung für Motorkompressoren. Druckluftsandstreuer f. Straßen- u. Kleinbahnen. Druckluftfangrahmen. Druckluftalarmglocken u. -Pfeifen. Bremsen-Einstellvorrichtungen. Türschließvorrichtungen. Zahnradhandbremsen mit beschleunigter Aufwickelung der Kette. Fahrbare u. ortsfeste Druckluftanlagen für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektrischer Maschinen und anderer Gegenstände. [7314]

Wir suchen zu kaufen:
10 000 Stck. Eichen-, Kiefern- od. Buchen-Eisenbahnschwellen

240/150 mm beschnitten und getränkt, notfalls auch ungetränkt, 2,5 m lang, vierseitig bearbeitet unter Zulassung der üblichen Baumkante (4—5 cm) und erbitten Angebot unter Angabe kürzester Lieferzeit.

Aktien-Gesellschaft Peiner Walzwerk
Abt. Einkauf, Peine in Hannover [7531]



Der Siegeslauf des Metallschlauchs
mit Gürtelpanzer D.R.P.



Anwendbar für
Pressluft
Dampf
gesättigt u. überhitzt
Wasser • Gas
Oele
Laugen
Benzin usw.

GEBRÜDER JACOB
ZWICKAU i. SA. 23
Zwickauer Metallschlauchfabrik.
Propaganda Stuttgart

Verlag von Julius Springer in Berlin W 9

Vor kurzem erschien:

I. Sonderheft der Werkstattstechnik
Juni 1919:

Revolverdrehbänke und Automaten
Mit 153 Textfiguren

Preis M. 3.—
(Vorzugspreis für die Abonnenten der „Werkstattstechnik" M. 1.20)

Soeben erschien:

II. Sonderheft der Werkstattstechnik
November 1919:

Meßgeräte und Meßverfahren
Mit 118 Textfiguren

Preis M. 3.—
(Vorzugspreis für die Abonnenten der „Werkstattstechnik" M. 1.20)

Hierzu Teuerungszuschläge

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

6.06 Ecm.
1E

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 19. | Berlin, den 10. März 1920. | LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.
Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das Bureau des Vereins Deutscher **Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.
Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 8 M. für das Vierteljahr bezogen werden.
Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 40 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 45 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 50 Pf. abgegeben.
Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 1.35 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen werden** nach Vereinbarung beigefügt.
Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die Verlagsbuchhandlung von Julius Springer in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24.
Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Inhalt:

Neuordnung des Ausbesserungswesens für Eisenbahnfahrzeuge.

Von Regierungs- und Baurat Grehling, Saarbrücken-Burbach.

Durch zwei Umstände sind die Ausbesserungswerkstätten für Eisenbahnfahrzeuge in letzter Zeit in den Vordergrund des allgemeinen Interesses getreten, einmal dadurch, daß die Mängel des jetzigen Verkehrswesens teilweise auf ihre zu geringe Leistungsfähigkeit zurückgeführt werden, und sodann durch den Umstand, daß die Werkstätten große Anhäufungen von gut organisierten Arbeitern sind, die mehr und mehr dem Arbeiterwesen der Eisenbahnverwaltung den Stempel aufdrücken. Das Augenmerk wurde dadurch fast ganz von dem übrigen Betriebe abgelenkt, und die Werkstätten wurden Gegenstand von Kritiken und Vorschlägen von berufener und unberufener Seite.

Es besteht nun kein Zweifel darüber, daß eine Wiederaufrichtung des Werkstätten- oder, besser gesagt, Ausbesserungswesens erfolgen muß. Durch die einmal angeschnittene Frage wurden die mit der Neuordnung beschäftigten Fachleute dem Zuge der Zeit entsprechend zu schwerwiegenden Umwälzungsvorschlägen getrieben, die stark nach dem Endpunkte zielten, die Ausbesserungsgeschäfte gänzlich von der Staatseisenbahnverwaltung zu lösen und in Privatunternehmungen zu verwandeln. Diejenigen, welche zu diesen Vorschlägen neigen, werden wohl von der letzten Folgerung nur durch die Tatsache zurückgehalten, daß sie damit genau das Gegenteil von der heute geforderten Sozialisierung größerer Betriebe empfehlen würden. Eine solche Regelung würde am Widerstande der Arbeiterschaft scheitern.

Mag im einzelnen die Neuerung ausfallen wie sie will, soviel steht für alle Fachleute fest, daß sie dem Leiter der Werkstätte in geldlicher und arbeitlicher Hinsicht weit größere Selbständigkeit geben muß, als er sie bisher hatte. Die so gewonnene Freiheit muß gepaart sein mit Verantwortlichkeit, und die Verantwortlichkeit muß sich nach zwei Richtungen erstrecken. Es muß erstens erreicht werden, daß das Ausbesserungswesen für den Staat so billig wie möglich arbeitet, und zweitens (was jedoch teilweise im ersten enthalten), daß es so schnell wie möglich arbeitet. Beides kann in vollem Ausmaß nur erreicht werden, wenn sich die ganzen Machtbefugnisse im Ausbesserungswesen in einer Stelle vereinigen, mag diese nun Amtsvorstand, Direktor oder, wie hier vorgeschlagen werden soll, Ausbesserungsleiter heißen. Für diese Forderung, neben der manches andere verblaßt, glaube ich nachdrücklich eintreten zu sollen.

Die ganzen Machtbefugnisse im Ausbesserungswesen! Wo beginnen sie und wo hören sie auf? Das letztere ist leicht zu sagen: Mit der Übergabe des fertiggestellten Fahrzeuges an den Betrieb. Aber wo beginnen sie? Die Antwort lautet seit 1895: Mit der Überweisung ausbesserungsbedürftiger Fahrzeuge an die Werkstätte. Und das war meines Erachtens ein Fehler, der den Krankheitskeim in das Ausbesserungswesen trug, und der gelegentlich der Neuordnung abgestellt werden müßte.

Die bisherige Einrichtung bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen zerschnitt das Ausbesserungswesen eines Bezirkes in zwei Teile. Der eine, am weitesten vom Betriebe abliegende Teil waren die Haupt- und Nebenwerkstätten; ihnen wurden die Ausbesserungsfahrzeuge zugesandt, und sie hatten sie wieder fertig abzuliefern. Natürlich mußten sie in sich so billig und so schnell wie möglich arbeiten. Sie waren besonderen Werkstättenleitungen unterstellt. Der andere Teil des durchschnittenen Ausbesserungswesens hatte die Verbindung mit dem Betriebe behalten. Er umfaßte einmal das Aussuchen der

Ausbesserungsfahrzeuge, ihre Aussonderung, Aufstellung, Abfuhr zu einer Haupt- oder Betriebswerkstätte, sodann die Ausbesserungsarbeit in den Betriebswerkstätten und Bahnhofsschlossereien. Dieser Teil war den Betriebsmaschinenämtern unterstellt.

Genau betrachtet, gab es in der bisherigen Einrichtung sogar drei Kräfte, die auf das Schicksal der Ausbesserungsfahrzeuge einwirkten:

a) Der Bahnhofs- und Zugbetrieb (Betriebsamt),
b) der Lokomotiv- und Wagenbetrieb (Betriebsmaschinenamt),
c) die Hauptwerkstätte (Werkstättenamt).

Von diesen drei Stellen kann nur die letzte behaupten, daß das Ausbesserungswesen ihren Daseinszweck bilde, während die beiden ersten das auszubessernde Fahrzeug als Störung empfinden.

Dem unter a) genannten Bahnhofs- und Zugbetrieb sind die Ausbesserungsfahrzeuge unbeliebte Platzverbraucher. Er fragt nicht, welche zweckmäßigen Handlungen vorzunehmen sind, um die Ausbesserung zu verbilligen und zu beschleunigen, sondern wie er die Platzverbraucher aus dem Wege schaffen kann. Und doch fallen in die Zeit, wo die Organe des Betriebsamtes von Einfluß auf die Ausbesserungsfahrzeuge sind, wichtige Möglichkeiten zur Verbilligung und Beschleunigung, die ein besonderer Ausbesserungsleiter benutzen und ausbauen würde, wie an späterer Stelle erläutert wird.

Dem unter b) genannten Lokomotiv- und Wagenbetrieb ist das Auftreten der Ausbesserungsnotwendigkeit eine Behinderung. Die Schnelligkeit der Wiederherstellung ist ihm zwar erwünscht, weil er die Fahrzeuge braucht. Die Ausführung und Überwachung der Ausbesserung selber aber, die ihm zum Teil — und wie später ausgeführt werden soll —, zum wichtigsten Teil in die Hände gelegt ist, dürfte an sich als eine nicht begrüßenswerte Belastung des mit anders gearteten Aufgaben schon stark überbürdeten Betriebsmaschinenamtes anzusehen sein.

Die unter c) genannte Hauptwerkstätte und das diese leitende Werkstättenamt sind die einzigen Stellen, deren Daseinsinhalt die Ausbesserungsfrage ist. Das Werkstättenamt blieb aber bisher in sein abgeschlossenes Werk zurückgezogen, das nur etwa den siebenten Teil der Ausbesserungsfahrzeuge erfaßte, während die anderen sechs Siebentel nicht unter seine Anordnungen fielen, sondern durch die Betriebswerkstätten gingen. Und gerade die Zusammenfassung der Anordnungen auf dem Gebiete der Bewegung der Ausbesserungsfahrzeuge, ihrer Aussonderung, Aufstellung, Zuteilung an Betriebswerkstätten, Ablenkung nach anderen Bezirken, Zuführung aus anderen Bezirken, regt den Herzschlag des ganzen Ausbesserungsorganismus an, und von da aus können auch seine Erkrankungen geheilt werden. Die Zusammenfassung aller Machtbefugnisse über das Ausbesserungswesen würde sich äußerlich dadurch kennzeichnen, daß dem Ausbesserungsleiter nicht nur seine abgeschlossene Werkstätte unterstellt würde, sondern auch die Betriebswerkstätten des Bezirkes und die Überwachung aller Anordnungen, die überhaupt die Ausbesserungsfahrzeuge betreffen, vom Auffinden des Schadens an bis zur Rückgabe an den Betrieb. Statt einer Werkstätte ist ihm also ein Ausbesserungsbezirk zu unterstellen. Eine Folge dieser Maßnahme wird das Wachsen der Bedeutung der Betriebswerkstätten sein. Um das Wort „Betrieb“ zu beseitigen, das in die hier vorgeschlagene Ordnung nicht mehr paßt, wird eine Änderung der Bezeichnungen angeregt und im folgenden verwendet: Die Hauptwerkstätte wird „Hauptwerk“ genannt. Diejenigen bisherigen Betriebswerkstätten, denen, soweit sie ausbaufähig oder neu anzulegen sind, durch die Neuordnung eine andere Rolle als bisher zufallen wird, heißen „Nebenwerke“. Die bisherigen Nebenwerkstätten werden, soweit sie kleineren Umfang haben, als Nebenwerke, die größeren dagegen als Hauptwerke bezeichnet.

Infolge der bisherigen Trennung der Ausbesserungsgeschäfte hatte schon bei Verteilung der Fahrzeuge auf Haupt- und Nebenwerke eine einheitlich gebietende Hand gefehlt. So hat sich ein Krankheitszustand herausgebildet, der mehr als alle anderen Mißstände an der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit des Ausbesserungswesens zehrt. Der Krankheitserreger ist eine Statistik, auf Grund deren sowohl die Hauptwerke als auch die Nebenwerke untereinander betreffs der Zahl der ausgebesserten Fahrzeuge und der aufgewendeten Ausbesserungszeit verglichen werden. Bei größeren Unterschieden wird nach den Gründen gesucht. Es wurde aber in Jahrzehnten nichts anderes gefunden, als die Erkenntnis, „daß sich eben keine derartigen Vergleiche ziehen lassen“.

Die Krankheit bestand darin, daß es für erfahrene Beamte als oberstes Bestreben galt, die Statistik zu beeinflussen. Ganz zu schweigen von Fälschungen oder auch von „Auffassungen“ und „Auslegung der betreffenden Bestimmungen“ mit und ohne Genehmigung, ist doch zu sagen, daß es allen Beteiligten recht war, wenn allerseits gesorgt wurde, daß dem Werke möglichst viele Fahrzeuge mit möglichst geringen Schäden zugeführt wurden. Dieser Zustand mußte kommen und muß wieder kommen, wenn kein Gegengewicht eingelegt wird. Für die Nebenwerke bedeutete er ein Fernhalten jedes Fahrzeuges mit einem mittelgroßen Schaden, wodurch dann das Bedürfnis nach planmäßiger Erhöhung der Bedeutung der Nebenwerke nicht an die Oberfläche kam. Alle Fahrzeuge mit etwas größeren Schäden wurden gewohnheitsmäßig zum Hauptwerk geschickt. Dadurch wurden sie je nach der Lage des Hauptwerkes und je nach dessen Belastung längere Zeit dem Verkehr entzogen.

Haben nun die Hauptwerke ein Gegengewicht gegen diesen Zustand aufgeboten? Sie hätten zweifellos die Fahrzeuge mit kleineren und mittleren Schäden zurückstoßen müssen. Dies ist nicht nur nicht der Fall gewesen, sondern dem Hauptwerke war es wegen der berüchtigten Statistik sogar sehr erwünscht, wenn die Nebenwerke möglichst viele Fahrzeuge mit verhältnismäßig kleinen Schäden nach dem Hauptwerke abschoben; so kamen beide Teile auf ihr papierenes Recht, aber die Sparsamkeit litt Not. Wenn man auch entgegnen könnte, daß ja nicht die Nebenwerke, sondern die Außenbeamten die Fahrzeuge auf die einzelnen Werke verteilen, so werden sich diese Außenbeamten mit der Zeit unter äußerem Druck eine Übung angewöhnen, die dem Willen der ihnen nahestehenden Nebenwerke entspricht, noch dazu, wenn seitens der Hauptwerke im allgemeinen kein Widerspruch erhoben wird.

Als Versuch zur Schaffung des notwendigen Gegengewichts gegen diesen Zustand wurden im Eisenbahndirektionsbezirk Saarbrücken der Werkstätte Saarbrücken-Burbach die Anordnungen über alle in ihrem Bezirke auftauchenden Ausbesserungswagen mit geringen Ausnahmen in die Hand gegeben. Es handelt sich hier zunächst hauptsächlich um Güterwagen. (Vgl. Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen 1919 Nr. 87 und Verkehrstechnische Woche vom Februar 1920.)

Auf dem Hauptverteilungsbahnhofe Saarbrücken ist dauernd ein Werkbediensteter tätig, dem sämtliche aufkommenden und ankommenden Ausbesserungsgüterwagen vorgeführt werden und der bestimmt, ob der Wagen in das Hauptwerk oder in ein Nebenwerk zu lenken ist. Diese als „Verteiler“ bezeichneten Leute sind schon über zwei Jahre in Tätigkeit, und es ist dadurch erreicht worden, daß die Zahl der Wagen, die zum Hauptwerk gelangen, die aber in einem Nebenwerk in kurzer Zeit hätten ausgebessert werden können, bedeutend zurückgegangen ist.

Da auch die in Saarbrücken gelegenen Nebenwerke dem Leiter des Hauptwerkes unterstellt wurden, so ist der Umfang

der von den Nebenwerken auszuführenden Arbeiten gestiegen und eine weitere Steigerung wird geplant.

Das Hauptwerk müßte bei dieser Verteilung allerdings, wenn es auf sich allein angewiesen wäre, recht lange Ausbesserungszeiten und recht geringe Fahrzeugmengen zur Statistik liefern. Für seinen Leiter kostet dies nach dem früher Gesagten Überwindung, denn die Vergleiche mit anderen Werken werden nun einmal gezogen, auch wenn sie als nicht stichhaltig erkannt sind. Sobald jedoch Hauptwerk und Nebenwerke in einer Hand vereinigt sind, und daher auch ihre Statistik zusammengefaßt wird, liegt der Vorteil auf der Hand, und der Ausbesserungsleiter hat keinen Grund, die Steigerung der Bedeutung der Nebenwerke auf Kosten des Hauptwerkes zu verhindern. Die durch Übernahme der Nebenwerke und der Fahrzeugverteilung entstandenen Geschäfte werden durch einen „Vermittelungswerkmeister" besorgt, der zu einer Betriebsingenieurabteilung der Ausbesserungsleitung gehört. — Die Vorteile der Vereinigung des gesamten Ausbesserungswesens des Bezirks in der Hand des Ausbesserungsleiters gegen den bisherigen Zustand seien nun im folgenden zusammengestellt:

Der Ausbesserungsleiter wird in seiner Arbeitsfreude gestärkt, da er die Möglichkeit hat, sichtbarlich und erfolgreich in das ganze Ausbesserungswesen einzugreifen. Sein Verantwortlichkeitsgefühl wird gehoben. Er wird nicht nur suchen, in seinem abgeschlossenen Werke möglichst wirtschaftlich zu arbeiten, sondern er wird anstreben, das Gesamtergebnis des Ausbesserungswesens in bezug auf wirtschaftlichen Erfolg für den Staat günstig zu gestalten. Es ist dabei von dem Gedanken auszugehen, daß dem Hauptwerk möglichst nur Fahrzeuge mit umfangreichen Ausbesserungen, den Nebenwerken Fahrzeuge mit Teilschäden zugeführt werden sollen, und daß dort nur eben diese Teilschäden behoben werden, damit das Fahrzeug wieder für einige Zeit benutzbar ist.

Ein Fahrzeug erhält erfahrungsgemäß im Hauptwerke, wenn es diesem schon einmal zugeführt ist, eine gründlichere Ausbesserung als im Nebenwerk. Das aber geht über das notwendige Maß hinaus. Das Notwendigste an Ausbesserung genügt jedoch für einen Staat, der sparsam wirtschaften muß. Wenn ein solches Fahrzeug, das in einem Nebenwerk schnell hergestellt wurde, auch nur ein Jahr weiterläuft und dann wieder einem Nebenwerk übergeben werden muß, so entsteht eben ein Verlust von einem oder einigen Tagen. Es wird aber auf diese Weise solange betriebsfähig erhalten, bis es endlich reif für das Hauptwerk wird, wo dann die gründliche Instandsetzung aller seiner zum Durchbruch gekommenen Schäden für die nächste längere Betriebszeit erfolgt. Der Ausbesserungsleiter wird also nicht mehr die Fahrzeuge, die ihm zugesandt werden, unbesehen am Tor seines Werkes annehmen müssen, sondern selber ihre Zuführung anordnen, falls es ihm wirtschaftlich richtig erscheint, während seither eine andere Stelle, nämlich das Betriebsmaschinenamt, bestimmte, wie und nach welchen Gesichtspunkten die Zuteilung der Ausbesserungsfahrzeuge erfolgte.

Abgesehen von der wirtschaftlichen Abhängigkeit vom Eisenbahnhaushalt und der fehlenden Abrechnung über Gewinn und Verlust glich bisher das Hauptwerk einem Privatwerke, das an sich mit dem Eisenbahnwesen nicht zusammenhängt. Privatwerke haben für die Neuherstellung von Fahrzeugen ihre volle Berechtigung, da nur Fragen der Beschaffung von Stoff und Arbeitskraft den inneren Aufbau bilden. Bedenklich aber ist es, das vielgebrauchte Wort von dem Vorbild des Privatbetriebes für Eisenbahnwerke auf das Ausbesserungswesen zu übertragen. Hier treten doch noch andere bewegende Kräfte auf, deren Ursprung außerhalb des Werkzaunes liegt, deren Auswirkung aber nicht abgeschnürt werden darf ohne wirtschaftliche Schädigung. Zweifellos würde das auch die Leitung eines der Wirtschaftlichkeit des Ausbesserungswesens gewidmeten Privatwerkes anerkennen, wenn seine maßgebenden Männer Eisenbahnfachleute wären und den genügenden Einblick in das Ausbesserungswesen hätten! Handelt es sich doch hier um nichts weniger als um eine Beachtung des Grundsatzes, daß Zeit Geld ist! Und diese Zeit, die hier verlorengehen kann, liegt außerhalb des Werkes. Das nutzlose Umherstehen und Warten der Fahrzeuge auf Ausbesserung bedeutet einen Geldverlust, so daß sogar unter Umständen ein höherer Geldaufwand für die eigentliche Ausbesserungsarbeit als wirtschaftlich bezeichnet werden muß, wenn er eine Beschleunigung bringt. Ist doch die Zeit des Wartens, der Leerfahrten usw. meistens mehrfach so groß wie der Zeitaufwand für die Ausbesserung selber. Sämtliche Maßnahmen müssen daher schon von dem Augenblick der Feststellung des Schadens an dem Ausbesserungsleiter übertragen werden. Er muß die Ausbesserungszeit von dem genannten Augenblick an bis zur Rückkehr des Fahrzeuges in den Betrieb überwachen. Die nötigen Bewegungen muß er mit der Zugleitung ordnen. Er muß mit den Bahnhöfen über die Sonderungs-, Aufstellungs- und Abfuhrmöglichkeiten nicht etwa vom Betriebsstandpunkte aus, sondern vom Standpunkte der schleunigen Herstellung der Fahrzeuge aus dauernd verhandeln. Er muß darüber wachen, daß die Nebenwerke die Fahrzeuge sofort in Angriff nehmen und fertigstellen ohne Aufstellungswartezeit. Auf diesem Wege können ungeheure Summen an überflüssigen Ausbesserungsausgaben durch Verluste infolge Nichtausnutzung der Fahrzeuge erspart werden. In letzter Linie muß doch die Ausbesserung nicht nur möglichst billig, sondern auch möglichst schnell vor sich gehen, so daß nach Aufrechnung aller Ausgaben und Verluste die gesamten Staatsausgaben für das Eisenbahnwesen möglichst niedrig werden, nicht nur die reinen Ausbesserungskosten im Hauptwerk. Auch bei Heranziehung von Privatwerken zu Ausbesserungen muß der Ausbesserungsleiter diesen wichtigen Teil der Geschäfte übernehmen.

Die Fühlung der Ausbesserungsstelle mit der Ausbesserungsquelle darf nicht, wie bisher, zerschnitten werden, und die Führung des fließenden Stromes der Ausbesserungsfahrzeuge ist in die maßgebende Hand des Ausbesserungsleiters zu legen. Alle von außenher in seinen Bezirk einbrechenden Fahrzeuge müssen ihm sofort zur weiteren Verfügung gemeldet werden. In der rechtzeitigen Erfassung, Voraufstellung und richtigen Lenkung der Fahrzeuge liegen große Möglichkeiten wirtschaftlichen Einflusses. Die entscheidende Frage dabei ist die, ob das Fahrzeug einem Hauptwerk oder einem Nebenwerk übergeben werden soll. Und da muß sich nun als Vorteil der Zusammenfassung von Haupt- und Nebenwerken in einer Hand die restlose Überweisung aller Fahrzeuge mit Teilausbesserung an die Nebenwerke ergeben, weil hierdurch Kosten und Ausbesserungszeit herabgedrückt werden. Die weitere Folge ist ein gesunder innerer Antrieb zur Erhöhung der Bedeutung der Nebenwerke. Es ist anzunehmen, daß das Bedürfnis hierzu schon früher hervorgetreten wäre, wenn der Ausbesserungsleiter die Verfügung über die Fahrzeuge gehabt hätte, und wenn nicht die Betriebsmaschinenämter und Werkstättenämter in der Fahrzeugausbesserung fast vollständig getrennt gearbeitet hätten.

(Schluß folgt.)

Die Verkehrsnot in Frankreich.

In ganz Frankreich, namentlich in Paris, besteht Kohlennot und Mangel an Waren verschiedener Art. Viele Fabriken feiern, teils aus Mangel an Rohstoffen, teils weil sie wegen der Verkehrsnot die bereits verkauften Erzeugnisse, auf die die Empfänger mit Ungeduld warten, nicht versenden können und diese daher den Platz versperren, der zur Anfertigung weiterer Güter nötig ist. Die Bahnhöfe sind überfüllt, die Waren verderben infolgedessen, und die Diebstähle sind nicht zu zählen. Der schlechte Zustand der Lokomotiven hat Unfälle und Verspätungen zur Folge. So schreiben nach einem Berichte im „Génie civil“ die französischen Zeitungen Tag für Tag, und wir können dazu nur sagen: Es geht also bei unseren Feinden ebenso zu wie bei uns. Freilich ist das nur ein schwacher Trost für uns, im Gegenteil: früher war das deutsche Eisenbahnwesen vorbildlich für dasjenige seiner Nachbarstaaten, und es ist nun um so trauriger, daß es von dieser Stellung herabgesunken ist. Trotzdem ist es wertvoll, über die französischen Verhältnisse unterrichtet zu sein, und es seien deshalb wenigstens die wichtigsten Tatsachen aus dem genannten Bericht hier wiedergegeben. Dieser stützt sich auf ein Gutachten des Technischen Betriebsausschusses, das auf Ersuchen des Ministers der öffentlichen Arbeiten erstattet und im „Journal officiel“ veröffentlicht worden ist. Es enthält neben einer Schilderung der herrschenden Mißstände Vorschläge zu deren Beseitigung. Freilich, fügt „Génie civil“ hinzu, nützen diese Vorschläge nichts, wenn der Minister nicht darauf besteht, daß sie auch befolgt werden.

Die französischen Eisenbahnen sind nach dem Kriege wieder vollständig in die Verfügung der Gesellschaften übergegangen, und es herrscht in dieser Beziehung jetzt derselbe Zustand wie vor der Mobilmachung. Im Kriege sind an sie hohe Anforderungen gestellt worden, und sie haben ihnen in einer Weise entsprochen, die auch von feindlicher, maßgebender Stelle anerkannt wird. Aber die Folge der Anstrengungen, die der Krieg mit sich gebracht hat, ist eine weitgehende Abnutzung, die sich nunmehr nach außenhin in einer schweren Verkehrsnot zeigt. Mängel, die schon vor dem Kriege bestanden, haben sich verschlimmert, neue sind hinzugetreten. Davon sind alle Teile der Eisenbahnen betroffen worden: sowohl die baulichen Einrichtungen, die Betriebsmittel als auch die Arbeitskräfte. Zu diesen Mängeln, die die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen herabsetzen, kommt noch erschwerend hinzu, daß ihnen durch neu entstandene Verkehrsarten neue Aufgaben gestellt werden. Ging früher der französische Verkehr im wesentlichen in der Richtung nach den Häfen, so war er im Kriege fast ausschließlich von ihnen landeinwärts gerichtet. Dieser Zustand besteht auch nach der Einstellung der Feindseligkeiten weiter, und es ist als weitere Erschwernis der Umstand hinzugekommen, daß die französischen Eisenbahnen mit ihren Betriebsmitteln auch die während des Krieges besetzten und daher vom Verkehr ausgeschalteten Gebiete bedienen müssen, ja daß sie sogar, während ihr Umlauf früher im wesentlichen auf Frankreich beschränkt war, jetzt in große Teile von Deutschland, nämlich nicht nur in die von französischen, sondern auch in die von amerikanischen und englischen Truppen besetzten Gebiete eindringen müssen. Die Wege, die die Güterwagen zurückzulegen haben, sind dadurch erheblich länger geworden, und es werden infolgedessen von den Eisenbahnen wesentlich erhöhte kilometrische Leistungen erwartet. Das gilt namentlich auch für die Beförderung von Kohle. Während diese früher zum großen Teil aus dem Gebiete von Lens abgefahren wurde, kommt sie jetzt in großen Mengen aus dem Saargebiet. Die Beschaffenheit dieses wichtigen Betriebsstoffes gibt den Eisenbahnverwaltungen Anlaß zu den lebhaftesten Klagen, die in dem genannten Gutachten als gerechtfertigt bezeichnet werden. Nicht jede Kohle eignet sich bekanntlich zur Lokomotivheizung, und diejenige, die den Eisenbahnen jetzt geliefert wird, leidet namentlich unter dem großen Anteil an unverbrennbaren Rückständen — bis 30 %. Der genannte Ausschuß spricht die Überzeugung aus, daß die Verbesserung der Lage in bezug auf die Kohlenlieferung einen sofortigen und erheblichen Einfluß auf die Verkehrsnot haben werde. Die dabei zu überwindenden Schwierigkeiten sind allerdings ungeheuer. Abgesehen von den Lieferungen aus Deutschland stehen zur Deckung eines Monatsbedarfs von 4 000 000 t nur 2 750 000 t zur Verfügung. Die Gruben, die früher die beste Kohle für die Eisenbahnen geliefert haben, sind im Kriege zerstört worden. Die übrigen Kohlenverbraucher werden aber doch zugunsten der Eisenbahnen ein Opfer bringen müssen, für das sie durch erhöhte Leistungen der letzteren belohnt werden sollen. Der hohe Aschegehalt der Kohle, mit dem man sich während des Krieges hat abfinden müssen, wird auf die Ungeübtheit der damals beschäftigten Arbeiter in den Bergwerken und die Überlastung der Kohlenwäschen, die der Krieg verschont hatte, zurückgeführt. Er macht sich besonders unangenehm bemerkbar beim Betriebe der von Deutschland abgegebenen Lokomotiven, die für den Verbrauch guter Kohle eingerichtet sind. Manche Eisenbahnen, besonders die Ostbahn, leiden weniger unter diesen Beimengungen als unter der ungeeigneten Beschaffenheit der Kohle. Diese Verwaltung bezieht ihren Bedarf aus Belgien und dem Saargebiet, und beide Kohlenarten verbrennen zu schnell. Der Leiter der Staatskohlenstelle hat angekündigt, daß die aus Deutschland gelieferten Kohlen in erster Linie den Eisenbahnen und der Stadt Paris zugute kommen sollen. Davon erhoffte man eine wesentliche Besserung der Lage. Die Eisenbahnverwaltungen sind sich ihrerseits ganz klar darüber, daß sie nicht erwarten können, daß ihnen jetzt eine in vollem Umfang ihren Anforderungen entsprechende Kohle geliefert wird, namentlich können sie nicht verlangen, daß die unverbrennlichen Beimischungen so niedrig wie im Frieden, wo sie bisweilen nur 3 % betrugen, sind. Sie sind bereit, einen Teil der Schwierigkeiten auf sich zu nehmen, können aber über gewisse Grenzen nicht hinausgehen. Sie könnten sich übrigens selbst helfen, indem sie die verschiedenen Kohlensorten miteinander mischen; dazu müßten sie aber einen erheblichen Vorrat haben. Dieser reichte zur Zeit, als der Bericht verfaßt wurde, im Mittel für 14 Tage, war aber zeitweilig auf den Bedarf von zwei oder drei Tagen zurückgegangen. Um die verschiedenen Sorten mischen zu können, bedürfte es dagegen eines Vorrats für einen Monat; um diesen anzulegen, müßten den Eisenbahnen außer dem laufenden Bedarf 400 000 t auf einmal geliefert werden. Trotz der verderblichen Rückwirkung auf andere Betriebe, die eine solche Bevorzugung der Eisenbahnen zur Folge haben würde, befürwortet der Bericht doch die Zuteilung dieser Menge an sie. Die Lage muß also sehr besorgniserregend sein.

Von seiten der Kohlenbergwerke wird andererseits geltend gemacht, daß z. B. auf den Halden im Bezirk Pas-de-Calais 180 000 t Kohlen lagern, die die Nordbahn nicht abfährt. Die Nordbahn müßte natürlich alle Anstrengungen machen, diesen Übelstand zu beseitigen, sie kann es aber nicht wegen der sonstigen Schwierigkeiten, die dem Eisenbahnbetrieb entgegenstehen. So vermehren letztere die Kohlennot, und diese wirkt wieder ungünstig auf jene ein. Zusammenfassend ist über die Kohlennot zu sagen, daß, wenn sie behoben werden könnte, auch die Verkehrslage sofort und sicher verbessert werden würde.

Was die Betriebsmittel, Lokomotiven und Wagen, anbelangt, so ergibt die Statistik, daß diese der Zahl nach den Ansprüchen des Verkehrs genügen müßten. Im Jahre 1913 waren ohne die in der Ausbesserung begriffenen 11 995 Lokomotiven im Dienst; im August 1919 war diese Zahl auf 13 096 gestiegen. Die entsprechenden Zahlen für die Güterwagen waren 336 464 und 354 421. Diese Mengen genügen, wie gesagt, zur Bewältigung des augenblicklichen Verkehrs, es darf aber nicht außer acht gelassen werden, daß sie zur Deckung des in Zukunft zu erwartenden Bedarfs vermehrt werden müssen. Die französischen Lokomotivfabriken sind schon bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit bis Ende 1921 mit Aufträgen versehen. Am 1. Oktober 1919 standen an Lieferungen noch aus: 1514 Lokomotiven, 3053 Personen- und 36 149 Güterwagen. Was jetzt fehlt, sind Arbeitskräfte zur Bemannung der Lokomotiven. Freilich sind die Betriebsmittel jetzt heruntergewirtschaftet. Während im Frieden der Ausbesserungsstand der Lokomotiven nicht ganz 10 %, der der Güterwagen noch nicht 4 % betrug, waren im August 1919 über 20 % der Lokomotiven und über 15 % der Güterwagen dem Betriebe durch Instandsetzungsarbeiten entzogen. Auch die im Dienst befindlichen Lokomotiven bedürfen bei ihrem schlechten Zustand häufig kleinerer Ausbesserungen und Nacharbeiten, die die Aufenthalte verlängern, und darunter leidet die Regelmäßigkeit des Zugverkehrs sehr. Die große Zahl der zur Ausbesserung abgestellten Wagen nimmt wertvollen Gleisraum in Anspruch und erschwert so die Zugbewegungen auf den Bahnhöfen; dieser Übelstand muß sich besonders lästig bemerkbar machen, denn er wird wiederholt erwähnt.

Wie können nun die Ausbesserungen beschleunigt werden? Aus allen Untersuchungen geht hervor, daß die Leistungen der Werkstätten ungenügend sind, und das liegt an den dort beschäftigten Arbeitskräften. Sie wechseln sehr häufig, weil aus ihnen die Lokomotivheizer ausgewählt werden, und dieser Zustand kann nicht alsbald beseitigt werden, weil

starker Bedarf an Heizern besteht und der Werkstattschlosser der gegebene Ersatz für diese ist. Trotzdem muß angestrebt werden, einen guten Stamm von Arbeitern in den Werkstätten zu erhalten.

Zur Beschleunigung der Ausbesserungen würde es beitragen, wenn den Betriebswerkstätten mehr Arbeit zugewiesen würde. Dadurch würden die zuweilen weiten Wege nach der Hauptwerkstatt erspart werden. Die Regelung dieser Frage hängt aber bei den verschiedenen Netzen von der Einrichtung ihres Werkstättendienstes, von der Verteilung, namentlich der Entfernung der Werkstätten voneinander ab; einheitliche Maßnahmen sind also hier nicht möglich, sondern jede Verwaltung muß das nötige unter Berücksichtigung ihrer Eigenheiten veranlassen. Vor dem Kriege wurden alle Instandsetzungen in den eigenen Werkstätten der Eisenbahnen ausgeführt; jetzt hat der Minister der öffentlichen Arbeiten die Verwaltungen auf die ehemaligen Heereswerkstätten hingewiesen, die vom Wiederaufbau-Ministerium verwaltet werden, und sie aufgefordert, auch Privatwerkstätten zu ihren Arbeiten heranzuziehen. Von dieser Verteilung der Arbeiten auf weitere Kreise ist natürlich beträchtliche Beschleunigung zu erwarten. Einige Gesellschaften, z. B. die Orléansbahn, haben auch diesen Rat befolgt; doch spielt die Zahl der Aufträge, die sie in Privatwerkstätten untergebracht haben, im Verhältnis zum Ganzen keine ausschlaggebende Rolle.

Besonders eingehend hat der Ausschuß die Frage erörtert, ob jede Lokomotive einem bestimmten Führer und Heizer zugeteilt werden, oder ob die erste freiwerdende Lokomotive den nächsten zum Dienst heranstehenden Mannschaften überwiesen werden soll. Gegen letzteres Verfahren ist namentlich aus den Kreisen der unmittelbar Beteiligten heftiger Widerspruch erhoben worden, und zwar aus dem Grunde, der überall gegen dieses in den Vereinigten Staaten allgemein, sonst häufig bei Lokomotivmangel angewandte Verfahren spricht, daß nämlich die Lokomotiven sehr darunter leiden. Außerdem ist jetzt nicht der Zeitpunkt für die Einführung des neuen Verfahrens, weil es zurzeit mindestens ebenso wie an Lokomotiven auch an Mannschaften zu ihrer Besetzung fehlt. Wenn unser Bericht sagt, die Lage könne durch die Durchführung des achtstündigen Arbeitstages so geändert werden, daß eine „banalisation“ der Lokomotiven, wie er die gemeinschaftliche Benutzung durch mehrere Mannschaften nennt, in Frage kommen könne, so ist das nicht recht zu verstehen; denn bei der achtstündigen Arbeitszeit wird die Zahl der Lokomotiven weder knapper noch reichlicher werden, aber die Knappheit an Lokomotivmannschaften wird dadurch nur verstärkt.

Der lange Stillstand der Güterwagen beim Beladen und Entladen bildet, wie überall, so auch in Frankreich einen wesentlichen Grund für die Verkehrsnot. Hierdurch werden nicht nur die Wagen ihrer eigentlichen Bestimmung entzogen, sondern auch die Gleise versperrt und dadurch der Betrieb behindert. Dieser Übelstand macht sich namentlich in den besetzt gewesenen und in den zerstörten Gebieten bemerkbar, und der Minister für diese hat eine dringende Verordnung erlassen, die die Beschleunigung des Be- und Entladens der Güterwagen anordnet. Um Schwierigkeiten zu beseitigen, empfiehlt der Ausschußbericht die Übernahme des Entladens durch die Eisenbahnverwaltung von Amts wegen, die Einrichtung der Güterabfuhr durch Kraftwagen und Förderbahnen und endlich die Errichtung von Lagerhäusern auf den Bahnhöfen zur Aufnahme der entladenen Güter. Zu deren Bau weist er auf die Verwendung überflüssig gewordener Heeresbaracken hin. Bei der Nordbahn besteht die Einrichtung einer Vergütung für schnelles Entladen, indem auf Ladungen, die binnen sechs Stunden erledigt werden, ein ermäßigter Frachtsatz angewendet wird; die allgemeine Anwendung dieser Maßnahme wird befürwortet.

Trotz aller Sondermaßnahmen werden aber die Bahnhöfe der zerstörten Gebiete auf längere Zeit hinaus eine verminderte Aufnahmefähigkeit besitzen. Es dürfen daher Sendungen nach dem Verkehrsgebiet der Nord- und der Ostbahn nur in dem Umfange abgefertigt werden, wie sie deren Bahnhöfe aufnehmen können. Diese Gebiete haben zurzeit einen erhöhten Bedarf an Waren und verdienen einen Vorzug bei der Verteilung; es nützt aber nichts, wenn diese für sie bestimmten Waren verladen und zur Absendung bereitgestellt werden, wenn sie aber von der Empfangsstelle nicht abgenommen werden könen. Solche Sendungen nehmen nicht nur wieder Wagen in Anspruch, sondern auch Gleise und erschweren den Betrieb. Bei der Orléansbahn standen z. B. im vorigen Sommer einmal 3000 beladene Wagen, deren Inhalt für die verwüsteten Gebiete bestimmt war; sie konnten aber, weil die Bahnhöfe dieser Gegend schon überfüllt waren, nicht abgesandt werden. Hier ist einmal in Frankreich ein Grund für die Verkehrsnot vorhanden, den wir in Deutschland glücklicherweise nicht kennen.

Zur Behebung der Verkehrsnot wird endlich auf dem Gebiete des Zugverkehrs noch die Forderung erhoben, daß den Güterzügen der Vorrang vor den Personenzügen eingeräumt wird, daß namentlich alle vorhandene Zugkraft zur Beförderung von Güterzügen ausgenutzt wird, selbst wenn dadurch der Personenverkehr beeinträchtigt wird. Wegen der Durchführung dieser Forderung darf freilich nicht außer acht gelassen werden, daß Personenzuglokomotiven nicht immer und überall zur Beförderung von Güterzügen geeignet sind.

Was den Zustand der baulichen Anlagen und ihren Einfluß auf die Verkehrsnot anbelangt, so kommt in dieser Beziehung in erster Linie die Wiederherstellung der zerstörten Eisenbahnen in Frage. Diese ist schon verhältnismäßig weit vorgeschritten; wenn auch die Hindernisse, die infolge der Zerstörungen der Bahnanlagen durch den Krieg für den Verkehr und Betrieb entstanden sind, noch nicht als überwunden gelten können, so ist doch ihre Beseitigung in absehbarer Zeit zu erwarten. Auf sie braucht daher nicht näher eingegangen zu werden. Von größerer Bedeutung ist der Umstand, daß auf den vom Krieg nicht berührten Eisenbahnen die nötigen Erweiterungsbauten in den letzten fünf Jahren unterblieben sind. Wenn es auch nicht allenthalben zutrifft, daß Neubauten unterblieben sind, so waren doch diejenigen, die im Kriege geschaffen worden sind, auf die Bedürfnisse des Heeresverkehrs zugeschnitten und nützen wenig für den Friedensverkehr. Einzelne zweigleisige Ausbauten und Verbindungen, die zur Bewältigung des Kriegsverkehrs nötig waren, sind daher hier und da schon wieder beseitigt worden. Der Minister hat auch schon einen Plan für die baulichen Anlagen, die zur Hebung der Leistungsfähigkeit der französischen Eisenbahnen nötig sind, ausarbeiten lassen; es geschieht also in dieser Hinsicht bereits das Erforderliche. Von Bedeutung ist auch die Einsetzung eines Ausschusses, der seit Januar 1919 arbeitet, mit dem Ziel, die Lieferungen für die Eisenbahnen zu vereinheitlichen, und eines zweiten Ausschusses, der die einheitliche Vergebung von Instandsetzungsarbeiten an das private Gewerbe erörtern soll.

Ebenso wie die baulichen Anlagen und die Betriebsmittel sind auch die menschlichen Kräfte der Eisenbahnen im Kriege außergewöhnlich abgenutzt worden. Auch die Angestellten und Arbeiter konnten im Kriege nicht erneuert werden, im Gegenteil, es mußte auf solche Kräfte zurückgegriffen werden, die schon in den Ruhestand getreten waren. Andererseits mußten unerfahrene Ersatzkräfte eingestellt werden, deren Leistungen den Anforderungen nicht entsprachen, und das letztere gilt auch in bezug auf die aus dem Heere Entlassenen, die nach dem Waffenstillstand in den Eisenbahndienst eingetreten sind. Außerdem hat der Krieg ungewöhnliche Anforderungen an die Arbeitskraft des einzelnen gestellt, und dieser Zustand hält infolge der Verkehrsnot an. Die Ermüdung der Arbeitskräfte wird dadurch dauernd gesteigert, und dazu kommt noch die Teuerung, die in demselben Sinne wirkt. Es muß daher etwas geschehen, um den Diensteifer der Beamten und Angestellten zu heben. Das gilt namentlich für die älteren unter ihnen; sie haben die Anstrengungen des Krieges aushalten und den neu Eingestellten ein gutes Beispiel geben müssen; sie haben aber auch mit ansehen müssen, daß jüngere Beamte schneller aufgerückt sind, als sie ihre Laufbahn zurückgelegt haben. Es wird daher gefordert, daß ihnen gewisse Vorteile gewährt werden, um ihren Diensteifer anzuspornen. In diesem Sinne würde eine Festlegung der Anstellungsbedingungen und Besoldung wirken, und ein Sonderausschuß beim Ministerium der öffentlichen Arbeiten arbeitet auch schon längere Zeit hieran, doch sind noch erhebliche Schwierigkeiten zu überwinden, ehe die Arbeiten abgeschlossen werden können.

Nicht außer acht gelassen werden darf auch der Umstand, daß viele Beamte, die eigentlich schon in den Ruhestand hätten treten sollen, im Dienst geblieben sind, teils weil es nötig war, ihre Erfahrungen dem Dienst zu erhalten und so den neueingetretenen Beamten eine Stütze zu geben, teils weil sie ein höheres Ruhegehalt erdienen wollen. Dieses richtet sich nämlich in Frankreich nach dem Einkommen der letzten sechs Jahre, und da die Gehälter in der letzten Zeit wesentlich erhöht worden sind, hat das Verbleiben im Amt jetzt einen beträchtlichen Einfluß auf die Höhe des Ruhegehalts. Es ist oben gesagt worden, daß im Kriege keine neuen Beamten eingestellt worden sind; in der letzten Zeit sind aber im Gegenteil Neulinge in großer Zahl angenommen worden. Diese unerfahrenen Anfänger stellen bei der Ausbildung hohe Anforderungen an die alten Beamten, und letztere empfinden es bitter, daß die Lage der Neulinge in höherem Maße als ihre eigene verbessert worden ist.

Diejenige Beamtengruppe, deren Förderung den größten Einfluß auf die Leistungen der Eisenbahnen haben würde, sind die Lokomotivmannschaften. Aber gerade ihr Ersatz bereitet besondere Schwierigkeiten. Trotz der Vorteile, die ihnen geboten werden, treten die Schlosser aus den Werkstätten nicht in genügender Zahl in den Lokomotivdienst über,

obgleich andererseits diese Zahl so groß ist, daß die Übertritte, wie früher bemerkt, zu Unzuträglichkeiten in den Werkstätten führen. Auch klagen die Lokomotivführer darüber, daß ihre Dienstzulagen nicht den erhöhten Anforderungen entsprechen, die heute an sie gestellt werden. Um die Lokomotivführer und -heizer zu entlasten, sind Versuche gemacht worden, ihnen die Vorbereitung der Lokomotiven zum Dienst und die Arbeiten an ihnen nach dem Einrücken abzunehmen und diese durch besondere Mannschaften ausführen zu lassen. Eine solche Arbeitsteilung hat viel für sich, es läßt sich aber auch mancherlei dagegen geltend machen, und ihre allgemeine Einführung kann daher nicht befürwortet werden.

In den Werkstätten ist die Arbeit im Stücklohn abgeschafft worden. Zur Erreichung einer genügenden Leistungsfähigkeit der Werkstätten wird es für wichtig gehalten, den Stücklohn wieder einzuführen oder ein Lohnverfahren an seine Stelle zu setzen, bei dem der Arbeiter einen Vorteil hat, wenn er hohe Leistungen erzielt. Versuche in dieser Richtung sind im Gange, und stellenweise ist man bereits über den Versuch hinaus gediehen.

Als letzter Punkt wird zur Verbesserung der Leistungen der Eisenbahnen ein beseres Zusammenwirken der einzelnen Dienstzweige verlangt. Hierbei wird namentlich auf das amerikanische Verfahren der Zugabfertigung (train dispatching) hingewiesen. Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn besitzt seit dem Oktober 1919 die Genehmigung, auf der Strecke Dijon-Lyon einen Versuch damit anzustellen, und die Orléansbahn macht schon seit dem November 1918 den gleichen Versuch auf der Strecke Saint-Nazaire-Saint-Pierre-des-Corps, wobei sie von den amerikanischen Eisenbahntruppen unterstützt wird. Die Ergebnisse müssen günstig sein, denn ein Erlaß des Ministers hat die übrigen großen Eisenbahngesellschaften aufgefordert, diesem Beispiel zu folgen.

Auf den Achtstundentag und seine Folgen einzugehen, versagt sich der hier besprochene Bericht. Er wirft nur im Zusammenhang damit einige Fragen auf, ohne sie jedoch zu beantworten, und gibt als Grund für dieses Verfahren an, daß über sie von einem Sonderausschuß beraten werde, dem er augenscheinlich nicht vorgreifen will. Die Durchführung der achtstündigen Arbeitszeit wird die Vermehrung der Zahl der Angestellten und die Einstellung neuer Arbeitskräfte nötig machen und so die Schwierigkeiten erhöhen, die in dieser Beziehung bereits bestehen. Kann man, so fragt nun der Bericht, diesen Schwierigkeiten nicht durch eine bessere Ausnutzung der Angestellten begegnen? Ist es wünschenswert, ist es möglich, ist es angebracht, noch einige Zeit einen Übergangszustand aufrechtzuerhalten, um die neueingestellten Arbeitskräfte zu unterrichten und einzuweisen, und wenn ja, welcher Art kann dieser Übergangszustand sein? Zwei Fragen, die schwer zu beantworten sind, von denen aber namentlich die erstere auf die wissenschaftliche Betriebsführung, das Taylorsystem, hinweist.

Zum Schluß macht unsere Quelle die richtige Bemerkung, die nicht nur für Frankreich gilt, daß die gegenwärtige Verkehrsnot jedermann die Pflicht auferlegt, zu ihrer Beseitigung seine Leistungen auf das äußerste zu steigern und soviel Arbeit, wie irgend möglich, auf sich zu nehmen. W.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die künftige Verwaltung der Reichsbahnen.** Der Staatsvertrag zwischen der Reichsregierung und den Einzelregierungen mit Eisenbahnbesitz ist vollzogen worden. Über die künftige Gestaltung der Reichseisenbahnverwaltung ist folgendes festgesetzt worden:

Unmittelbar unter dem Reichsverkehrsministerium werden in Zukunft als Reichsbehörden sieben Landeseisenbahnämter sowie das Eisenbahnzentralamt in Berlin stehen. Die einzelnen Landeseisenbahnämter haben ihren Sitz in Berlin, München, Dresden, Stuttgart, Karlsruhe, Schwerin (Mecklenburg) sowie Oldenburg. Ihnen unterstehen die Bezirke der einzelnen bisherigen landesstaatlichen Eisenbahnen. Den Reichseisenbahnbehörden werden alle Befugnisse öffentlich-rechtlicher Art zustehen, die bisher den Eisenbahnbehörden der Einzelländer zukamen. Die Zuständigkeit des Reichsverkehrsministers erstreckt sich auf die Aufsicht, die oberste Leitung, die Festsetzung des Haushalts und die Verteilung der Haushaltsmittel, die Regelung der allgemeinen Verkehrspolitik, die Festsetzung allgemeiner Dienstvorschriften sowie den Erlaß einheitlicher Vorschriften über Personalverhältnisse, Kassenwesen, Betriebswesen, Verkehrs- und Bauwesen. Endlick vertritt der Reichsverkehrsminister die Verwaltung gegenüber den gesetzgebenden Faktoren des Reiches.

— **Zur Vereinheitlichung der Eisenbahnverwaltung** schreibt die D. Allg. Ztg. vom 7. d. M.: Nachdem der Staatsvertrag zwischen dem Reich und den Einzelstaaten mit Eisenbahnbesitz über die Übernahme der Eisenbahnen auf das Reich zum Abschluß gebracht worden ist, haben in den letzten Tagen Verhandlungen zwischen dem Reich und den Einzelstaaten ohne eigenen Eisenbahnbesitz in Berlin stattgefunden. (Vergl. Nr. 15 S. 168 der Vereinsztg.) Es handelte sich um Forderungen dieser Staaten, bei der Regelung der Reichseisenbahnverwaltung gewisse Rechte auch für sich zu beanspruchen, wie sie den Staaten mit Eisenbahnbesitz durch den Vertrag gesichert worden sind. Die Verhandlungen sind, wie wir erfahren, zu einem Abschluß bisher nicht gekommen. Die betreffenden Staaten haben eine Denkschrift vorgelegt, die ihre Wünsche enthielt und begründete. Die Verhandlungen werden in der kommenden Woche fortgesetzt werden.

— **Die Eisenbahner zur Auslieferungsfrage.** In der Vertreterversammlung des Bundesbezirks Magdeburg des Gewerkschaftsbundes deutscher Eisenbahnbeamten am 12. Februar d. J. ist folgende Entschließung angenommen worden: „Die Vertreterversammlung des Bundesbezirks Magdeburg des Gewerkschaftsbundes deutscher Eisenbahnbeamten, die eine Mitgliederzahl von 13 000 vereinigt, lehnt ab, bei Ausführung der vom Gegner begehrten Auslieferung mitzuwirken, weil sie es eines Deutschen für unwürdig hält, bei einer Handlung zu helfen, die den deutschen Namen bei allen Völkern und für alle Zeiten schänden würde. Keine Drohung und Gefahr kann diese Haltung beirren."

— **Eine eigene Eisenbahndirektion für das Saargebiet.** Aus Saarbrücken erfährt die D. Allg. Ztg.: Entgegen allen anders lautenden Nachrichten soll die eigene Eisenbahndirektion für das Saargebiet doch am 10. März eingerichtet werden, und zwar unter deutscher Leitung. Alle Beamten und Bediensteten, die für andere als die Saarstrecken bisher auf der Saarbrücker Eisenbahndirektion beschäftigt waren, müssen mit diesem Termin das Saargebiet verlassen. Wie mitgeteilt wird, soll ein Teil dieser Beamten nach Kreuznach kommen.

— **Gute Wagengestellung an der Ruhr.** Die Abfuhr der Kohlen im Ruhrrevier hat in der vorigen Woche eine wesentliche Steigerung erfahren. Die Wagengestellung ist von täglich rund 16 300 in der letzten Februarwoche auf nahezu 23 000 gestiegen. Die ziffermäßigen Ausfälle sind von rund 7000 bis 8000 bereits auf etwa 900 zurückgegangen und werden voraussichtlich weiter fallen. Bemerkenswert ist auch, daß die Anforderungen infolge der besseren Wagengestellung erheblich zurückgegangen sind. Während Ende Februar noch über 24 000 Wagen täglich verlangt wurden, sind zum 6. März nur noch 21 838 Wagen angefordert.

— **Erhöhte Teuerungszulagen in Baden.** Durch den 8. Nachtrag zum Staatsvoranschlag für das Wirtschaftsjahr 1919 sind für die Monate Januar, Februar und März 1920 die Mittel angefordert worden, um den Beamten neben den bisherigen Teuerungszulagen folgende Staatsbeträge zu bewilligen: den verheirateten Beamten 300 *M*, ledigen Beamten 250 *M*. Daneben wird für jedes Kind monatlich der Betrag von 20 *M* gewährt. Gleichzeitig wurden den Ruhegehalts- und Versorgungsgehaltsempfängern mit Wirkung vom 1. Januar 1920 folgende Zuschläge zu ihren Ruhe- und Versorgungsgehältern bewilligt: 1. für verheiratete jährlich 3600 *M*, 2. für ledige, verwitwete oder geschiedene Ruhegehaltsempfänger und für Beamtenwitwen jährlich 3000 *M*, 3. für jedes Kind jährlich 600 *M*, für Vollwaisen jährlich 1200 *M*.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind versetzt worden: der Regierungs- und Baurat Honemann, bisher in Lissa (Pos.), als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Breslau, die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Drinhausen und Zwach, bisher in Bromberg, zur Eisenbahndirektion Osten nach Berlin, der Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbaufachs Wilhelm Lehmann, bisher in Tilsit, zur Eisenbahndirektion nach Breslau. — Der Regierungsbau

ıeister des Eisenbahnbaufachs Heineck in Essen ist dem [M]inisterium der öffentlichen Arbeiten zur aushilfsweisen Beschäftigung in den Eisenbahnabteilungen überwiesen worden. – Der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Heinich Dorpmüller in Berlin ist mit der Wahrnehmung der [G]eschäfte des Vorstands des Eisenbahn-Betriebsamts 2 daelbst beauftragt worden. — Der Regierungsbauführer des [E]isenbahn- und Straßenbaufachs Karl Daub aus St. Johann [(]Saar) ist zum Regierungsbaumeister ernannt worden.

Österreich.

— **Staatsbahndirektionen Wien-Nordost und Wien-West.** Die [B]estimmungen der Vollzugsanweisung des Staatsamtes für [V]erkehrswesen vom 12. Mai 1919, betreffend die Auflösung [d]er Nordbahndirektion, der Direktion für die Linien der [St]aatseisenbahngesellschaft und der Nordwestbahndirektion [u]nd die Errichtung der Staatsbahndirektion Wien-Nordost, [tr]aten am 1. März 1920 in Kraft. Von dem gleichen Zeitpunkte [a]ngefangen hat die Staatsbahndirektion Wien die Bezeichnung: [„]Staatbahndirektion Wien-West“ zu führen.

— **Erweiterung der Fahrbegünstigungen für Eisenbahn[b]edienstete und deren Angehörige.** Im Einvernehmen mit [de]m Staatsamt der Finanzen und mit den an den jetzt geltenden Fahrbegünstigungsvereinbarungen beteiligten österrei[ch]ischen Eisenbahn- und Schiffahrtunternehmungen wurden [n]achstehende Erweiterungen der Fahrbegünstigungen zuge[st]anden:

1. Den Familienangehörigen der im Dienst stehenden und [de]r im Ruhestand befindlichen Bediensteten sowie den Ruhe[st]ändlern selbst an Stelle der bisher geltenden 50-prozentigen [F]ahrpreisermäßigungen auf den Linien der fremden öster[re]ichischen Eisenbahn- und Schiffahrtunternehmungen die Be[gün]stigung des Selbstkostenpreises und

2. den Eisenbahnarbeitern anstatt erst nach 10 jähriger [sc]hon nach einer längstens zweijährigen ununterbrochenen [D]ienstzeit dauernde Legitimationen zur Fahrt zum Selbst[k]ostenpreis.

— **Fernsprechverkehr zwischen Wien und dem südslawi[sc]hen Staate.** Zufolge Erlasses des österreichischen Staats[ams]tes für Verkehrswesen wurde im Einvernehmen mit dem [P]ostministerium in Belgrad der allgemeine Fernsprechverkehr [zw]ischen Wien einerseits und Cilli, Steinbrück und Pettau [an]derseits, vom 15. Februar d. J. angefangen, wieder aufge[no]mmen. Die Sprechgebühr für ein gewöhnliches Drei[mi]nutengespräch beträgt in diesen Sprechbeziehungen 16 Kr. [F]ür dringende Gespräche ist die dreifache Gebühr, für eine [Ge]sprächsaufforderung die Gebühr von 4 Kr. zu entrichten.

— **Personalnachrichten.** Verliehen wurde anläßlich der [Ü]bernahme in den dauernden Ruhestand dem Ministerialrate [i]. Staatsamte für Verkehrswesen Dr. Isidor Mauthner der [T]itel eines Sektionschefs und dem Hilfsämteroberdirektor [i]. Staatsamte für Verkehrswesen Josef Czech der Titel [d]es Regierungsrates mit Nachsicht der Taxe.

Ungarn.

— **Regelung des Güterverkehrs zwischen deutschen und un[ga]rischen Stationen über Österreich.** Für den Verkehr von [de]utschen nach ungarischen Stationen über Österreich gelten [fo]lgende Tarifmaßnahmen:

1. Für Sendungen mit direkten Frachtbriefen nach ungari[sc]hen Stationen durch Österreich über die bayerischen Grenz[st]ationen Passau, Simbach, Salzburg, Kufstein, Mittenwald [La]ndesgrenze, Griesen Landesgrenze, Pfronten-Steinach Lan[de]sgrenze, Lindau-Reutin und Lindau Stadt ist die Fracht für [de]n deutschen Durchlauf bis zu den obenbenannten Grenz[st]ationen einschließlich der Nebengebühren zu erheben. Der [V]ersender muß für die Umbehandlung eine der obenbenann[te]n bayerischen Grenzstationen im Frachtbrief vorschreiben.

2. Für den deutsch-österreichischen Durchlauf bis zur un[ga]rischen Grenze sind die Frachtgebühren und die Unterwegs[au]slagen für die anschließenden österreichischen Strecken in [d]en Frachtbriefen beizuschließenden Frankaturrechnungen [ein]zutragen. Die Rückrechnung der Frankaturrechnungen [er]ft von der österreichisch-ungarischen Grenzstation direkt bis [zu]r deutschen Versandstation, und zwar in Markwährung, zu [e]rfolgen.

3. Die bis zur ungarischen Grenze infolge unrichtiger [F]rachtberechnung sich ergebenden Differenzen sind im Wege [de]r deutschen Versandstation vom Versender nachzuerheben.

4. Nachnahmen jeglicher Art sind ausgeschlossen.

— **Gründung eines Wirtschaftsbundes zwischen Deutschland und Ungarn.** In Budapest tauchte in maßgebenden Kreisen der Entwurf eines Wirtschaftsbundes zwischen Deutschland und Ungarn auf. Die Hauptziele dieses Bundes wären unter anderen, die unterbrochenen Geschäftsbeziehungen zwischen Ungarn und Deutschland wiederherzustellen, beim Abschluß von Handelsverträgen, bei Feststellung von Zolltarifen mitzuwirken, die Förderung der Ausfuhr ungarischer Erzeugnisse und Bodenfrüchte zu erleichtern und eine ständige Musterausstellung deutscher Erzeugnisse in Budapest ins Leben zu rufen. Mit den Vorarbeiten zur Schaffung dieses Bundes wurde ein Ausschuß betraut.

Der Bevollmächtigte des Deutsch-Österreich-Ungarischen Wirtschaftsverbandes in Berlin ist in Budapest eingetroffen, um hier behufs Wiederaufnahme der wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Deutschland und Ungarn Verhandlungen zu pflegen.

— **Ungeklärte Lage der Budapester Verkehrsgesellschaften.** (Vgl. Nr. 16 S. 183 d. Ztg.) Die finanzielle Lage der Budapester Verkehrsgesellschaften ist derartig ungünstig, daß sich die maßgebenden Wirtschaftskreise mit ihrer finanziellen Lösung dauernd beschäftigen. Es wurden im Handelsministerium Verhandlungen eingeleitet, bei denen folgende Verkehrsunternehmungen vertreten waren: Budapester Straßenbahn, Budapester Lokalbahnen-A.-G., Budapest-Ujpest-Rákospolotaer Lokalbahn-A.-G., Budapester Elektrische Stadtbahn, Budapest-Szentlörincz-Kispester Lokalbahn-A.-G. — Die Verhandlungen beziehen sich auf die Übernahme eines Teils der während der Sozialisierungsperiode entstandenen Schulden, die während der Károlyischen und der Räteregierung auf rund 100 Millionen Kr. angewachsen sind. Die Gesellschaften sind der Ungarischen Eskomptebank 90 Millionen Kr. schuldig. Derzeit werden mit Budapester Banken Verhandlungen gepflogen, um einen Zusammenschluß der einzelnen Gesellschaften und die Beschaffung der zur Reorganisation notwendigen Kapitalien zu ermöglichen. Die erheblichen Schulden, welche die Regierung nicht übernommen hat, ferner die Neuordnungskosten beabsichtigt man durch Ausgabe von Obligationen oder durch Zeichnung auf neue Aktien zu gewinnen. Ferner werden eingehende Verhandlungen gepflogen, um eine geklärte Lage hinsichtlich der Häuser der Straßenbahngesellschaft, des Grundbesitzes der Budapest-Ujpest-Rákospalotaer Lokalbahn usw. herbeizuführen.

— **Personalnachrichten.** Der Staatsbahndirektor, stellvertender Staatssekretär Dr. Julius Gerlóczy wurde von der Regierung zu der Postsparkasse als Regierungskommissär entsendet. — Der Staatsbahndirektor, Leiter der Maschineninspektion, Ministerialrat Johann Papp wurde unter Anerkennung seiner Dienstleistung in den Ruhestand versetzt und an seiner Stelle der Direktor-Stellvertreter der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Ludwig Samarjay, zum Direktor der ungarischen Staatsbahnen ernannt, wobei ihm der Titel eines Ministerialrates verliehen wurde. — Oberinspektor, Vorstand des Heizhausfachs in Arad, Leopold Storck wurde zur Budapest-Linksufer Betriebsleitung versetzt und hier mit der Leitung des Heizhausfachs betraut.

Rechtspflege.

— **Zur frachtrechtlichen Haftung der Eisenbahn bei Beförderung lebender Tiere.** Verletzung eines Pferdes durch einen starken Rangierstoß. Hinsichtlich der Beförderung lebender Tiere durch die Eisenbahn hat gemäß § 459 Nr. 5 HGB. die Bahn für denjenigen Schaden nicht einzustehen, der aus der für die Tiere mit der Beförderung verbundenen besonderen Gefahr entspringt. Diese besondere Transportgefahr bei lebenden Tieren besteht darin, daß sie nicht wie tote Gegenstände fest auf einer Stelle des Bahnwagens liegen, sondern sich bei der Fahrt selbst im Gleichgewicht halten müssen, und ferner darin, daß sie empfindliche, mit Nerven begabte Wesen sind, die während der Fahrt durch die Erschütterungen, durch Rangierstöße u. dgl. leicht unruhig werden können. Eine Haftung der Bahn für während des Transports zu Schaden gekommene lebende Tiere läßt sich daher nach § 459 HGB. nur begründen, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden durch ein Verschulden der Bahn entstanden ist. Aus heftigen Rangierstößen, auch wenn sie besonders stark sind, ergibt sich, da solche Stöße vielfach vorkommen, nun noch nicht ohne weiteres ein Verschulden der Bahn. Deshalb wird, wenn durch einen starken Rangierstoß ein in einem Güterwagen befindliches Tier verletzt worden ist, die Bahn nur schwer zum Schadensersatz herangezogen werden können. Dies zeigt der folgende kürzlich vom Reichsgericht entschiedene Streitfall:

Der Gutsbesitzer B. ließ unter Begleitung eines Pferdewärters auf einer holsteinischen Bahnstrecke 8 Pferde befördern, die in zwei Viehwagen untergebracht waren. Beim Rangieren der Wagen auf einer Station stürzten infolge eines sehr heftigen Stoßes sämtliche Pferde zu Boden. Der Pferdewärter konnte sieben der Tiere auf der Fahrt bis zur nächsten Station wieder aufrichten, das achte dagegen hatte sich so schwer verletzt, daß es getötet werden mußte. Auf Ersatz des ihm hierdurch entstandenen Schadens nimmt B. mit der vorliegenden Klage den Preußischen Eisenbahnfiskus in Anspruch, indem er behauptet, der heftige Rangierstoß sei auf ein Verschulden der betreffenden Bahnbeamten zurückzuführen.

Das Landgericht Altona und das Oberlandesgericht Kiel haben die Klage abgewiesen. In seinen Entscheidungsgründen sagt das Oberlandesgericht: „Das Einstellen eines Pferdes in einen Eisenbahnwagen bedeutet zweifellos für das Tier eine besondere Transportgefahr im Sinne des § 459 Nr. 5 HGB. Daher ergibt sich nach dieser Gesetzesvorschrift die Vermutung, daß diese besondere Gefahr die Ursache für den Unfall des Pferdes wär. Der Kläger muß demnach beweisen, daß ein Verschulden der Bahn an dem Unfall vorliegt. Diesen Beweis hat er nicht geführt. Nach den Zeugenaussagen ergibt sich nur, daß ein besonders heftiger Rangierstoß vorgekommen ist. Worauf aber dieser Stoß zurückzuführen ist, darüber hat sich nichts feststellen lassen. Wenn aber die Eisenbahn dafür haftbar gemacht werden soll, dann muß nachgewiesen werden, daß der schädigende Rangierstoß verschuldet war. Erfahrungsgemäß sind beim Rangieren auch heftigere Stöße niemals ganz ausgeschlossen. Aus dem bloßen Vorliegen eines solchen Stoßes folgt daher noch nicht, daß ein Verschulden der Bahn vorliegt. In solchen Fällen kann die Bahn nicht ohne weiteres haftbar gemacht werden; sie sind ähnlich zu beurteilen, wie die Fälle höherer Gewalt, bei denen anerkanntermaßen eine Haftung der Bahn entfällt. Da der Kläger ein Verschulden nicht bewiesen hat, besteht zugunsten der Bahn die Vermutung fort, daß der Schaden aus der mit der Beförderung des Pferdes verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist, für die die Bahn nach § 459 HGB. nicht haftet.

Das Reichsgericht hat dieses Urteil bestätigt und die von dem Kläger versuchte Revision zurückgewiesen. Zur Begründung bemerkte der erkennende Senat: „Es kann gar nicht zweifelhaft sein, daß hier die Befreiungsvorschrift des § 459 Nr. 5 HGB. Platz greift und daß danach eine Haftung der Bahn nur eintritt, wenn ein Verschulden derselben vorliegt. Ein solches ist aber vom Oberlandesgericht in einwandfreien Ausführungen verneint worden. Es ist allerdings nach dem Beweisergebnis klar, daß eine sehr heftige Einwirkung durch einen Rangierstoß stattgefunden hat; aber zutreffend hat das Oberlandesgericht ausgeführt, daß daraus allein auf ein Verschulden der Bahn noch nicht zu schließen ist. Nun hatte freilich der Kläger noch behauptet, daß der Begleiter der Tiere alsbald nach dem Unfall vor der Weiterfahrt des Zuges den Stationsvorstand gebeten hatte, die beiden Viehwagen herauszunehmen, um die Pferde zunächst wieder aufrichten zu können, daß dies aber der Stationsvorstand abgelehnt habe und die Wagen mit dem Zuge habe weiterfahren lassen; hierin will der Kläger ebenfalls ein Verschulden der Bahn sehen. Es ist das aber ohne Erheblichkeit, weil anzunehmen ist, daß bereits durch das Hinstürzen des Pferdes eine so starke Beschädigung desselben eingetreten war, daß das Stehenlassen des Wagens an dem Schaden nichts geändert hätte. — Die Haftung der Bahn ist hiernach mit Recht abgelehnt worden. (Aktenzeichen: I. 232/19. — Urteil vom 14. Februar 1920.)

K. M.—L.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Schließung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Am 1. März d. Js. ist der zwischen den Bahnhöfen Schönhagen und Speck rechts der Bahnstrecke Gollnow-Kolberg gelegene Haltepunkt Burow geschlossen worden.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cöln. Vom 1. März d. Js. ab ist der Stationsname Neuwerk — Strecke M. Gladbach-Crefeld — in Neuwerk (Rheinland) geändert worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. II 22 vom 16. Februar d. Js. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Radstandsverzeichnis (RV) (abgesandt am 2. März d. Js.).

Nr. II 26 vom 1. März d. Js. an sämtliche Mitglieder des Preisausschusses betreffend Ausscheiden eines Mitgliedes aus dem Preisausschuß (abgesandt am 5. März d. Js.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Gütertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Frachtberechnung für die Station Otterberg geändert. Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 3. März 1920. (302)
Eisenbahndirektion.

Binnen-Tiertarif für die vollspurigen Linien, Teil II.

Mit sofortiger Gültigkeit wird in Übereinstimmung mit dem Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, auf S. 9 des Tarifs (S. 2 des Nachtrags 1) im Abschnitt I des Nebengebührentarifs die Gebühr unter a) auf 24 ℳ und 28 Kronen 30 Heller, das Fahrgeld unter b) für die Hinreise auf 9 ₰ und 10,6 Heller, für die Rückreise auf 14,8 ₰ und 17,4 Heller erhöht.

Dresden, am 4. März 1920. (297)
Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 2.

Am 8. März 1920 wird der Bahnhof Techwitz für den Wagenladungs- und beschränkten Stückgutverkehr eröffnet. Wegen der Frachtberechnung wird auf unseren Verkehrsanzeiger verwiesen, auch erteilen die Stationen Auskunft.

Dresden, am 4. März 1920. (296)
Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien.

Vom 8. März 1920 an wird regelmäßiger Milchverkehr zwischen Mohorn und Zauckerode und zwischen Niederstrahwalde und Herrnhut zugelassen. Wegen der Frachtberechnung wird auf unsern Verkehrsanzeiger verwiesen, auch erteilen die Stationen Auskunft.

Dresden, am 4. März 1920. (295)
Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Sächsisch-Südwestdeutscher Tierverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit treten im Verkehr mit den auf schweizerischem Gebiete gelegenen Stationen Basel Bad. Stb., Neuhausen Bad. Stb., und Schaffhausen sowie im Übergangsverkehr der Stationen Konstanz, Singen (Hohentwiel) und Waldshut nach und von der Schweiz und darüber hinaus neue und geänderte Währungszuschläge in Kraft. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 2. März 1920. (298)
Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-Württembergisch-Badischer Tierverkehr.

Mit sofortiger Wirkung werden im Verkehr mit den auf schweizerischem Gebiet gelegenen Stationen Basel Bad. Stb. und Schaffhausen sowie im Übergangsverkehr der Stationen Konstanz, Singen (Hohentwiel) und Waldshut nach und von der Schweiz und darüber hinaus durch die genannten Stationen für beide Verkehrsrichtungen sowohl im Versand als auch im Empfang Währungszuschläge berechnet. Näheres in unserem Verkehrsanzeiger.

München, den 25. Februar 1920. (30[illegible])
Tarifamt
der bayer. Staatseisenbahnen r. d. Rh.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1920 wird die Frachtberechnung für die Station Otterberg der bayerischen Staatseisen

ahnen, pfälzisches Netz, geändert. Das Verweisungszeichen „Zu“ ist zu streichen. Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger. (301)
E.-D. Hannover 8 V 10/36
vom 4./3. 1920.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.
Nachtrag XI ist mit Gültigkeit ab . März 1920 erschienen. Verkaufspreis 0 ₰.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.
Ab 1. März 1920 werden die derzeit bestehenden Frachtsätze um 100 % erhöht. Gleichzeitig ermäßigen sich die im Verkehr mit Stationen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft München eingeführten Zuschläge zu den Frachtsätzen auf die folgenden Beträge:

. bei Eil- und Frachtstückgut 35

. bei Wagenladungen
- a) für Steinkohl., Braunkohl., Koks und Preßkohlen aller Art . . . 5
- b) für alle übrigen Güter . . 5,5

Pf. für je 100 kg.

Im Verkehr mit den Anschlußstationen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft Bad Aibling EB, Fürth Lokalbahnhof, München Isartalbf. und Murnau EB kommen die Zuschläge nicht zur Erhebung.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (VAE. 1914/1265).
München, 3. März 1920. (299)
Tarifamt d. bayer. St.-E.-V. r. d. Rh..

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. März 1920 an wird die Fracht im Verkehr mit Otterberg nach den um 5 km erhöhten Tarifentfernungen der Station Lampertsmühle-Otterbach berechnet. Die Anstossfrachtsätze für Otterberg (Heft I b) fallen weg.
Der Stationsname Lampertsmühle ist geändert in Lampertsmühle-Otterbach.
Stuttgart, den 3. März 1920. (305)
Generaldirektion der Württ. Staatseisenbahnen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der der Cöln-Bonner-Eisenbahn gehörigen Neubaustrecke Bendenich-Cöln Eifeltor, voraussichtlich am 15. März 1920, werden die an dieser Strecke gelegenen Stationen Cöln Sülz und Efferen in den Staats- und Privatbahn-Gütertarif aufgenommen. Näheres durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 4. März 1920. (310)
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln u. s. w.) — Tfv. 200.
Die für den Zeitraum vom 9. bis . Februar 1920 eingeführte Erhöhung der im Verkehr mit den Bahnhöfen der Wölthaler Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge gilt in voller Höhe auch über diesen Zeitraum hinaus.
Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 4. März 1920. (309)
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln u. s. w.) Tfv. 200.
Mit Gültigkeit vom 15. März 1920 ab wird der im Verkehr mit den Bahnhöfen der Eisenbahn Altona-Kaltenkirchen-Neumünster für die mit Rollfuhrwerk erfolgende Überführung in Altona oder Neumünster zu erhebende Zuschlag erhöht. Näheres enthält die am 8. März 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455).
Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 4. März 1920. (308)
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln u. s. w.) Tfv. 200.
Mit sofortiger Gültigkeit werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Crefelder Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht. Näheres enthält die am 9. März 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455).
Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 4. März 1920. (307)
Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-niederländischer Güterverkehr.
Infolge der am 1. März 1920 auf den deutschen Bahnen eintretenden Tariferhöhung tritt mit dem gleichen Tage an Stelle des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Steinkohlen usw. von deutschen Stationen nach Stationen der niederländischen Eisenbahnen vom 1. Oktober 1919 ein neuer Ausnahmetarif in Kraft, dessen Sätze gegen die seitherigen bedeutend erhöht sind. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung. Preis des Tarifs 0,60 *M*.
Essen, den 27. Februar 1920. (303)
Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. d. Mts. werden der Frachtberechnung für die Station Otterberg die Entfernungen der Station Lampertsmühle-Otterbach zuzüglich 5 km zugrunde gelegt. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen.
Frankfurt (M.), 1. März 1920 (306)
Eisenbahndirektion.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Lokalgütertarif.
Änderungen und Ergänzungen von Bestimmungen und Frachtsätzen.
Mit Gültigkeit vom 10. März 1920 bis auf weiteres werden die hinsichtlich der Lokalgütertarife Teil I, Abt. A und B, Teil II, Teil III (Spezialtarif Nr. 1 für die Beförderung von Getreide u. s. w.) und Teil IV (Spezialtarif Nr. 2 für die Beförderung von Holz) mit Wirksamkeit vom 1. November 1919 durchgeführten provisorischen Maßnahmen — gleichfalls provisorisch — wie folgt geändert:

I. Frachtgebühren.
Die in den vorbezeichneten Tarifen enthaltenen Mindestfrachtgebühren, Frachtsätze, ziffermässigen Zuschläge (Anstossbeträge), Kürzungsbeträge, gleichwiel ob sie auf Heller, Centimes Gold oder Pfennige lauten, gelten (mit nachstehender Ausnahme) rücksichtlich der Strecken von Regensburg bis Orsova inkl. (einschliesslich der Nebenflüsse) in der in den Tarifen ex 1918 angegebenen ziffermässigen Höhe einheitlich als währungslose Tarifziffern (an Stelle von Gebühren in Gold).
Zur Vermeidung der durch die Valutaschwankungen sich ergebenden Erschwernisse, und um die übergrossen Erhöhungen, die durch die tatsächlichen Kursverhältnisse herbeigeführt werden würden, hintanzuhalten, werden zum Zwecke der Berechnung der Fracht in den unten angegebenen Währungseinheiten die Tarifziffern mit folgenden fixen Verhältniszahlen vervielfältigt und gelten die so gefundenen Beträge als Frachtsätze für 100 kg in den einzelnen Frachtberechnungswährungen.
Bruchteile von Pfennigen u. s. w. in den so ermittelten Frachtsätzen werden auf ganze Pfennige u. s. w. aufgerundet.
Die Tarifbestimmung, betreffend Aufrundung der Fracht, gilt auch für Bani.
Die fixen Verhältniszahlen betragen:
Zur Umrechnung
auf Pfennige 5
„ österreichische Heller 10
„ cechoslowakische Heller . . . 4
„ ungarische Heller*) 8
„ jugoslavische Heller 6
„ Bani 4
Der im Lokalgütertarife Teil IV im Abschnitt III, Punkt 2, und im Abschnitt V angegebene Anstossbetrag von 20 Hellern u. s. w. ist auf die Tarifziffer 30 abgeändert.
Hinsichtlich der Berechnung der Fracht und Gebühren in den einzelnen Verkehrsbeziehungen gelten folgende Bestimmungen: (S. nächste Seite.)
Frachtsätze für bestimmte Güter im Verkehre zwischen Stationen der Strecke Wien-Mohács untereinander.
Für Frachtgut im Verkehr zwischen Stationen der Strecke Wien-Mohács untereinander (ausschliesslich des Verkehres zwischen den Wiener Stationen untereinander und des Verkehres zwischen den Budapester Stationen untereinander) werden die nach obigen Bestimmungen sich ergebenden Frachtsätze der Klasse I für Mengen von mindestens 5000 kg für den Schiffsfrachtbrief um 20 %, für Mengen von mindestens 10 000 kg für den Schiffsfrachtbrief um 30 %, die Frachtsätze der Klasse II (ohne Unterschied der Frachtbriefmenge) und jene der Klasse C um 20 % ermässigt. Soweit sich hienach jedoch die Frachtsätze für die Klasse II niedriger als jene für die Klasse A stellen würden, werden an Stelle der ersteren die Frachtsätze der Klasse A angewendet.

II. Nebengebühren.
Die im Tarife bezifferten Nebengebühren gelten rücksichtlich der Strecken von Regensburg bis Orsova inkl. (einschliesslich der Nebenflüsse),

*) Unter Berechnung in „ungarischen Hellern“ ist Berechnung in den betreffenden Einheiten der in Ungarn gesetzlichen Kurs besitzenden Zahlungsmittel (ungar., bzw. ungestempelte Kronen) verstanden.

Die Fracht und Gebühren werden (auf Grund der betreffenden Verhältniszahlen) berechnet im Verkehre

von Stationen, bzw. Ladestellen	nach Stationen, bezw. Ladestellen 1. in Bayern	2. in Österreich	3. der linksufrigen Strecke Devin-Szob (ausschl.)	4. der rechtsufrig. Strecke Wolfsthal (ausschl.) — Mohács (einschl.), der linksufrigen Strecke Szob (einschl.)-Baja (einschl.), sowie der Theiss oberhalb Magyarkanizsa	5. der rechtsufrigen Strecke Mohács (ausschliesl.) — Tekia, der linksufrigen Strecke Baja (ausschl.) — Báziás (ausschl.); ferner des Franz Josef-Kanales, des Franzenskanales und des Speisekanales, der Drau, der Theiss von der Mündung bis Magyarkanizsa (einschl.); des Begakanales, der Temes, sowie der Save, der Bossut, der Studva und der Spacva	6. der links-ufrigen Strecke Báziás (einschl.) — Orsova (einschl.)
1. in Bayern	in Pfennigen	in Pfennigen	in Pfennigen	in Pfennigen	in Pfennigen	in Pfennigen
2. in Österreich	in Pfennigen	in österr. Hellern	in cechosl. Hellern	in ungar. Hellern	in jugoslav. Hellern	in Bani
3. der linksufrigen Strecke Devin-Szob (ausschl.)	in Pfennigen	in cechosl. Hellern	in cechosl. Hellern	in cechoslov. Hellern	in cechoslov. Hellern	in Bani
4. der rechtsufrig. Strecke Wolfsthal (ausschl.) — Mohács (einschl.), der linksufrigen Strecke Szob (einschl.) — Baja (einschl.) sowie der Theiss oberhalb Magyarkanizsa	in Pfennigen	in österr. Hellern	in cechosl. Hellern	in ungar. Hellern	in jugoslav. Hellern	in Bani
5. der rechtsufrigen Strecke Mohács (ausschl.) — Tekia, der linksufrigen Strecke Baja (ausschl.) — Báziás (ausschl.); ferner des Franz Josef-Kanales, des Franzenskanales und des Speisekanales, der Drau, der Theiss von der Mündung bis Magyarkanizsa (einschl.), des Bégakanales, der Temes, sowie der Save, der Bossut, der Studva und der Spacva	in Pfennigen	in jugoslav. Hellern	in cechosl. Hellern	in jugoslav. Hellern	in jugoslav. Hellern	in Bani
6. der linksufrigen Strecke Báziás (einschl.) — Orsova (einschl.) .	in Pfennigen	in Bani	in Bani	in Bani	in Bani	in Bani

soweit nachstehend nicht Ausnahmen festgesetzt sind, gleichfalls in der in den Tarifen ex 1918 angegebenen ziffermässigen Höhe als währungslose Tarifziffern (an Stelle von Gebühren in Gold). Soweit einzelne Nebengebühren in diesen Tarifen in Kronen, Francs Gold oder Mark (und nicht in Hellern, Centimes oder Pfennigen) beziffert waren, gelten sie zu 100 auf Heller, Centimes oder Pfennige umgerechnet als Tarifziffern.

Diese Tarifziffern werden zum Zwecke der Ermittlung der Nebengebühren gleichfalls mit den fixen Verhältniszahlen vervielfältigt, und sind auch im übrigen für die Berechnung der Nebengebühren auf Grund der Tarifziffern, soweit nachstehend nicht Ausnahmen festgesetzt sind, die gleichen Bestimmungen wie für die Berechnung der Fracht massgebend.

Besondere Bestimmungen und Ausnahmen (siehe auch unter IV):

A. Gebühren in Tarifziffern.

1. Als Ladespesenzuschlag wird die Tarifziffer 50 pro 100 kg für Eilgut und die Tarifziffer 30 pro 100 kg für Frachtgut festgesetzt.

2. Das Wartegeld wird (auf Grund der Verhältniszahlen) gemäss der vorstehenden Bestimmungen in der für die Frachtberechnung in Betracht kommenden Währung, die Verstellgebühr (auf Grund der Verhältniszahlen) in der Währung des Ortes, nach welchem die Verstellung erfolgt, berechnet.

Für den Lokalgütertarif Teil III gelten hinsichtlich des Wartegeldes und der Verstellgebühren die auf Grund des Lokalgütertarifes, Teil I, Abteilung B, sich ergebenden Tarifziffern.

3. Die Überwinterungsgebühr und der Manipulationszuschlag (Lokalgütertarif Teil I, Abt. B, Abschnitt D, Punkt VII) werden (auf Grund der Verhältniszahlen) in der Währung des Ortes, an welchem sie erwachsen, berechnet.

B. Gebühren in Währungseinheiten.

1. Die Ablege- und die Auflegegebühr beträgt für jede dieser Leistungen:

a) für Sendungen, die Gegenstände von mehr als 7 m Länge oder Gegenstände enthalten, die einzeln mehr als 500 kg wiegen, für je 100 kg der ganzen Sendung 100 ₰, 100 österreichische, cechoslovakische, usw. Heller, 100 Para, bzw. 100 Bani;

b) für je 100 kg aller anderen Sendungen 40 ₰, 40 österreichische, cechoslovakische usw. Heller, 40 Para, bzw. 40 Bani.

Diese Gebühren werden in der Währung des Ortes, an welchem sie erwac sen, berechnet.

2. Das Wägegeld und das Lagerge werden im doppelten Betrage der i Tarife enthaltenen ziffermässigen A sätze,

die Preise der Vordrucke und die G bühren für Stempelung, die Gebühr für die Ausführung nachträglicher V fügungen und die Gebühr für die Z stellung von Benachrichtigungen in d im Tarife in der Rubrik „Heller" fe gesetzten ziffermäßigen Höhe.

in der Währung des Ortes, an w chem sie erwachsen, berechnet.

3. Als Schiffahrtsgebühren am Eis nen Tor werden ohne Unterschied d Gutes rumänisch abgestempelte K. 1, für 100 kg, somit für Sendungen, d nur durch einen der zwei Teile d regulierten Donauabschnittes beförde werden, rumänisch abgestempel K. 0,70 für 100 kg eingehoben.

Zu A, 2 (Verstellgebühr) und 3 u zu B, 1 und 2:

Die in der Ortswährung fälligen G bühren werden für serbische Orte Para, für sonstige jugoslawische od jugoslawisch besetzte Orte in Helle (jugoslawisch abgestempelte Kroner für Orte an der linksufrigen Streck Báziás-Orsova in Bani berechnet.

III. Nachnahmen nach Eingang und Barvorschüsse.

Nachnahmen nach Eingang und Barvorschüsse (auch Nachnahmen von Bahngebühren) sind in allen Verkehren, mit Ausnahme der Verkehre innerhalb eines Staatsgebietes, ausgeschlossen. In den Verkehren innerhalb eines Staatsgebietes sind sie nur in der Frachtberechnungswährung zulässig.

IV. Versicherungsbestimmungen.

Für die tarifmäßige Transportversicherung wird die Grenze der Haftung mit 120 ℳ, 120 (österreichischen, cechoslovakischen, ungarischen, jugoslavischen) Kronen, bzw. 120 Lei für 100 kg, rücksichtlich der Güter des Lokalgütertarifes Teil III (Getreide usw.) mit 18 ℳ, 18 (österreichischen, cechoslovakischen, ungarischen, jugoslavischen) Kronen bzw. 18 Lei für 100 kg — je nach der für die Frachtberechnung in Betracht kommenden Währung, bzw. wenn ein Gesamtwert angegeben ist, je nach der Währung des Gesamtwertes — festgesetzt. Die mit 1. November 1919 aufgehobene Bestimmung im Lokalgütertarif Teil I, Abteilung B, Abschnitt D, Punkt XVII, Ziffer (32), im Lokalgütertarif Teil III, Abschnitt V, Punkt 12, Ziffer (27) und im Lokalgütertarif Teil IV, Abschnitt IV, Punkt X, Ziffer (16): „die Werte sind in der Währung des für die Sendung zur Anwendung kommenden Tariffrachtsatzes anzugeben" wird ersetzt durch: „Die Werte sind in der Währung des Schiffsversand- oder in jener des Schiffbestimmungsortes anzugeben".

Die Prämien für die Mehrwertversicherung gelten in der im Tarife enthaltenen ziffermäßigen Höhe in der Währung des angegebenen Gesamtwertes.

Die Prämien für die Winterfahrt- und Winterstandversicherung werden bis auf weiteres nicht geändert.

(Der Versicherungszuschlag für Brandschaden beträgt 1 Tarifziffer für 100 kg und ist in der Frachtberechnungswährung zu berechnen).

Zu I—IV: Im übrigen gelten die Bestimmungen der Lokalgütertarife, bzw. der bestehenden Verlautbarungen.

V. Aufhebungen von Bestimmungen und Gebühren.

Die Kundmachung (665) im V.-Bl. Nr. 122 vom 25. Oktober 1919 wird mit 10. März 1920 aufgehoben.

Ferner finden bis auf weiteres keine Anwendung:

1. alle im Nachtrag I zum Lokalgütertarif Teil I, Abt. B, enthaltenen ziffermäßigen Ansätze zu Abschnitt A und Abschnitt D dieses Tarifs*);

2. der laut Kundmachung (257) im Verordnungsblatt Nr. 41 vom 10. April 1919 eingeführte 100 %-ige Zuschlag zu den Frachtsätzen, bzw. Zuschlägen (Anstoßsätzen) des Lokalgütertarifs Teil II, Teil III (Spezialtarif Nr. 1 für die Beförderung von Getreide usw.) und Teil IV (Spezialtarif Nr. 2 für die Beförderung von Holz);

3. die Verlautbarungen im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 91 vom 6. August 1918, Kundmachung (968), Nr. 43 vom 15. April 1919, Kundmachung (277), sowie die Bestimmungen unter Punkt 2 (Änderung des Wartegeldes) der Kundmachung (256) im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 41 vom 10. April 1919.

*) An Stelle dieser Ansätze treten jene des Haupttarifes.

Die Eröffnung der Güteraufnahme in den einzelnen Verkehren wird gesondert verlautbart.

Wien, am 3. März 1920. (311)

Bayerischer Lloyd Schiffahrts- Aktiengesellschaft.

Gütertarif.

Änderungen und Ergänzungen von Bestimmungen und Frachtsätzen.

Mit Rücksicht auf die Kursverhältnisse und weitere Steigerung der Eigenkosten werden die mit Gültigkeit vom 1. November 1919 hinsichtlich der Gütertarife Teil I, Abt. A und B, Teil II, dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw. und dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz usw. durchgeführten vorübergehenden Maßnahmen mit Wirksamkeit vom 10. März 1920 bis auf weiteres — gleichfalls vorübergehend — wie folgt geändert:

I. Frachtgebühren.

Die in den vorgenannten Tarifen enthaltenen Mindestfrachtgebühren, Frachtsätze, tarifmäßigen Zuschläge (Anstoßbeträge), Kürzungsbeträge, gelten ohne Rücksicht darauf, ob sie in Pfennigen, Hellern oder Centimes Gold beziffert sind, in der dort angegebenen Höhe als währungslose Tarifziffern (an Stelle von Gebühren in Gold).

Zur Ermittlung der Frachtsätze in den unten angegebenen Währungen werden, um etwa durch Valutaschwankungen sich ergebende Erschwernisse oder übergroße Erhöhungen zu vermeiden, die währungslosen Tarifziffern mit folgenden feststehenden Verhältniszahlen vervielfältigt und gelten die so gefundenen Beträge als Frachtsätze für 100 Kilo in den einzelnen Frachtberechnungswährungen.

Bei den solcher Art ermittelten Frachtsätzen werden Bruchteile von Pfennigen usw. auf ganze Pfennige usw. aufgerundet.

Die Tarifbestimmung wegen Aufrundung der Fracht gilt auch für Bani.

Die feststehenden Verhältniszahlen betragen:

Zur Umrechnung	
auf Pfennige	5
„ österreichische Heller	10
„ cechoslowakische Heller	4
„ ungarische Heller *)	8
„ jugoslawische Heller	6
„ Bani	4

Für die Berechnung der Fracht und Gebühren in den einzelnen Verkehrsbeziehungen werden nachstehende Bestimmungen neu eingeführt: (S. nächste Seite.)

Frachtsätze für bestimmte Güter im Verkehre zwischen Stationen der Strecke Wien-Mohács untereinander (ausschließlich des Verkehres zwischen den Wiener Stationen untereinander und des Verkehres zwischen den Budapester Stationen untereinander):

Im Verkehre zwischen Stationen der Strecke Wien-Mohács untereinander werden die nach obigen Bestimmungen sich ergebenden Frachtsätze der Klasse I von mindestens 5000 kg für den Schiffsfrachtbrief um 20 %, für Mengen von mindestens 10 000 kg für den Schiffsfrachtbrief um 30 %, die Frachtsätze der Klasse II (ohne Unterschied der Frachtbriefmenge) und jene der Klasse C um 20 % ermäßigt. Soweit sich hiernach jedoch die Frachtsätze für die Klasse II niedriger als jene für die Klasse A stellen würden, werden an Stelle der ersteren die Frachtsätze der Klasse A angewendet.

*) Unter Berechnung in „ungarischen Hellern" ist Berechnung in den betreffenden Einheiten der in Ungarn gesetzlichen Kurs besitzenden Zahlungsmittel (ungar. bezw. ungestempelte Kronen) verstanden.

II. Nebengebühren.

Die im Tarife bezifferten Nebengebühren gelten rücksichtlich der Strecke von Regensburg bis Orsova einschließlich (einschließlich der Nebenflüsse, sofern nachstehend nicht Ausnahmen angegeben sind, als währungslose Tarifziffern. Für deren Berechnung gelten die gleichen Bestimmungen wie für die Frachtberechnung. Soweit einzelne Nebengebühren bisher in Mark, Kronen oder Gold-Francs angegeben waren, gelten sie zu 100 auf Pfennig, Heller oder Centimes Gold umgerechnet als Tarifziffern.

Besondere Bestimmungen und Ausnahmen (s. auch unter IV):

A. Gebühren in Tarifziffern.

1. Als Ladespesenzuschlag wird die Tarifziffer 30 für 100 kg festgesetzt.
2. Das Wartegeld wird — auf Grund der Verhältniszahlen — gemäß der vorstehenden Bestimmungen in der für die Frachtberechnung in Betracht kommenden Währung, die Verstellgebühr — auf Grund der Verhältniszahlen — in der Währung des Ortes, nach welchem die Verstellung erfolgt, berechnet.
3. Die Überwinterungsgebühr und die Manipulationsgebühr (Gütertarif Teil I, Abt. B, Abschnitt F., Punkt VII) werden — auf Grund der Verhältniszahlen — in der Währung des Ortes, an welchem sie erwachsen, berechnet.

B. Gebühren in Währungseinheiten.

1. Die Ab- und Auflegegebühr wird in jenen Stationen, in denen das Ablegen oder Auflegen der Güter Leute der Gesellschaft besorgen, in der nachstehend angegebenen Höhe in der Währung jenes Ortes, an welchem sie erwächst, berechnet:
   a) für Sendungen, die Gegenstände von mehr als 7 m Länge oder Gegenstände enthalten, die einzeln mehr als 500 kg wiegen, für je 100 kg der ganzen Sendung 100 Pfennig, 100 östereichische, cechoslowakische usw. Heller, 100 Para, bezw. 100 Bani.
   b) für je 100 kg aller anderen Sendungen 40 Pfennig, 40 österreichische, cechoslowakische usw. Heller, 40 Para, bezw. 40 Bani.
2. Das Wägegeld und das Lagergeld werden im dopelten Betrage der im Tarife festgesetzten ziffermäßigen Höhe, die Gebühr für die Stempelung der Vordrucke, die Gebühr für die Ausführung nachträglicher Verfügungen und die Gebühr für Benachrichtigung in der im Tarife festgesetzten ziffermäßigen Höhe in der Währung des Ortes, an welchem sie erwachsen, berechnet.
3. Als Schiffahrtsgebühren am Eisernen Tor werden ohne Unterschied des Gutes rumänisch abgestempelte Kronen 1,40 für 100 kg, somit für Sendungen, die nur durch einen der zwei Teile des regulierten Donauabschnittes befördert werden, rumänisch abgestempelte K. 0,70 für 100 kg eingehoben.

Zu A. 2. (Verstellgebühr) und 3. und zu B.

Die in der Ortswährung fälligen Gebühren werden für serbische Orte in

Die Fracht und Gebühren werden (auf Grund der betreffenden Verhältniszahlen) berechnet im Verkehre

von Stationen bezw. Ladestellen	nach Stationen bezw. Ladestellen 1. in Bayern	2. in Österreich	3. der linksufrigen Strecke Devin-Szob (ausschl.)	4. der rechtsufrigen Strecke Wolfsthal (ausschl.)-Mohács (einschl.), der linksufrigen Strecke Szob (einschl.) -Baja (einschl.), sowie der Theiß oberhalb Magyarkanizsa	5. der rechtsufrigen Strecke Mohács (ausschl.) -Tekia, der linksufrigen Strecke Baja (ausschl.) -Báziás (ausschl.); ferner des Franz-Josef-Kanales, des Franzenskanales und des Speisekanales, der Drau, der Theiß von der Mündung bis Magyarkanizsa (einschl.); des Bégakanales, der Temes, sowie der Save, der Bossut, der Studva und der Spačva	6. der linksufrigen Strecke Báziás (einschl.) -Orsova (einschl.)
1. in Bayern	in Pfennigen	in Pfennigen	in Pfennigen	in Pfennigen	in Pfennigen	in Pfennigen
2. in Österreich.	in Pfennigen	in österr. Hellern	in čechoslov. Hellern	in ungar. Hellern	in jugoslav. Hellern	in Bani
3. der linksufrigen Strecke Devin-Szob (ausschl.)	in Pfennigen	in čechoslov. Hellern	in čechoslov. Hellern	in čechoslov. Hellern	in čechoslov. Hellern	in Bani
4. der rechtsufrigen Strecke Wolfsthal (ausschl.) -Mohács (einschl.) der linksufrigen Strecke Szob (einschl.) -Baja (einschl.), sowie der Theiß oberhalb Magyarkanizsa.	in Pfennigen	in österr. Hellern	in čechoslov. Hellern	in ungar. Hellern	in jugoslav. Hellern	in Bani
5. der rechtsufrigen Strecke Mohács (ausschl.) -Tekia, der linksufrigen Strecke Baja (ausschl.) -Báziás (ausschl.); ferner des Franz-Josef-Kanales, des Franzenskanales und des Speisekanales, der Drau, der Theiß von der Mündung bis Magyarkanizsa (einschl.), des Bégakanales, der Temes, sowie der Save, der Bossut, der Studva und der Spacva	in Pfennigen	in jugoslav. Hellern	in cechoslov. Hellern	in jugoslav. Hellern	in jugoslav Hellern	in Bani
6. der linksufrigen Strecke Báziás (einschl.) -Orsova (einschl.). . .	in Pfennigen	in Bani	in Bani	in Bani	in Bani	in Bani

Para, für sonstige jugoslawische oder jugoslawisch besetzte Orte in Hellern (jugoslawisch abgestempelte Kronen), für Orte an der linksufrigen Strecke Bazias-Orsova in Bani berechnet.

III. Nachnahmen nach Eingang und Barvorschüsse.

Nachnahmen nach Eingang und Barvorschüsse (auch Nachnahmen von Bahngebühren) sind in allen Verkehren, mit Ausnahme der Verkehre innerhalb eines Staatsgebietes, ausgeschlossen. In den Verkehren innerhalb eines Staatsgebietes sind sie nur in der Frachtberechnungswährung zulässig.

IV. Versicherungsbestimmungen.

Für die tarifmäßige Transportversicherung wird die Grenze der Haftung mit 120 Mark, 120 österreichischen, cechoslowakischen, ungarischen, jugoslawischen Kronen, bezw. 120 Lei für 100 kg, rücksichtlich des Ausnahmetarifes für Getreide usw. mit 18 Mark, 18 österreichischen, cechoslowakischen, ungarischen, jugoslawischen Kronen bezw. 18 Lei für 100 kg — je nach der für die Frachtberechnung in Betracht kommenden Währung, bezw. wenn ein Gesamtwert angegeben ist, je nach der Währung des Gesamtwertes — festgesetzt.

Die mit 1. November 1919 aufgehobene Bestimmung im Gütertarif Teil I, Abt. B., Ziffer XIX/B, Absatz 2 und im Ausnahmetarif für Getreide usw. Abschnitt IV, Ziffer 10 d, Absatz 10: „Die Werte sind in der Währung des für die Sendung zur Anwendung kommenden Frachtsatzes anzugeben" wird ersetzt durch: „Die Werte sind in der Währung des Schiffsversand- oder in jener des Schiffsbestimmungsortes erhoben".

Die Prämien für die Mehrwertversicherung gelten in der im Tarife angegebenen ziffermäßigen Höhe in der Währung des angegebenen Gesamtwertes.

Die Prämien für die Winterfahrt- und Winterstandsversicherung werden bis auf weiteres nicht geändert. Die Gebühr für Brandschadenversicherung beträgt 1 Tarifziffer für 100 kg und ist in der Frachtberechnungswährung zu berechnen.

Zu I—IV: Im übrigen gelten die Bestimmungen der Gütertarife, bezw. der bestehenden Verlautbarungen.

V. Änderung von Gebühren.

Im Ausnahmetarif für Getreide u. s. w. werden die Ansätze der Tari ziffern für das Wartegeld auf jene de Gütertarifes Teil I, Abt. B (Haupttarif abgeändert.

VI. Aufhebung von Bestimmungen und Gebühren.

1. Die Kundmachung (1160) in der Ze tung des Vereins Deutscher Eise bahnverwaltungen No. 84 vom 5. N vember 1919 wird mit 10. März 192 aufgehoben.
2. Alle im Nachtrage I zum Güte tarif Teil I, Abt. B enthalten ziffermäßigen Ansätze zum A schnitt A und Abschnitt F dies Tarifes.
3. Der laut Kundmachung (454) i der Zeitung des Vereins Deutsch Eisenbahnverwaltungen No. 28 vo 12. April 1919 eingeführte Z schlag in der Höhe der Frachtsät des Gütertarifes Teil II, des Au nahmetarifes für die Beförderu von Getreide u. s. w. und des Au nahmetarifes für die Beförderu von Holz u. s. w.

Die Eröffnung der Güteraufnahme i den einzelnen Verkehren wird geso dert verlautbart.

Regensburg, am 4. März 1920. (30

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 20 | Berlin, den 13. März 1920. | LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, **amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 8 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 40 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 45 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 50 Pf. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 1.35 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.


NAHTLOS
GESCHWEISSTER,
PATENTIERTER METALL-
SCHLAUCH, ABSOLUT DICHT,
VON GROSSER BEWEGLICHKEIT.
FÜR DAMPF, OEL, WASSER,
PETROLEUM, GASE - ETC.
FÜR DRUCK & SAUGEZWECKE.
Metallschlauch-Fabrik
Pforzheim
VORM.
HCH. WITZENMANN G.M.B.H.
PFORZHEIM -
IN BADEN.


Fabrikant:
Wilhelm Engel
Nied b. Frankfurt a. M.
D.R.G.M. № 665156 D.R.P. angem

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 20. Berlin, den 13. März 1920. LX. Jahrgang.

Inhalt:

Neuordnung des Ausbesserungswesens für Eisenbahnfahrzeuge.

(Schluß aus Nr. 19.)

Die meisten Nebenwerke von heute sind Hilfseinrichtungen im Sinne des Betriebes beziehungsweise der Betriebsmaschinenämter gewesen. Ihre Erschaffung als Betriebswerkstätten alter Bezeichnung entsprang einem guten Gedanken, aber der richtige Zusammenschluß mit dem Hauptwerk zu einem einheitlichen Ganzen wurde nicht erstrebt, weil der Trennungsschnitt durch das gesamte Ausbesserungswesen daran hinderte. Sie blieben eine Nebeneinrichtung des Betriebes, der ja seinerseits das Hauptinteresse verzehrte. Ihre wirtschaftliche Eingliederung unter Erweiterung ihrer Bedeutung, ein Gebot der nächsten Zukunft, wird nur erreicht durch die Unterstellung unter die Leitung des Ausbesserungsbezirkes, denn dann werden sie ein Werkzeug zur Hebung des Ausbesserungswesens im Rahmen eines weitschauenden Planes. Da nun andererseits zweifellos der Betrieb die Möglichkeit haben muß, die tägliche Instandhaltung der Lokomotiven und Wagen möglichst an den Betriebsstellen, d. h. im Lokomotivschuppen oder auf dem Bahnhofe, durch eigene Kräfte zu besorgen, so bleiben bei jeder derartigen Betriebsstelle kleine Schlossereien erhalten und zwar zweckmäßig unter der Bezeichnung „Betriebswerkstätte". Sie dienen der betrieblichen Instandhaltung und müßten natürlich als zum Betrieb gehörend den Betriebsmaschinenämtern unterstellt werden. Es kann sich dabei aber nur um wenige Kräfte handeln, die nicht unter das Ausbesserungswesen zu zählen sind. Diese Betriebswerkstätten sind dann, wie es wohl von Anfang an gedacht war, ein Hilfsmittel für den Betrieb, in das der Ausbesserungsleiter nicht eingreift. Das Ziel, den Nebenwerken eine erhöhte Bedeutung zu geben, wird auf dem hier angedeuteten Wege nicht nur als Erfüllung einer Programmforderung erreicht, sondern die organische Verbindung der Nebenwerke mit dem Hauptwerk bringt die treibende Kraft für die Erhöhung ihrer Bedeutung auf natürliche Art hervor nach dem Grundsatz: Zeit ist Geld. Hierdurch werden die Nebenwerke ein anderes Aussehen und größeren Zweck erhalten. Sie werden ihrem Wesen nach dann nicht mehr zu den Betriebsmaschinenämtern passen und diese mit Ausbesserungsaufgaben belasten, für die die Ausbesserungsleitung da sein sollte. Würden diese Nebenwerke von erhöhter Bedeutung den Betriebsmaschinenämtern verbleiben, so müßte sich der Maschinenamts-Vorstand ebenso im Ausbesserungswesen auf dem laufenden halten, wie der Leiter des Ausbesserungswesens. Wenn sich der Maschinenamts-Vorstand aber damit befassen soll und wirklich trotz seiner sonstigen dienstlichen Belastung damit befaßt, so bedeutet dies eine Knickung der Arbeitslust des Ausbesserungsleiters und eine Vergeudung geistigen Betriebskapitals.

Noch ein weiterer Vorteil der Zusammenfassung von Hauptwerk und Nebenwerken dürfte hier zu streifen sein. Er besteht darin, daß die Arbeiten in den Nebenwerken unmittelbar gefördert werden, da der für die Nebenwerke mitverantwortliche Ausbesserungsleiter diese in erster Linie sein Gesamtergebnis beeinflussenden Werke aus seinem großen Vorrat mit hinreichenden Werkstoffen, Ersatzteilen, Werkzeugen, Geräten aller Art und, soweit nötig, auch Arbeitern versorgen wird. Im Falle, daß ihm die Nebenwerke nicht unterstellt sind, wird man nicht erwarten können, daß er sie vorzugsweise versorgt. Ja das Gegenteil! Er wird weiterhin auch häufig gar nicht in der Lage sein, abzuwägen, ob denn tatsächlich das Bedürfnis nach den betreffenden Teilen in den Nebenwerken so groß ist, wie es ihm von deren Leitung geschildert wird; er wird mißtrauisch sein und geschäftlicher Vorsicht halber sein Interesse für das Hauptwerk voranstellen. Dadurch wird eine große Zahl leicht beschädigter Fahrzeuge zum kostspieligen Warten verdammt, während die notwendigen Teile im Hauptwerk lagern und so in doppelter Weise das Kapital des Staates verzehren. Ferner kann der Ausbesserungsleiter bei mangelndem Fahrzeugeingang im Nebenwerk ohne weiteres Arbeitskräfte von dort zurückziehen und umgekehrt. Schließlich wird er auch die Maschinenausrüstung sämtlicher

Nebenwerke in den Kreis seiner Berechnung einbeziehen und für eine vollkommene Ausnützung der maschinellen Einrichtungen des ganzen Bezirkes sorgen, was unter Umständen die Ersparung von Maschinenbeschaffungen im Hauptwerk bedeuten wird.

Außerdem ist noch ein Punkt nicht außer acht zu lassen, der namentlich bei der Bewertung der Leistung pro Kopf der Arbeiter eine Rolle spielt, und der mit Rücksicht auf die im Anhange geschilderte Gewinngemeinschaft ebenfalls zugunsten der Vereinigung von Hauptwerk und Nebenwerken spricht. Es ist dies der Umstand, daß gewisse Arbeitskräfte im Hauptwerk mit für die Nebenwerke Arbeit verrichten. Man denke an die Handwerker, Förderarbeiter, Kraftwerkarbeiter, Unterhaltungsarbeiter an den Einrichtungen und Lagerarbeiter, die an Ersatz- und Vorratstücken für die Nebenwerke mitarbeiten. Die Herstellung von solchen Stücken soll naturgemäß mit der Erhöhung der Bedeutung der Nebenwerke Hand in Hand wachsen.

Nachdem alle Vorteile der Vereinigung der Haupt- und Nebenwerke in der Hand des Ausbesserungsleiters geschildert sind, soll wieder da angeschlossen werden, wo der krankhafte Zustand des bisherigen getrennten Ausbesserungswesens an der Hand der Wirkung einer Statistik gezeigt wurde. Es war dort erläutert, wie bisher jeder Bedienstete das Bestreben hatte, Fahrzeuge mit Teilschäden nach dem Hauptwerk zu schieben unter Mißachtung sparsamer Wirtschaft.

Wie anders ist das Bild, wenn der Ausbesserungsleiter sowie alle seine Bediensteten ein unmittelbares Bestreben haben, diese Fahrzeuge aus dem Hauptwerk fernzuhalten und den Nebenwerken zuzuschieben. Jeder ist besorgt, daß der Ausbesserungsbezirk gut und schnell arbeitet. Keiner wird den überflüssigen Zeitverlust billigen, der durch Zuführung solcher Fahrzeuge zum Hauptwerk entsteht, und der das Vielfache der Zeit bei Zuführung zum Nebenwerk beträgt. Je mehr aber jeder Bedienstete vom Ausbesserungsleiter bis zum Arbeiter des kleinsten Nebenwerkes bestrebt ist, darauf hinzuwirken, daß möglichst viele Fahrzeuge in den Nebenwerken und möglichst wenige, nämlich nur solche mit großen Schäden, in das Hauptwerk gelangen, um so kürzer wird die durchschnittliche Ausbesserungszeit, um so besser wird die Statistik, um so sparsamere G e s a m t w i r t s c h a f t wird in bezug auf Ausbesserungen für den S t a a t eintreten. Nutzt man dieses Bestreben aus, so wird selbsttätig, von innen heraus gewissermaßen, der Drang entstehen, die Bedeutung der Nebenwerke zu steigern.

Läßt man es nun weiterhin nicht nur bei dem Bestreben der Heranziehung der Nebenwerke, welches je nach Pflichtgefühl mehr oder weniger groß sein wird, bewenden, sondern b e s c h w e r t dieses Bestreben durch G e l d g e w i c h t, so hat man ein natürliches Mittel zur Herbeiführung der gewünschten Sparsamkeit.

Auf diesem Wege ist vielleicht auch Verständnis bei der Arbeiterschaft für eine Gewinngemeinschaft zu finden, die weniger den einzelnen oder alle in ihrer Arbeit hetzt, als vielmehr ihre Achtsamkeit in der Richtung zweckmäßiger Verteilung der Wagen fortwährend wachhält; und die Achtsamkeit a l l e r Arbeiter und Beamten ist willkommen. Der B e t r i e b s r a t könnte hier eine seiner vornehmsten Aufgaben finden!

Ein Lohnsystem, das die Arbeit eines einzelnen irgendwie gegen die eines anderen ausspielt, ist heute schwer durchzubringen, wenigstens bei der Eisenbahnverwaltung; das Mißtrauen gegen Günstlingswirtschaft ist nun einmal zu tief, auch sind die Schwierigkeiten bei der Gruppenbildung groß, und der Schwache wird ebenso benachteiligt wie der Faule. Die vorgeschlagene Gewinngemeinschaft zeigt eine andere, vielleicht gangbarere natürliche Richtung, und wenn sie eingeschlagen würde — notwendige Voraussetzung zu den obigen Ausführungen ist dies nicht! —, so wäre auch dieser Vorteil durch die Beseitigung des unfruchtbaren Zustandes der Trennung im Ausbesserungswesen erreicht.

Anhang.

Gewinngemeinschaft in Ausbesserungsbezirken.

Die Arbeiter werden im Zeitlohn gelöhnt. Der Gewinn berechnung liegen folgende Zahlen zugrunde:

1. R = T o n n e n z a h l. Es ist dies das Leergewicht d Fahrzeuge, die aus dem Hauptwerke und den Nebenwerke ausgehen. Diese Rohzahl „R“ wird für jedes Fahrzeug m Beiwerten vervielfältigt.

2. N e b e n w e r k b e i w e r t. N = 0,06 bis 0,1 in Abstufunge (geschätzt).

Wenn das Hauptwerk und die Nebenwerke bei der Gewinn berechnung zusammengeworfen werden, so zählen die Tonne eines Nebenwerkes zunächst genau so schwer wie die de Hauptwerkes. Da aber in letzterem eine Tonne eine bedeuten größere Arbeit (bis etwa zum Fünfzigfachen) darstellt, s muß, um den Anreiz der Gewinngemeinschaft für die Be diensteten des Hauptwerkes nicht abzutöten, die Bewertun der aus den Nebenwerken ausgehenden Tonne entsprechen ermäßigt werden. Dies geschieht durch Beiwerte, die nac Art und Umfang des einzelnen Nebenwerkes in obengenannte Grenzen schwanken. Die Werte sind so bemessen, daß si n i c h t g a n z den Leistungsunterschied zwischen Hauptwer und Nebenwerken ausgleichen, sondern vielleicht n u r z u H ä l f t e, damit nicht umgekehrt der Anreiz verschwind möglichst viele Fahrzeuge den Nebenwerken zuzuleiten. Hier für wird eine Tabelle aufgestellt.

3. G ü t e b e i w e r t. A = 1,2, B = 1,1, C = 1,0 (geschätzt Zahlen). A, B oder C wird gewählt, je nachdem, ob an de betreffenden Fahrzeug die Arbeiten aller Handwerke meh oder weniger tadellos ausgeführt sind, oder ob Ausbesse rungen, die wirtschaftlicher- und zweckmäßigerweise hätte mitausgeführt werden müssen, unterblieben sind. Ob der We A, B oder C zur Anwendung kommt, entscheidet ein Ausschu bestehend aus zwei Vertretern der Ausbesserungsleitung un einem Vertreter des Betriebes, der das Fahrzeug übernimm Die Güte und zureichende Bemessung der Ausbesserung mu in letzter Linie immer der Beurteilung des Bestellers, also de Betriebsmaschinenamtes, und seiner Einigung mit dem Au besserungsleiter überlassen bleiben, die naturgemäß für d verschiedenen Bezirke ganz verschieden ausfallen wird, ei Grund, der neben anderen gegen Vergleiche der Bezirk ergebnisse untereinander spricht. Der Betrieb wird also b der Bewertung der Arbeit zugezogen. Sein Vertreter hat ein bedeutenden Einfluß auf den Gesamtabschluß des Bezirk und auf die Nebeneinkünfte des Ausbesserungsleiters u seiner sämtlichen Bediensteten. Er wird verhüten, daß si etwa unlautere Bestrebungen zur Leistung minderwertig Arbeit breit machen. Er wird zweckmäßig ein Betrieb ingenieur sein, während die Vertreter der Ausbesserung leitung ein gewählter Arbeiter und ein Betriebsingenieur sin Durch den Gütebeiwert wird erreicht, daß nicht n s c h n e l l e, sondern auch g u t e Ausbesserung erstrebt wi

4. B e i w e r t f ü r b e s o n d e r e A r b e i t e n. S = 1 bis in Abstufungen (geschätzt).

Dieser Beiwert tritt zu der Rohzahl bei verwickelte Fahrzeugbauarten, falls nicht durch die verwickeltere Baua schon eine entsprechend höhere Tonnenzahl bedingt i Ferner tritt er auch für besondere, umfangreiche Arbeite wie innere Untersuchung bei Lokomotiven, Umbauten, Einb von Luftbremsen und der verstärkten Zugvorrichtung b Güterwagen usw., auf.

Auch kann hierbei eine verschiedene Bewertung der Lok motiv-, der Personenwagen- und der Güterwagentonnen vo genommen werden.

Für die Beiwerte S wird eine Tabelle aufgestellt.

5. Dauerbeiwert. D = 0,7 bis 1,5 abgestuft (geschätzte Zahlen).

Der Dauerbeiwert D wird beigegeben entsprechend der in dem letzten Zeitraum (entweder Monat oder Vierteljahr oder Halbjahr) erlangten Ausbesserungsdauer. Durch ihn ist der Hauptansporn gegeben, möglichst viele Fahrzeuge den Nebenwerken zuzuweisen und die Erhöhung der Bedeutung der letzteren zu fördern.

Hierfür wird eine Tabelle aufgestellt.

Durch die zweckmäßige Bemessung der Höhe der Beiwerte, die in bestimmten Zeiträumen und bei besonderen Veranlassungen zu überprüfen sind, kann die Einwirkung der verschiedenen, die Ausbesserung des Fahrzeuges beeinflussenden Umstände in ihrer Bedeutung abgewogen werden. Die mit ihren Beiwerten vervielfältigten R-Zahlen des ganzen Ausbesserungsbezirkes werden für den Gewinnzeitraum zusammengezählt und die Summe dient als Unterlage zur Berechnung des Gewinnes.

Für jeden Ausbesserungsbezirk ist nämlich vorher aus der Erfahrung eine entsprechende Normzahl festgelegt, die ebenfalls von Zeit zu Zeit nachzuprüfen ist. Wird diese nicht erreicht oder nicht überschritten, so tritt kein Gewinn ein; wird sie überschritten, so wird allen Bediensteten des Bezirks gemeinsam eine der Überschreitung entsprechende Gewinnsumme zugewiesen. Hierdurch wird erreicht, daß jeder Beamte und jeder Arbeiter ein Interesse hat, einmal alle Zahlenbeiwerte möglichst hoch zu gestalten, d. h. seine Aufmerksamkeit darauf zu richten, wo in dieser Beziehung etwas gebessert werden könnte, andererseits aber auch darauf, den Grundwert, die Summe der Rohzahlen, möglichst hoch zu gestalten, was alles in erster Linie durch geeignete Überwachung der Überweisung einer möglichst großen Zahl von Fahrzeugen an Nebenwerke (Betriebswerkstätten) und, infolge hiervon, deren möglichst umfangreichen Ausbau zu erreichen ist. Hierin sollte auch der Betriebsrat seine Hauptaufgabe erblicken. Durch die Verteilung einer Gesamtgewinnsumme unter die Bediensteten, unabhängig von deren Zahl, wird erreicht, daß jeder Arbeiter und jeder Beamte ein Interesse hat, Drohnen, die nur am Gewinn mitzehren, aber nicht die Interessen der Gemeinschaft fördern, abzustoßen. Auch hierin ist dem Betriebsrat ein Hauptziel gesteckt, während er gleichzeitig in Verbindung mit dem Arbeiterausschuß berufen ist, Härten zu verhüten. Die beiden Vertreter des Werkes, die zusammen mit dem Vertreter des Betriebes den Gütebeiwert A, B oder C bestimmen, sind nicht am Gewinn zu beteiligen, sondern anderweitig zu entschädigen.

Die Bezeichnung „Gewinn-Gemeinschaft“ soll nicht besagen, daß ein nachweisbarer Geldgewinn unter eine Gemeinschaft verteilt werden soll, ein Überschuß gewissermaßen, der zahlenmäßig ermittelt werden kann, er soll vielmehr ausdrücken, daß die Gemeinschaft aller Beteiligten darauf bedacht sein muß, einen Gewinn für die eigene Tasche zu erzielen, der gleichzeitig mit einem Gewinn für den Staat verbunden ist. Aus diesem Grunde kommt es auch nicht darauf an, die grundlegende Normzahl für den Ausbesserungbezirk an sich absolut genau und ebenso die verschiedenen anzuwendenden Beiwerte an sich ebenfalls absolut genau zu ermitteln. Das ist wohl nur im Laufe längerer Zeiten möglich. Vielmehr genügt es unter Zugrundelegung der wirklichen Rohtonnenzahl bei gleichzeitiger nachträglicher schätzungsweiser Benutzung der ebenfalls schätzungsweise festgesetzten Beiwerte eine Normzahl zu ermitteln. Werden sowohl bei der ursprünglichen Schätzung der Beiwerte, wie ich sie vorgenommen habe, als auch bei deren Anwendung dieselben Beiwerte benutzt, so muß das Ergebnis brauchbar sein. Es genügt dann, zur Verbesserung des Verfahrens das Gewicht und den Einfluß der einzelnen Beiwerte gegeneinander noch auszugleichen, je nach dem Wert, den die einzelnen Beiwertursachen für das Gesamtergebnis haben. In dieser letzten Beziehung machen die von mir geschätzten Beiwerte keinen Anspruch auf Richtigkeit. Um ein Beispiel herauszugreifen, könnte es vielleicht richtiger sein, die Beiwerte A, B und C statt mit 1,2, 1,1 und 1,0 mit 1,5, 1,25, 1,0 einzusetzen.

Zum Schluß möchte ich noch auf eine Bemerkung von Walther Rathenau in einem Aufsatz „Buchung und Wirklichkeit“ in Nr. 19 der „Vossischen Zeitung“ hinweisen, welche auf die Frage, wie man es macht, das Gleichgewicht zwischen Erzeugung und Verbrauch zu erzwingen, um unsere Wirtschaft produktiv zu gestalten, unter anderem die Antwort gibt:

„Viertens muß das Verkehrswesen in Ordnung gebracht werden. Seine Zerrüttung liegt an der mangelhaften Arbeit der Reparaturwerkstätten für Lokomotiven und Wagen. Diese Werkstätten müssen entweder an Arbeiter-Genossenschaften vergeben werden, die sich verpflichten, ein vernünftiges Maß Arbeit zu leisten, oder, wenn das nicht möglich ist, an Unternehmer.“

In der vorgeschlagenen Gewinn-Gemeinschaft glaube ich eine derartige Arbeiter-Genossenschaft sehen zu dürfen.

Der Uebergang der Eisenbahnen auf das Reich*).

I.
Vorbemerkung.

Die Reichsverfassung sieht den Übergang der deutschen Staatseisenbahnen auf das Reich „spätestens am 1. April 1921“ vor (Art. 171). Damit war die Verkehrseinheit begründet, auf die man seit den Bismarckschen Bestrebungen der 70er Jahre des verflossenen Jahrhunderts vergeblich gehofft hatte und die alle noch so dankenswerten Versuche der deutschen Eisenbahnländer, vor allem Preußens, auf Angleichung der einzelnen Eisenbahnverwaltungen nicht erreichen konnten. Die schwierige Betriebslage, in die die deutschen Eisenbahnen im Herbst 1919 mehr als in früheren Jahren — infolge des allgemeinen Niederganges des Wirtschaftslebens — kommen mußten, machte die baldige Schaffung einer Einheitsverwaltung wünschenswert und führte zur Einleitung von Verhandlungen wegen der Übernahme der Eisenbahnen durch das Reich zum 1. April 1920. Für den früheren Zeitpunkt sprach außer der Wirtschaftsnot, die eine Zusammenfassung des Eisenbahnbetriebs und -verkehrs forderte, die finanzielle Lage der Länder, die, wie für das laufende, so auch für die folgenden Jahre mit starken Fehlbeträgen ihrer Eisenbahnen rechnen mußten, während ihnen durch die mit dem 1. April 1920 wirksam werdende Finanzhoheit des Reiches von diesem Zeitpunkte ab die Möglichkeit der Deckung dieser Eisenbahndefizits fehlt. Sodann verlangt die zum 1. April d. J. einsetzende Besoldungsreform eine möglichst schnelle Verschmelzung der Verkehrsbeamten der Länder zu einem einheitlichen Beamtenkörper, eine Forderung, die mehr noch als von den Verwaltungen von der Beamtenschaft selbst lebhaft unterstützt wurde.

In mühevollen Verhandlungen zwischen Reich und Ländern und unter eifriger Mitarbeit der Vertretung des Eisenbahnpersonals ist nunmehr die Verständigung erzielt worden. Das Reichskabinett und die Regierungen der beteiligten Länder haben zugestimmt, und es bedarf nunmehr noch der Genehmigung der gesetzgebenden Körperschaften, damit zum 1. April d. J. der Staatsvertrag als Reichsgesetz in Kraft gesetzt werden kann. Eine Reihe ergänzender Bestimmungen zum Staatsvertrag sind unter den Regierungen in einem Schlußprotokoll vereinbart und werden den Parlamenten zur Kenntnis vorgelegt. Von den Ländern sind Preußen, Bayern,

*) Wir entnehmen diese von sachkundiger Seite stammenden Ausführungen der „Dt. Allg. Ztg.“

Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen, Mecklenburg und Oldenburg als Vertragschließende beteiligt; es ist aber naturgemäß, daß die Grundsätze des Vertrages über die Verkehrspolitik der Reichseisenbahnen auf das ganze Reichsgebiet, also auch auf die Länder ohne eigenen Staatseisenbahnbesitz, Anwendung finden müssen.

Die Vereinbarungen des Staatsvertrags lassen sich in drei Gruppen zusammenfassen: es sind Fragen finanzieller Natur, Fragen der Organisation und allgemeine Angelegenheiten, zu denen die Personalregelung zu rechnen ist. Diese drei Gruppen sollen im folgenden nacheinander erörtert werden.

II.

Finanzielle Fragen.

Bei der geldlichen Abfindung der Länder kommen als Wertmesser für den Eisenbahnbesitz das Anlagekapital (Buchwert) und der Ertragswert (kapitalisierter Betriebsüberschuß) in Betracht. Die deutschen Staatseisenbahnen hatten vor dem Krieg — die Kriegszeit scheidet als maßgebender Faktor aus — eine sehr verschieden hohe Rente (Betriebsüberschuß in Prozenten des Anlagekapitals) abgeworfen. Die Rente betrug z. B. für das Rechnungsjahr 1913 in Preußen-Hessen 6,51, in Bayern 4,76, in Sachsen 4,72, in Württemberg 3,18, in Baden 4,26, in Mecklenburg 6,41, in Oldenburg 8,51. Daraus ergab sich für Württemberg und Baden ohne weiteres das Verlangen, nicht den Ertragswert, sondern den höheren Buchwert der Abfindung zugrunde zu legen, während für die übrigen Länder, insbesondere für Preußen, die Grundlage des Buchwertes nicht ausreichend schien. Der Staatsvertrag trägt diesen Verschiedenheiten dadurch Rechnung, daß er dem einzelnen Lande ein Wahlrecht einräumt, ob es den Betrag des Anlagekapitals nach dem Stande vom 31. März 1920 oder das arithmetische Mittel aus diesem Anlagekapital und dem Ertragswert der Rechnungsjahre 1909 bis 1913 beanspruchen will. Bezeichnet man das Anlagekapital nach dem Stande vom 31. März 1920 mit x, den Ertragswert der Rechnungsjahre 1909—1913 mit y, so beträgt dieser Teil der Abfindung (a) entweder:

$$a = x \text{ oder } a = \frac{x + y}{2}.$$

Zu der hiernach wahlweise gewährten Abfindung erhalten ferner alle Eisenbahnländer den Ersatz der in den Rechnungsjahren 1914—1919 einschl. entstandenen Fehlbeträge, also gewissermaßen den Ersatz der Kriegs- und Nachkriegsverluste der Staatseisenbahnen, ein Zugeständnis, dem sich das Reich aus Billigkeitsgründen nicht entziehen konnte; denn nach Abgabe ihres Eisenbahnbesitzes fehlt den Ländern die Möglichkeit, diese Verluste je wieder durch bessere Erträgnisse späterer Jahre auszugleichen. Im übrigen ist auch bei der Berechnung des „Anlagekapitals" und des „Ertragswertes" den Wünschen der Länder in weitestem Umfang entsprochen worden. Dem Anlagekapital werden Erträge zugerechnet, die man bisher — da sie wenigstens zum Teil als Ersatz für die bei den Staatseisenbahnen fehlende kaufmännische Abschreibung angesehen wurden — nicht berücksichtigt hatte. Es kommen dabei besonders Aufwendungen aus Betriebseinnahmen, Beiträge Dritter und die Werte unentgeltlich überlassener Grundstücke in Betracht. Auch bei der Feststellung des Ertragswerts ist zugunsten der Länder ähnlich verfahren worden. Der Betriebsüberschuß ist durch Absetzung derjenigen Betriebsausgaben erhöht worden, die als werbende Anlagen dem Anlagekapital zuzurechnen sind. Auch hat man bei Berechnung der Überschüsse einen Teil der Ausgaben auf Durchschnittsbeträge für alle Länder gebracht. Indem man schließlich die hierbei errechnete Prozentzahl auf das erhöhte Anlagekapital vom 31. März 1920 übertrug und den sich hiernach ergebenden Durchschnittsertrag mit 25 vervielfachte, kam man zu weit höheren Beträgen als bei der sonst üblichen Berechnungsweise. Man blieb dabei jedoch wesentlich hinter den ursprünglichen Forderungen einzelner Länder zurück, die aus der augenblicklichen Geldentwertung eine bedeutend höhere Steigerung des Sachwertes der Unternehmen herleiteten und entsprechend höhere Abfindungen beanspruchten.

Die tatsächliche Gesamthöhe dieser Abfindung hängt von dem Wahlrecht der Länder und von Einzelberechnungen ab. Sie ist aber auf rund 40 bis 43 Milliarden Mark zu schätzen, während sich das statistische, d. h. durch die erwähnten Zusetzungen nicht verbesserte Anlagekapital der deutschen Staatseisenbahnen am 31. März 1918 auf rund 19½ Milliarden Mark belief. Vom Standpunkt der Länder ist deshalb die Lösung als sehr günstig zu bezeichnen. Die Abfindungssumme deckt nicht nur die gesamten fundierten und nicht fundierten Staatsschulden der Eisenbahnländer, sondern gibt ihnen darüber hinaus noch ein hohes Forderungsrecht gegen das Reich. Für das Reich anderseits erscheint die hohe Abfindungssumme deshalb noch erträglich, weil weder eine Bezahlung der Schuldsumme oder die Ausgabe von Schuldverschreibungen, die den schon erschütterten Kapitalmarkt weiter geschwächt hätten, in Frage kommt, noch die von einzelnen Ländern, insbesondere von Bayern, geforderte Beteiligung der Länder an den Überschüssen aus dem Reichseisenbahnbetrieb zugebilligt worden ist. Daß eine solche „Beteiligung" der Eisenbahnländer, mag sie auch in einer noch so milden Form gedacht gewesen sein, dem neuen Unternehmen von vornherein unerträgliche Fesseln angelegt haben würde, bedarf keiner besonderen Ausführung.

Die für das einzelne Land ermittelte Abfindungssumme wird nach dem Staatsvertrage zum Teil durch Schuldübernahme getilgt, der Rest wird gestundet. Übernommen werden vom Reich ohne weiteres, und zwar mit Wirkung vom 1. April 1920 ab, die schwebenden Schulden der Eisenbahnländer, wodurch sich die schwebende Reichsschuld entsprechend erhöht. Die fundierten Staatsschulden sind auf Verlangen des einzelnen Landes in der Weise zu übernehmen, daß nach Wahl des Landes entweder das Reich alleiniger Schuldner wird, oder daß neben dem als Hauptschuldner haftenden Reich das Land als selbstschuldnerischer Bürge haftet. Die Möglichkeit und Durchführbarkeit der Übertragung seiner fundieten Schulden auf das Reich wird also jedes Land besonders zu prüfen und mit dem Reich zu vereinbaren haben. Bei der Übernahme der fundierten Schuld soll im übrigen weder der Nennwert noch der Kurswert der Anleihe, sondern ein durch Kapitalisierung der Jahreszinsen gefundener mittlerer Wert zugrunde gelegt werden. Den Ländern, die eine Abfindung nach dem Anlagekapital wählen und somit einen geringeren Ausgleich für die Steigerung des Sachwertes erhalten als die unter Mitberücksichtigung des Ertragswertes abgefundenen Länder, ist dabei eine Kapitalisierung der Jahreszinsen zu 4½ % zugesichert, während der Prozentsatz bei den übrigen Ländern 4 % beträgt. Der durch Schuldübernahme nicht gedeckte Rest der Abfindung wird gestundet und mit 4½ % bzw. 4 % verzinst, je nachdem das betreffende Land lediglich mit dem Anlagekapital oder unter Mitberücksichtigung des Ertragswertes abgefunden ist. Das Reich erteilt den Ländern über diesen Rest der Abfindung Schuldscheine.

Der dem Reich aus der Übernahme der fundierten Staatsschulden und der Stundung der Restsumme erwachsende Zinsen- und Tilgungsdienst ist an erster Stelle aus den Rohüberschüssen der Reichseisenbahnverwaltung (Überschüsse der ordentlichen Einnahmen über die fortdauernden Ausgaben) zu bewirken. Da mit Rohüberschüssen nach der augenblicklichen Wirtschaftsführung der Staatseisenbahnen in nächster Zeit jedenfalls nicht zu rechnen ist, wird bestimmt, daß hierdurch an der Haftung des Reichs nichts geändert wird. Die allgemeinen Reichseinnahmen werden daher zunächst zur Verzinsung und Tilgung herangezogen werden müssen. Anderseits sollen das Vermögen und die Einkünfte der Reichseisenbahnverwaltung nicht für die vor dem 1. April 1920 entstandenen Schulden des Reiches haften, eine Bestimmung, die dem Charakter der Reichseisenbahnen als eines selbständigen wirtschaftlichen Unternehmens (vgl. Art. 92 der Reichsverfassung) Rechnung trägt.

Weitere Einzelbestimmungen können übergangen werden.

Ebenso wichtig wie die billige Berücksichtigung der allgemeinen geldlichen Interessen sowohl des Reichs wie der Eisenbahnländer, ist bei der Beurteilung der finanziellen Bestimmungen die Frage, ob ihre Durchführung mit der Forderung einer baldigen Gesundung des Verkehrswesens und mit einer vernünftigen Wirtschaftsführung der Reichseisenbahnen vereinbar ist. Denn daß von dieser die Zukunft Deutschlands entscheidend abhängt, bedarf keiner näheren Ausführung. Die Reichsverfassung trägt dieser Forderung dadurch Rechnung, daß sie in Art. 92 die Reichseisenbahnen als selbständiges wirtschaftliches Unternehmen festlegt, das seine Ausgaben, einschließlich Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschuld, selbst zu bestreiten und eine Eisenbahnrücklage anzusammeln hat. Es wird besonderer, hier nicht zu erörternder Maßnahmen bedürfen, um diese Autonomie der Reichseisenbahnen in eine Form zu bringen, die, ohne die Rücksicht auf den Staatshaushalt und das Geldbewilligungsrecht der verfassungsmäßigen Körperschaften außer acht zu lassen, dem Betriebsunternehmen ein freies Spiel seiner Kräfte ermöglicht, kaufmännische Grundsätze zur Durchführung zu bringen gestattet und baldmöglichst die Reichseisenbahnen zu einem Werkzeug der Wiedererstarkung des deutschen Wirtschaftslebens macht. Dabei darf dem jungen Unternehmen auch nicht die Belastung mit einer Abfindungssumme hinderlich sein, die seinen Wiederaufbau hemmen könnte. Diese Frage ist bei der Vereinbarung der Abfindungssumme naturgemäß von allen Seiten reiflich erwogen worden; denn wie das Reich, so haben alle Länder, und nicht zuletzt die Länder mit Eisenbahnbesitz, an der Verhinderung

einer Überkapitalisierung des Unternehmens das größte Interesse, da eine solche Überkapitalisierung die Eisenbahnen in der Erfüllung ihrer wirtschaftlichen Aufgaben aufs schwerste hemmen würde. Die Abfindungssumme von rund 40—43 Milliarden Mark wird einen Zins- und Tilgungsbetrag von zunächst fast 2 Milliarden Mark jährlich erfordern. Zieht man die gewaltige Steigerung der Ausgaben und Einnahmen der Staatseisenbahnen seit der Beendigung des Krieges in Betracht, so ergibt sich, daß dieser Betrag trotz seiner Höhe heute nicht denjenigen Prozentsatz der Betriebseinnahmen erreicht, der in den letzten Friedensjahren von den Verwaltungen zur Verzinsung und Tilgung ihrer Eisenbahnschulden aufzuwenden war. Solange die mit der Geldentwertung verbundene Teuerung anhält, wird dieses Verhältnis sich auch nicht ändern, höchstens wird der Prozentsatz noch geringer werden. Ob im übrigen die gesamten Abfindungsbeträge, insbesondere die Kriegs- und Nachkriegsverluste, dem neuen Unternehmen aufzubürden sein werden, muß gesondert entschieden werden. Man wird dabei nicht übersehen dürfen, daß die hohen Ansprüche der Länder — abgesehen von der Geldentwertung — auch auf das Bestreben zurückzuführen sein werden, sich gegenüber der in ihren Wirkungen noch nicht übersehbaren Finanz- und Steuerpolitik des Reiches und gegenüber den schwankenden Anteilen an der Reichseinkommensteuer gewisse feste Beträge zu sichern, mit denen sie ihre wirtschaftlichen Aufgaben zu erfüllen vermögen. Es wird aber nicht angängig sein, diese Faktoren in ihrer finanziellen Auswirkung (hohe Abfindungssumme) dem Reichseisenbahnunternehmen aufzubürden; jedenfalls wird auch hierüber noch nicht das letzte Wort gesprochen sein, und dabei werden die berufenen Vertreter des Wirtschaftslebens und der Technik entscheidend mitzureden haben.

Erscheint nach allem die Regelung der Finanzfrage als ein Kompromiß widerstreitender Interessen, so muß man das Zustandekommen der Vereinbarung vom politischen Standpunkt aus besonders begrüßen. Gegenüber dem politischen Wert wird man auch die Bedenken, die gegen die Lösung erhoben werden könnten, zurückzustellen haben.

Personalfragen.

Unter den in dem Staatsvertrage behandelten Angelegenheiten nimmt die Regelung der Personalfragen einen breiten Raum ein. Mit den Eisenbahnunternehmen wird das gesamte Eisenbahnpersonal der Länder (Beamte, Angestellte und Arbeiter) übernommen. Ferner tritt das Reich in alle Verpflichtungen der Länder gegenüber den Ruhegehaltsempfängern, invaliden Angestellten und Arbeitern, sowie den Hinterbliebenen von Beamten, Angestellten und Arbeitern der Eisenbahnverwaltungen ein. Dem Personal ist freigestellt, ob es in den Reichsdienst übertreten will oder nicht. Den Beamten ist gestattet, innerhalb von drei Monaten nach der Übernahme der Eisenbahnen durch das Reich ihren Rücktritt in den Landesdienst zu erklären. Angestellte und Arbeiter haben diese Erklärung vor dem 1. April 1920 abzugeben. Beamte, die von diesem Recht Gebrauch machen, werden im Interesse der ordnungsmäßigen Fortführung des Betriebes erst freigegeben, wenn sie abkömmlich sind, worüber letzten Endes ein Schiedsgericht entscheidet. Praktische Bedeutung werden diese Bestimmungen kaum erhalten.

Den Beamten sollen grundsätzlich alle Rechte gewährleistet werden, die sie im Dienste der Länder nach dem Stande vom 31. März 1920 hatten. Diese Rechte beziehen sich vor allem auf das Diensteinkommen, die Ruhegehaltsansprüche und die Anstellungs- und Beförderungsaussichten. Die bei Einleitung der Vereinheitlichungsverhandlungen, d. h. vor gerade einem Jahr, von mehreren Seiten geäußerte Ansicht, daß der Besoldungsausgleich sich nach oben hin vollziehen würde, wird durch die in Aussicht stehende Besoldungsreform bestätigt. Diese weist infolge des bedeutend gestiegenen Existenzminimums Sätze auf, die überall die bisherigen landesstaatlichen Besoldungen bei weitem übersteigen. Über die Einreihung der Landesbeamten in die einzelnen Gruppen dieser neuen Reichsbesoldungsordnung lassen sich keine einheitlichen Grundsätze vertraglich festlegen. Die Einreihung soll vielmehr mit den Ländern im einzelnen vereinbart werden. Es ist jedoch durch die Bestimmungen des Vertrages gewährleistet, daß der Besitzstand der Landesbeamten bei der Einreihung gewahrt wird.

Da in der Reichseisenbahnverwaltung ein möglichst einheitlicher und gleichmäßiger Beamtenkörper angestrebt wird, so ist in Aussicht genommen, Ungleichheiten in den Anstellungs- und Beförderungsverhältnissen der Länder alsbald in billiger Weise auszugleichen, und auch später auf möglichsten Ausgleich von Ungleichheiten zwischen den einzelnen Anstellungsbezirken bedacht zu sein. Solche engeren Anstellungsbezirke sollen für alle Beamte mit Ausnahme der Beamten des höheren Dienstes geschaffen werden. Für diesen wird eine Anstellungs- und Beförderungsliste für die gesamte Reichseisenbahnverwaltung aufgestellt.

Besonderes Gewicht ist der Frage des landsmannschaftlichen Charakters des Beamtenkörpers im Sinne des Artikels 16 der Reichsverfassung beigemessen. Hierbei ist zum Schutze des einzelnen Beamten die Anrufung eines Schiedsgerichts vorgesehen, wenn er gegen seinen Willen außerhalb des Landes verwendet werden soll. Für den Fall von Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Reich und den Ländern darüber, ob bei Stellenbesetzungen der landsmannschaftliche Charakter des Beamtenkörpers gewahrt wird, ist der Reichsrat als entscheidende Instanz bestimmt. In Durchführung dieses Grundsatzes müssen die Mitglieder der Direktionen in der Regel Landesangehörige sein. Der Vorstand soll ein Landesangehöriger sein. Die Vorstände der höheren Reichseisenbahnbehörden sollen im Einvernehmen mit der Landesregierung oder der von ihr bestimmten Stelle ernannt werden. In den Dienst- und Lohnverhältnissen der Angestellten und Arbeiter treten durch den Übergang der Eisenbahnen auf das Reich so lange keine Änderungen ein, als nicht ein einheitlicher Tarifvertrag für die Reichseisenbahnverwaltung in Kraft tritt. Dieser ist in Vorbereitung. Die bestehenden Wohlfahrtseinrichtungen werden vom Reiche übernommen und weitergeführt. Ebenso tritt das Reich bei den Betriebskrankenkassen und Arbeiterpensionskassen an die Stelle der Länder.

(Schluß folgt.)

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Stellung der Mitglieder der Fachausschüsse.** Der preußische Eisenbahnminister hat an die Eisenbahndirektionen folgenden Erlaß gerichtet: Die Aufgabe der ständigen Fachausschüsse, die bei dem Eisenbahn-Zentralamt für bestimmte Angelegenheiten gebildet sind, wird, wie mir berichtet wird, insbesondere von den auf Grund meines Erlasses vom 19. März 1919 (vgl. Nr. 23/1919, S. 230 d. Ztg.) zu Mitgliedern dieser Ausschüsse ernannten Beamten noch vielfach verkannt. Die Aufgabe der Ausschüsse besteht in der Bearbeitung wichtiger Fragen aus den ihnen zugewiesenen Sachgebieten auf Grund der praktischen Erfahrungen im Eisenbahndienst und der wirtschaftlichen Fortschritte der Technik. Die Arbeiten der Ausschüsse geben die Grundlage für praktische Versuche oder für Entscheidungen der Verwaltung und für die Weiterbildung der Dienstvorschriften. Eigene Entscheidungen haben die Ausschüsse nicht zu fällen. Die Arbeiten sind durchweg als vertraulich zu betrachten. Die Verhandlungsgegenstände dürfen auch nicht zu Veröffentlichungen benutzt werden, und zwar auch nicht in der Fachpresse. Die nach dem Erlaß vom 19. März 1919 zugezogenen Beamten sind wegen ihrer praktischen Erfahrungen und ihrer besonderen Sachkenntnis auf den einzelnen Gebieten zu Mitgliedern der Ausschüsse berufen worden. Die Mitgliedschaft ist deshalb ganz persönlicher Art. Eine Vertretung der Mitglieder durch andere Beamte kommt nicht in Betracht. Die Beamten sind auch nicht als Vertreter ihrer Fachverbände in die Ausschüsse entsandt, und deshalb würde sich eine Berichterstattung an die Fachverbände nicht mit den Amtspflichten der Mitglieder vertragen.

— **Mehrarbeit bei der Eisenbahn.** Die „Freiheit“ hat kürzlich einen Artikel „Der Achtstundentag in Gefahr“ gebracht, in dem sie sich gegen eine Verlängerung der Arbeitszeit im Eisenbahnbetrieb wendet, von einer „Überschichtenwirtschaft“ im Bergbau spricht und die Arbeiter warnt, Überstunden zu leisten. Der Artikel zeigt, wie die D. Allg. Ztg. mit Recht betont, daß sein Verfasser von volkswirtschaftlichen Notwendigkeiten und Erfordernissen keine Ahnung hat. Eine Besserung unserer Lage kann nur durch eine erhöhte Produktion erzielt werden. Die Bergleute sind mit gutem Beispiel vorangegangen; ihre Überschichten haben bisher eine Produktionssteigerung von gut 60 000 t Kohle täglich gebracht. Auch die Wagengestellung hat sich, wie die vom Eisenbahnministerium veröffentlichten Zahlen ergeben, wesentlich gebessert, genügt aber noch nicht, da auch in den anderen Kohlenrevieren Deutschlands eine erhöhte Arbeitsfreudigkeit und eine Besserung der Förderung sich zeigen. Es ist selbstverständlich, daß auch die Eisenbahnverwaltung nunmehr mit allen

Mitteln bestrebt sein muß, die Kohlenabfuhr in völlig geordnete Bahnen zu lenken und ihren Wagenpark nach Möglichkeit wieder in Ordnung zu bringen. Dazu ist es notwendig, daß in den Eisenbahnbetriebswerkstätten, den Lokomotivbauanstalten usw. mehr gearbeitet wird. Die Verhandlungen mit den Eisenbahnerorganisationen schweben noch, versprechen aber ein gutes Ergebnis.

Wie wir hören, beginnen in diesen Tagen die Verhandlungen über die Erneuerung des Überschichtenabkommens. Außer den Vertretern der Arbeitsgemeinschaft im Bergbau werden an diesen Verhandlungen Reichsarbeitsminister Schlicke, dessen Referent für Bergbau, Regierungsrat Bodenstein, Eisenbahnminister Oeser, Reichspostminister Giesberts und ein Vertreter des Reichswirtschaftsministeriums teilnehmen.

— **Streitfragen der deutschen Eisenbahner im polnischen Dienst.** Aus Dirschau erfahren die „P. P. N.“: Die deutschen Eisenbahnbeamten, die vorläufig hier noch Dienst tun, haben mit Streik gedroht, als die Verordnung des hiesigen polnischen Kommandanten, betreffend Ablegung aller preußischen Abzeichen, auch des Eisenbahnerabzeichens, für sie aufrechterhalten werden sollte. Daraufhin hat der Kommandant eine Korrektur dieser Verordnung eintreten lassen. Er erklärte, daß das Verbot des Tragens deutscher Abzeichen nicht diejenigen deutschen Beamten betrifft, die nur vorläufig in polnischem Dienste verbleiben.

— **Schiffahrtsgruppe Süd.** Das Reichsverkehrsministerium hat in München eine Schiffahrtsgruppe Süd gebildet, deren Dienstbereich sich auf die süddeutschen Wasserstraßen mit Ausnahme des Rheins und des Neckars erstreckt. Für den Verkehr auf dem Neckar hat diese Aufgabe nunmehr auf Vorschlag des Heilbronner Handelsvereins der Schiffahrtskommissar Emil Hoffmann übernommen. Damit sind auch die Interessen der Neckarschiffahrt in bester Weise sichergestellt.

— **Übergang der Bodensee-Dampfschiffahrt auf das Reich.** Das Reich wird die Bodenseedampfschiffahrt unter den gleichen Gesichtspunkten wie die Eisenbahnen einheitlich betreiben. Falls es die Verwaltung der Bodenseedampfschiffahrt an einer Stelle verlangt, wird es sich wegen der Bestimmung des Sitzes dieser Stelle mit den beteiligten Ländern verständigen. Bei der Gestaltung des Fahrplans für die Bodenseedampfschiffahrt soll jede mögliche Rücksicht auf die württembergischen Eisenbahnanschlüsse genommen werden. Zur Förderung des durchgehenden Personenverkehrs über Friedrichshafen wird das Reich die Einrichtung einer Dampffähre schaffen, sobald die allgemeine wirtschaftliche Lage dies als angängig erscheinen läßt.

— **Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.** Im Verein sprach am 10. Februar d. J. Geh. Baurat, Prof. Cauer über „Neuzeitliche Grundsätze für größere Bahnhofsanlagen, erläutert an der Züricher Bahnhofsfrage“ (vgl. den Aufsatz in Nr. 15, S. 142 v. J. d. Ztg.). Der Vortragende, der zu den von den Züricher Behörden berufenen Sachverständigen gehört hat, wies darauf hin, daß die Züricher Eisenbahnverhältnisse deshalb für grundsätzliche Betrachtungen besonders geeignet sind, weil Bahnhofsanordnungen miteinander in Wettbewerb treten, die sich in der Hauptsache nur durch die Kopf- oder Durchgangsform der Bahnsteiganlage unterscheiden. Für die Kopfform haben die Sachverständigen empfohlen, statt der bestehenden und auch in einem Entwurf der Schweizerischen Bundesbahnen beibehaltenen Einführung der Streckengleise in Linienordnung als grundsätzliche Anordnung von Kopfbahnhöfen mit durchgehendem Verkehr immer Gruppen von je drei Linien in solcher Ordnung der Gleise einzuführen, daß das Einfahrgleis der einen Linie zwischen den Ausfahrgleisen der beiden andern und ebenso das Ausfahrgleis derselben Linie zwischen den Einfahrgleisen der beiden anderen einläuft. So können die Züge zwischen der einen Bahn und den beiden anderen kreuzungsfrei übergehen. Durch wiederholte Anwendung dieses Verfahrens (in Zürich sind zwei solche Systeme erforderlich) läßt sich allgemein der kreuzungsfreie Ein- und Auslauf übergehender Züge erzielen. Für die Durchgangsform wurde nicht nur empfohlen, durch Überwerfungen der eingeführten Streckengleise gleichfalls die Ein- und Ausläufe durchgehender Züge kreuzungsfrei zu gestalten, sondern auch die Bahnsteiggleise so zu ordnen, daß unbeschadet der Trennung der Zugläufe nach Verkehrsrichtungen die Bahnsteiggleise sich weitgehend gegenseitig vertreten können, um so die Leistungsfähigkeit zu heben. Besonderer Wert wurde auf die Zusammenfassung der Abstellanlagen zu einem einheitlichen Abstellbahnhofe und seine kreuzungsfreie Verbindung mit den einzelnen Bahnsteiggleisgruppen gelegt, ferner auf an diese Verbindung angeschlossene Wartegleisgruppen in Nähe der Bahnsteiggleise, in denen Züge im voraus aufgestellt werden können, um sie unmittelbar nach Leerwerden eines Bahnsteiggleises einzusetzen und so wiederum die Leistungsfähigkeit jedes Bahnsteiggleises zu heben und dadurch die Gesamtanlage wirtschaftlicher zu machen. Während diese und andere erörterte Maßnahmen sowohl für Kopf- wie Durchgangsform in Betracht kommen, ist bei letzterer noch wichtig die Durchführung wiederholter Durchlaufgleise, um zu den erforderlichen Verschubbewegungen, wie Lokomotivwechsel, Umsetzen von Eilgut-, Kurs-, Schutzwagen usw., nicht die Bahnsteiggleise benutzen zu müssen, wie dies auf vielen bestehenden Bahnhöfen der Fall ist.

Nach Ausführungen über die weitere Entwickelung der Züricher Bahnhofsfrage schloß der Vorsitzende mit Nutzanwendungen auf die künftige Behandlung deutscher Bahnhofsentwürfe im Hinblick auf die durch die Zeitumstände geforderte äußerste Sparsamkeit, bei der aber gleichwohl auf die betriebliche Vollkommenheit nicht verzichtet werden dürfe.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind folgende Änderungen eingetreten: Der Regierungs- und Baurat Voegler bei der Eisenbahndirektion Osten in Berlin ist zum Oberbaurat mit dem Range der Oberregierungsräte und der Eisenbahn-Verkehrskontrolleur Paul Schönemann unter Versetzung von Berlin nach Cüstrin und Übertragung der Stellung des Vorstandes des Eisenbahn-Verkehrsamtes daselbst zum Eisenbahn-Verkehrsinspektor ernannt worden. — Planmäßige Stellen sind verliehen worden: für Mitglieder der Eisenbahndirektionen: dem Regierungs- und Baurat Froese in Saarbrücken; für Vorstände der Eisenbahn-Betriebsämter: dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Kredel in Coesfeld; für Regierungsbaumeister: den Regierungsbaumeistern des Eisenbahnbaufachs Gaede, zurzeit in Berlin, und Ebeling in Cöln. — Der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Schubert, bisher in Osnabrück, ist zur Eisenbahndirektion nach Münster (Westf.) versetzt worden. — Der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Knoenagel, Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung in Ahlen (Westf.), ist gestorben.

Ungarn.

— **Diebstähle auf den Budapester Güterbahnhöfen.** In den letzten Tagen wurden der Polizei ungewöhnlich viele Anzeigen erstattet, daß auf den hauptstädtischen Güterbahnhöfen Tag für Tag geplündert werde. Es wurde festgestellt, daß die Diebe die auf den Güterbahnhöfen stehenden Wagen, die nur mangelhaft beaufsichtigt werden, auf ein abseits gelegenes Gleis schieben, wo sie dann erbrochen und geplündert werden. Es gelang bisher 70 Diebe zu ertappen, aber trotzdem werden der Polizei noch immer über Diebstähle Anzeigen erstattet.

— **Geplante Bahnverbindung zwischen der Bácska und dem Banat.** Das Los der Bácska und des Banats, die die Ententemächte als die für das Wirtschaftsleben wichtigsten Gebiete Ungarn entreißen wollen, ist noch nicht endgültig entschieden; trotzdem beschäftigen sich die Serben schon jetzt mit dem Entwurf, bei Csóka eine Theißbrücke zu bauen, um auf diese Art die Bácska mit dem Banat zu verbinden. Die Serben begründen ihren Entwurf damit, daß die Bácska und das Banat bisher nur über Szeged miteinander verkehren konnten. Ferner beabsichtigt Serbien, das Banat, das bisher die Lebensmittelkammer Ungarns war, nunmehr durch eine Brücke bei Pancsonia oder Semendria mit Serbien unmittelbar zu verbinden.

— **Eine unmittelbare Eisenbahnverbindung zwischen Siebenbürgen und der Bukowina.** Der seit vielen Jahren heiß ersehnte Wunsch der Rumänen, das an Naturschätzen reich Siebenbürgen in ihren Besitz zu nehmen, ist zwar noch nicht erfüllt worden und wird aller Wahrscheinlichkeit nach bloß ein Wunsch bleiben; trotzdem befaßt sich die rumänische Regierung mit dem ernsten Entwurf, den Ausbau einer 59.4 km langen Bahnstrecke über Dornawatra, mit Anschluß an Piatra, Beszterce, Maramaros-Sziget zu verwirklichen. Diese neue Bahn wäre dazu bestimmt, eine unmittelbare Verbindung zwischen Siebenbürgen und der Bukowina zu ermöglichen, wodurch auch der Fernverkehr zwischen dem westlichen Polen und östlichen Deutschland einerseits und Ost-Rumänien anderseits erreicht wäre.

— **Internationaler Warenmustermarkt in Budapest.** Nach einem in der jüngst abgehaltenen Vollsitzung der Budapester Handels- und Gewerbekammer gefaßten Beschlusse wird in der ersten Hälfte des Jahres 1920 in Budapest ein internatio

naler, orientalischer Markt abgehalten. Dies wird der elfte in Budapest stattfindende Warenmarkt sein, dessen Ziel in erster Reihe darauf gerichtet ist, den Überfuhrhandel hierher zu lenken. Es ist mit Sicherheit anzunehmen, daß sowohl die aus der österreichisch-ungarischen Monarchie entstandenen Nationalstaaten, wie auch die Balkan- und westlichen Staaten an diesem Markte teilnehmen werden.

Übrige europäische Länder.

— **Jahresbericht der norwegischen Eisenbahnen 1917/18.** Für das vom 1. Juli 1917 bis 30. Juni 1918 dauernde Betriebsjahr ist jetzt der amtliche Bericht erschienen. Die gesamte Bahnlänge ist von 3179 km auf 3235,2 km am Ende des Betriebsjahres gestiegen. 1996,6 km haben Vollspur, 1129,6 km 1,067 m-Spur, der Rest verteilt sich auf 1,0 und 0,75 m-Spur. Am Schluß des Betriebsjahres waren 1020,3 km reine Staatsbahnen und 1748,8 km sog. Staatsbahninteressen, der Rest 466,1 km Privatbahnen. Einnahmen und Ausgaben im ganzen und auf 1 km Bahnlänge betragen:

	im ganzen		auf 1 km Bahnlänge		auf 1 km	
	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Überschuß	Fehlbetrag
	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
1916/17	57 074	51 655	17 908	16 208	1 700	—
1917/18	76 584	84 139	23 806	26 154	—	2 348

Hatten schon im Vorjahre die Einnahmen verhältnismäßig ungleich weniger zugenommen als die Ausgaben, so haben diesmal die Ausgaben die Einnahmen ganz bedeutend überschritten (um 7 554 346 Kr.). Der Überschuß von 1700 Kr. für das Kilometer im Vorjahre hat sich in einen Fehlbetrag von 2348 Kr. verwandelt. 42 % der Einnahmen trafen auf den Personenverkehr und 56 % auf den Güterverkehr, die übrigen 2 % auf Telegraph u. a. Gegen das Vorjahr hat der Güterverkehr zugunsten des Personenverkehrs um 1 % abgenommen; die Ausgaben für Betrieb und Unterhaltung sind gegen das Vorjahr um 62,9 % gestiegen.

Das Jahr 1917/18 ist das erste in der Geschichte der norwegischen Bahnen, in dem der Betrieb mit einem Fehlbetrag abschließt. Die Betriebszahl war 109,9 % der Einnahmen. 1916/17 war die gleiche Zahl 90,5. In keinem früheren Jahre war die Zahl 85 überschritten worden. Von den einzelnen Bahnen, welche im Betriebsjahr 1917/18 noch einen Überschuß abwarfen, steht die Ofotenbahn mit 1 171 802 Kr. wieder weitaus an erster Stelle. Gefahren wurden im Betriebsjahr 10,935 Millionen Zugkilometer gegen 12,573 Millionen im Vorjahre. Befördert wurden 26,797 Millionen Reisende gegen 25,983 Millionen im Vorjahre und 21,438 im Jahre 1915/16. Dr. S.

— **Die mazedonischen Eisenbahnen für Griechenland.** Nach einer Meldung aus Athen haben die französischen Behörden Griechenland die mazedonischen Eisenbahnlinien Saloniki-Monastir und Saloniki-Gewgeli übergeben; sie sind nunmehr in griechischen Besitz übergegangen.

— **Eine neue Durchgangslinie in Rußland.** Nach einer Mitteilung der Technical Review hat ein norwegisch-amerikanisches Syndikat in Rußland die Konzession für die längst geplante Große Nordbahn erhalten. Es handelt sich um die Durchführung eines riesigen Eisenbahnprogramms, das den Bau von fast 30 000 Meilen bis zum Jahre 1926 umfassen und der Erschließung der großen Naturschätze Nordrußlands dienen soll. Die Hauptlinie soll von Soroka über Kotlas führen, den Ural überwinden und am Zusammenfluß des Ob und Irtysch in Sibirien enden. Kotlas soll durch eine Hauptbahn mit Petersburg oder mit dem Schnittpunkt der Murman-Linie und der Linie Petersburg-Wjatka-Sibirien verbunden werden. Daneben soll ein ausgedehntes Netz von Stichbahnen zur Erschließung des Landes von den Hauptstrecken ausgehen. Zu der Konzession gehört nicht nur der Bahnbau, sondern — und das ist für die Unternehmer die Hauptsache — die Ausbeutung des ungeheuren Waldgebiets und aller metallischen Bodenschätze und Wasserkräfte, die beim Bau gefunden werden. Häfen und Schiffahrtsunternehmungen können eingerichtet werden. Als Gegenleistung erhält die russische Regierung eine Abgabe, die nach den gewonnenen Holz- und Bodenschätzen bemessen wird.

— **Zwangsmaßnahmen gegen Arbeiter in Rußland.** Das offizielle Organ der Bolschewisten „Ekonomitscheskaja Schisn" enthält folgende Bestimmung, die die Moskauer Bezirkskommission zur Bekämpfung der Massenversäumnisse der Arbeiter, die immer größeren Umfang angenommen haben erläßt: „Für alle Versäumnisse sind Abzüge am Lohn vorzunehmen. Im Falle zweimaligen Nichterscheinens zur Arbeit im Laufe eines Monats, ohne genügende Gründe, hat die Leitung der Betriebe das Recht, die Arbeiter zu entlassen und davon dem Komitee zur Verteilung der Arbeitskräfte Mitteilung zu machen. Wenn die Versäumnisse Massencharakter annehmen, so sind sie als Sabotage anzusehen, und die betreffenden Personen sind den entsprechenden Behörden zur Überweisung in Konzentrationslager, zur Vornahme von Zwangsarbeiten, auszuliefern.

Fremde Erdteile.

— **Englische Eisenbahnpläne in Persien** (vgl. auch Nr. 17, S. 196 d. Ztg.). Wie wir der „Neuen Zürcher Zeitung" entnehmen, hat nach einer Timesmeldung die persische Regierung nach langen Verhandlungen einem britischen Syndikat, in dem die Anglo-Persian Oil Company, Armstrong-Whitworth, Vickers und Weetman Pearson vertreten sind, die Konzession für die Erbauung einer Eisenbahn von Mesopotamien nach Teheran und ans Ufer des Kaspischen Meeres gewährt. Die Bahn wird ungefähr der in den englisch-deutschen Bagdadbahnverträgen vorgesehenen Linie folgen. Sie soll von Kuretu oder Khanekin, der Endstation der Bagdadbahn, über Khasr-i-Schirin, die persische Grenzstation, dann über Kermanschah, Hamadan und Kaswin nach Teheran führen; bei Kaswin wird die Linie nach Enseli am Kaspischen Meer abzweigen. Ein großer Teil der Strecke wird bereits vorhandene Straßenanlagen benützen können, die zum Teil während des Krieges zu militärischen Zwecken erbaut wurden. Die Spurweite wird wahrscheinlich 1 m betragen, da die Linie von Bagdad nach Kuretu diese Weite aufweist. Die größten technischen Schwierigkeiten wird die Überwindung von drei hohen Gebirgspässen bieten, Paitak, Asadabad und Aveli. Die Bauvorarbeiten sollen sofort aufgenommen werden. Nach ihrem Abschluß wird die persische Regierung entweder selber den Bahnbau in Angriff nehmen und dafür von dem Syndikat eine Reihe von Vorschüssen erhalten, oder aber dem Syndikat die Konzession zum Bahnbau erteilen.

Für Persien bricht mit dem Bahnbau, an dessen Durchführung bei der Leistungsfähigkeit des englischen Syndikats nicht zu zweifeln ist, eine neue Epoche an. Die gewaltigen Entfernungen und die dünne Besiedelung des Landes, dessen Einwohner im wesentlichen in wenigen Oasen zusammengedrängt leben, lassen zwar eine Rentabilität der Bahn nicht in allzu günstigem Licht erscheinen. Die billige Beschaffung des Brennmaterials, für das in den zahlreichen Naphthalagern in ganz Iran überreich gesorgt ist, wird aber diese Nachteile wenigstens zum Teil ausgleichen. Vielleicht wird sich auch die Beförderung von mineralischem Öl bis an die große Wasserstraße von Mesopotamien als lohnend erweisen; bei der stets wachsenden Bedeutung der flüssigen Brennstoffe werden die Engländer sicherlich nichts unversucht lassen, um die südpersischen Petroleumfelder, deren Kontrolle sie sich schon vor dem Kriege gesichert hatten, der Weltwirtschaft dienstbar zu machen. Wenn das gelingt, dürfte Persien einer raschen wirtschaftlichen Entwickelung entgegengehen.

Vor dem Kriege hatte Persien so gut wie keine Bahnlinie; die 10 km lange Strecke, die Teheran mit einem benachbarten Wallfahrtsorte verbindet, hat natürlich keine Bedeutung. Im Kriege erstellte die russische Regierung die schon vorher in Angriff genommene Strecke von der ehemaligen Grenzstation Dschulfa nach Täbris, während der Bau einer geplanten Zweiglinie nach Urmia unterblieben zu sein scheint. Die politischen Verhältnisse in diesem Teile Persiens (Aserbeidschan) sind aber äußerst verwickelt, und es steht noch keineswegs fest, ob sich die Herrschaft des Schahs hier auf die Dauer behaupten läßt.

Der Schriftleitung sind folgende Bücher zugegangen:

Eisen im Hochbau. Ein Taschenbuch mit Zeichnungen, Zusammenstellungen und Angaben über die Verwendung von Eisen im Hochbau. Herausgegeben vom Stahlwerksverband A.-G. Düsseldorf. 5. Auflage. Verlag von Julius Springer, Berlin 1920. Preis geb. 16 *M*.

Linienführung elektrischer Bahnen. Von Oberingenieur Karl Trautvetter. Verlag von Jul. Springer, Berlin 1920. Preis geh. 12 *M*, geb. 14 *M*.

Der Verkehrsbote. Volkstümlicher Kalender für das gesamte deutsche Verkehrspersonal für das Jahr 1920. Verlag der G. Braunschen Hofbuchdruckerei in Karlsruhe. Preis 1 *M*.

Die Sonderzüge. Die Betriebs- und Verkehrsvorschriften mit Erläuterungen und Beispielen. Von Bahnverwalter J. Reiß. Herausgegeben vom Verlag der „Eisenbahnkunde" München, Arnulfstr. 32/III.

Oldenbourgs Technische Handbibliothek, Band XV Elektromotorische Antriebe, von Obering. B. Jacobi Zweite Auflage. Verlag von R. Oldenbourg, München und Berlin 1920. Preis geb. 22 *M* zuzügl. Teuerungszuschlag.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 8. März 1920 verstarb nach kurzer Krankheit unser Mitglied

Herr Regierungs- und Baurat

Busacker,

Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamtes 2 Stettin.

Er hat sein Amt seit dem 1. Juli 1913 verwaltet und ist den besonders schwierigen und verantwortungsvollen Aufgaben mit vorbildlicher Pflichttreue und Sachkenntnis, namentlich auch während der schweren Kriegszeit, mit bestem Erfolg gerecht geworden.

Wir verlieren aber in ihm nicht nur einen hochgeschätzten Mitarbeiter, sondern auch einen liebenswürdigen Berufsgenossen von lauterster Gesinnung.

Ehre seinem Andenken! (317)

Verein der höheren Staatseisenbahnbeamten des Direktions-Bezirks Stettin.

2. Güterverkehr.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Die durch Bekanntmachung vom 1. März 1920 angekündigte Erhöhung der Frachtzuschläge und Überfuhrgebühren der Braunschweigischen Landeseisenbahn gilt nicht, wie bekanntgegeben, erst vom 4. März 1920, sondern schon vom 11. März 1920 ab.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 8. März 1920. (320)
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 11. März 1920 ab werden die im Abschnitt II unter „8. Bayerische Staatseisenbahnen usw." angegebenen Umlade- und Rollschemelgebühren teilweise erhöht. Näheres enthält die am 11. März 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 8. März 1920. (312)
Eisenbahndirektion.

Vom 1. März 1920 ab sind die Anstoßfrachten und Überfuhrgebühren im Verkehr mit den Ladestellen unseres Bezirks erhöht worden. Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen und unser Verkehrsbureau.

Oldenburg, den 4. März 1920. (322)
Eisenbahndirektion.

Mecklenburg-Schwerinsche Landeseisenbahn.

Zur Ausstellung der Bescheinigungen zwecks Erlangung der Frachtermäßigung für Saatkartoffeln und zur Ermächtigung der anerkannten Saatgutzüchtereien und -wirtschaften zur Ausstellung solcher Bescheinigungen gemäß § 47 der Allgemeinen Tarifvorschriften sind für den Bereich der Mecklenburg - Schwerinschen Landeseisenbahn zuständig:

Die Landwirtschaftskammer für Mecklenburg-Schwerin in Rostock, der landwirtschaftliche Hauptverein für Mecklenburg-Strelitz in Neubrandenburg, die Handelskammer in Lübeck und die Handelskammer der Provinz Pommern in Stettin.

Schwerin, den 6. März 1920. (314)
General-Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 18. März 1920 ab werden die Frachtzuschläge erhöht im Verkehr mit den Bahnhöfen folgender Eisenbahnen:

a) Hetzbach-Beerfelden,
b) Osthofen-Westhofen,
c) Reinheim-Reichelsheim,
d) Selztalbahn,
e) Sprendlingen-Fürfeld,
f) Worms-Offstein.

Näheres enthält die am 11. März 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 8. März 1920. (313)
Eisenbahndirektion.

In Verbindung mit der am 1. März 1920 eingetretenen allgemeinen Erhöhung der Frachten usw. um 100 % tritt mit sofortiger Wirkung auch eine Verdoppelung der bestehenden Gebühren für die Überführung von Gütern auf den Grenzbahnhöfen in Ebersbach, Johanngeorgenstadt, Reitzenhain, Sebnitz sowie dem Bahnhofe Zittau ein.

Dresden, am 10. März 1920. (321)
Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Deutsch-Dänischer Gütertarif, Teil II

Mit sofortiger Gültigkeit werden di[e] Umladegebühren für die Kreis Altena[er] Schmalspur-Eisenbahnen und die Be[-]stimmungen über die Erhebung vo[n] Währungszuschlägen im Verkehr mi[t] den badischen Stationen auf schweize[-]rischem Gebiet und den badisch[-]schweizerischen Übergangsstationen ent[-]sprechend den im innerdeutschen Ver[-]kehr bereits durchgeführten Änderunge[n] geändert.

Nähere Auskunft erteilen die Güter[-]abfertigungen.

Altona, den 10. März 1920. (324)
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Güterverkehr. Zuschlag fü[r] die Mehrkosten der Verwah[-]rung.

Bis auf weiteres wird — zur teilwei[-]sen Deckung der unter den gegenwär[-]tigen Verhältnissen erhöhten Koste[n] der Verwahrung der Güter auf de[m] Lande und in den Schiffen — für all[e] Sendungen, die

a) nach dem 14. März 1920 bei de[r] Gesellschaft aufgeliefert werden oder

b) am 15. März 1920 — auf dem Land[e] oder in Schiffen — bereits in Gewah[r-]sam der Gesellschaft sich befinden, hi[n-]sichtlich der Zeit ad a) von der Au[f-]lieferung, ad b) vom 15. März 1920, ad a und b): bis zum Bezuge, sofern dies[e] vor dem 1. Mai 1920 erfolgt, sonst b[is] Ende April 1920 ein Zuschlag in de[r] Höhe von 0,5 % des Gesamtwertes e[r-]hoben. Für nach dem 14. März 19[20] ohne gleichzeitige Beibringung de[s] Frachtbriefes aufgelieferte, sowie fü[r] am 15. März 1920 in Gewahrsam der G[e-]sellschaft befindliche Güter, für die ei[n] Frachtvertrag (durch Aufdruck de[s] Tagesstempels der gesellschaftliche[n] Abfertigungsstelle auf den Frachtbrie[f]) nicht abgeschlossen ist, wird dieser Z[u-]schlag (im Hinblick auf die Bestim[-]mungen der Kundmachung [717] i[m] V.-Bl. Nr. 128 vom 8. November 191[9]) rücksichtlich der Zeit bis zum A[b-]schluse des Frachtvertrages, bzw. b[is] zur Zurücknahme des Gutes, sofer[n] nicht ein geringerer Wert angegebe[n] ist, vom Höchstbetrage der tarifmäß[i-]gen Transportversicherung (120 *M*, 120 österr., ungar. usw. Kronen fü[r] 100 kg) und vom Tage des allfällig[en] Abschluses des Frachtvertrages ne[u] vom etwaigen höheren Gesamtwerte b[e-]rechnet.

Es ist sohin bis auf weiteres für al[le] in Betracht kommenden Güter von de[n] Absendern im Frachtbriefe in der fü[r] die Wertangabe zur Winterstandsve[r-]sicherung vorgesehenen Spalte od[er] durch an die Versandstation zu ric[h-]tende besondere Mitteilung der vol[le] Wert anzugeben. Wird diese Angal[be] unterlassen, so wird die Werteiklärun[g] gesellschaftlicherseits vorgenomme[n]

doch haftet die Gesellschaft weder für die dabei vorgekommenen Irrtümer und ihre Folgen, noch für etwaige Unterlassung der Werterklärung.

Durch diese Angabe des vollen Wertes wird die Versicherung eines den tarifmäßig versicherten Wert übersteigenden Wertes (Mehrwertversicherung) gegen die im Lokalgütertarif Teil I, Abt. B, Absch. D, Punkt XVII, Ziff. (6) bezeichneten Gefahren (Schäden durch Schiffsunfälle und Ereignisse höherer Gewalt, wie Erdbeben, Feuer, Wellenschlag usw.) nicht herbeigeführt. Soll gegen diese Gefahren der Mehrwert dem gesellschaftlichen Lokalgütertarif gemäß bei der Gesellschaft versichert werden, so ist der zu versichernde Gesamtwert in den hierzu bestimmten Spalten des Frachtbriefes anzugeben. Die bezüglichen Prämien gelangen gesondert zur Einhebung.

Die Prämien für die sonstigen Versicherungen (wie Brandschadenversicherung) gelangen gleichfalls den Bestimmungen des gesellschaftlichen Lokalgütertarifs, bzw. den bestehenden Verlautbarungen gemäß gesondert zur Einhebung, und werden auch die Bestimmungen bezüglich der übrigen Nebengebühren (Lagergeld, Bergungskosten usw.) durch die vorliegende Kundmachung nicht berührt, ebensowenig die bezüglich der Haftung bestehenden Bestimmungen.

Die Einführung von Zuschlägen für Verwahrungen in der Zeit ab 1. Mai 1920 bleibt vorbehalten.

Wien, am 6. März 1920. (323)

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarife. Änderung und Ergänzung von Bestimmungen, Frachtsätzen und Nebengebühren.

Im Gütertarif, Teil I, Abt. A, vom Schiffahrtbeginn 1912, Gütertarif, Teil I, Abt. B. vom 1. April 1918, Gütertarif, Teil II, vom 1. April 1918, Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw. vom 1. Mai 1918 und im Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz vom 1. Juni 1918 werden mit Geltung vom 10. März 1920 bis auf weiteres für den Verkehr zwischen Stationen der Strecke Regensburg-Orsowa folgende Änderungen und Ergänzungen von Bestimmungen, Frachtsätzen und Nebengebühren durchgeführt:

I. Frachtgebühren.

Die in den bezeichneten Tarifen enthaltenen Mindestfrachten, Frachtsätze, Zuschlags- und Kürzungsbeträge, gleichviel welcher Währung, gelten in der im Jahre 1918 bestandenen ziffermäßigen Höhe einheitlich als währungslose Tarifziffern.

Diese Tarifziffern mit den nachstehenden festen Verhältniszahlen vervielfältigt, ergeben die Frachtsätze für 100 kg in der für die Frachtberechnung festgesetzten Währung.

Die festen Verhältniszahlen betragen zur Umrechnung in:

Pfennig	5
österreichische Heller	10
tschechoslowakische Heller	4
ungarische Heller	8
jugoslawische Heller	6
Bani	4

Bei der Umrechnung sich ergebende Bruchteile von Pfennig usw. sind auf ganze Pfennig usw. aufzurunden.

Die Bestimmung des Gütertarifs, Teil I, Abt. B, Absch. A—I—2 (Aufrundung der Frachtbeträge) gilt gleichmäßig für alle Währungen.

Der im Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz, Abschnitt III, Punkt 2, festgesetzte Zuschlag von 20 Hellern und 20 ₰ wird in die Tarifziffer 30 abgeändert.

Die Fracht wird auf Grund der Tarifziffern und festen Verhältniszahlen berechnet:

Im Verkehr von den Stationen und Ladestellen	nach den Stationen und Ladestellen					
	1.	2.	3.	4.	5.	6.
	in Bayern	in Österreich	der linksufrigen Strecke Devin-Szob (ausschl.)	der rechtsufrig. Strecke Wolfsthal (ausschl.) —Mohács (einschl.), der linksufrigen Strecke Szob (einschl.)-Baja (einschl.), sowie der Theiss oberhalb Magyarkanizsa	der rechtsufrigen Strecke Mohács (ausschließl.)—Tekia, der linksufrigen Strecke Baja (ausschl.)—Báziás (ausschl.); ferner des Franz Josef-Kanales, des Franzenskanales und des Speisekanales, der Drau, der Theiss von der Mündung bis Magyarkanizsa (einschl.); des Begakanales, der Temes, sowie der Save, der Bossut, der Studva und der Spacva	der linksufrigen Strecke Báziás (einschl.) —Orsova (einschl.)
in Bayern	in Pfennig	in Pfennig	in Pfennig	in Pfennig	in Pfennig	in Pfennig
in Österreich	in Pfennig	in österr. Hellern	in cechosl. Hellern	in ungar. Hellern	in jugoslav. Hellern	in Bani
der linksufrigen Strecke Devin-Szob (ausschl.)	in Pfennig	in cechosl. Hellern	in cechosl. Hellern	in cechoslov. Hellern	in cechoslov. Hellern	in Bani
der rechtsufrig. Strecke Wolfsthal (ausschl.) — Mohács (einschl.), der linksufrigen Strecke Szob (einschl.) — Baja (einschl.) sowie der Theiss oberhalb Magyarkanizsa	in Pfennig	in österr. Hellern	in cechosl. Hellern	in ungar. Hellern	in jugoslav. Hellern	in Bani
der rechtsufrigen Strecke Mohács (ausschl.) — Tekia, der linksufrigen Strecke Baja (ausschl.) — Báziás (ausschl.); ferner des Franz Josef-Kanales, des Franzenskanales und des Speisekanales, der Drau, der Theiss von der Mündung bis Magyarkanizsa (einschl.), des Begakanales, der Temes, sowie der Save, der Bossut, der Studva und der Spacva	in Pfennig	in jugoslav. Hellern	in cechosl. Hellern	in jugoslav. Hellern	in jugoslav. Hellern	in Bani
der linksufrigen Strecke Báziás (einschl.)—Orsova (einschl.)	in Pfennig	in Bani	in Bani	in Bani	in Bani	in Bani

Frachtberechnung für bestimmte Güter im Verkehr zwischen Stationen der Strecke Wien-Mohács.

Im Verkehr der Stationen der Strecke Wien-Mohács untereinander werden die sich nach den vorstehenden Bestimmungen ergebenden Frachtsätze:

der Klasse I:

bei Aufgabe von- oder Frachtzahlung für mindestens
5000 kg auf den Frachtbrief um 20 %,
10000 „ „ „ „ „ 30 %,

der Klasse II:

bei Aufgabe in jeder Menge „ 20 %
mit der Maßgabe, daß mindestens der Frachtsatz der Klasse A erhoben wird,

der Klasse C:

um 20 %

gekürzt zur Frachtberechnung angewendet.

II. Nebengebühren.

Die tarifmäßigen Nebengebühren gelten mit den weiterhin festgesetzten Ausnahmen in der im Jahre 1918 bestandenen ziffermäßigen Höhe als währungslose Tarifziffern.

Für die Ermittlung der Nebengebühren auf Grund der Tarifziffern und Verhältniszahlen gelten die gleichen Bestimmungen wie für die Ermittlung der Frachtsätze.

Die in Kronen, Mark usw. — statt in Hellern, Pfennig usw. — festgesetzten Nebengebühren gelten, mit den Verhältniszahlen vervielfältigt, wieder in Kronen, Mark usw.

Der Ladekostenzuschlag beträgt 30 Tarifziffern.

Im Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw., Abschnitt XV, Ziffer 7 und 8, werden Wartegelder und Verstellgebühren in die im Gütertarif, Teil I, Abteilung B, Abschnitt F, Ziffer X und XI enthaltenen Tarifziffern für Wartegelder und Verstellgebühren abgeändert.

Die Wartegelder werden in der Währung der berechneten Fracht, die Verstellgebühren in der Landeswährung des Ortes, nach dem die Verstellung erfolgt, erhoben.

Die Ablegegebühr sowie die Auflegegebühr, jede für sich, beträgt:

für Gegenstände größerer Länge als 7 m oder einzeln mehr als 500 kg wiegend sowie für Sendungen, bei denen sich solche Gegenstände befinden, für 100 kg 100 ₰, 100 Heller (österreichische, ungarische, tschechoslowakische, jugoslawische), 100 Bani,

für Gegenstände bis 7 m Länge und bis 500 kg Einzelgewicht für 100 kg 40 Pfennig, 40 Heller (österreichische, ungarische, tschechoslowakische, jugoslawische), 40 Bani.

Lagergeld und Wägegeld für Verwägungen auf der Magazin- und Straßenbrückenwage werden im doppelten Betrag der tarifmäßigen Ansätze erhoben.

Sie gelten nicht als Tarifziffern.

Die Gebühren für Benachrichtigung (Gütertarif, Teil I, Abteilung B, Abschnitt F, Ziffer XII—3 und Ziffer XIV) sowie die Gebühren für die Veranlassung nachträglicher Verfügungen (Gütertarif, Teil I, Abteilung B, Abschnitt F, Ziffer XIII) gelten nicht als Tarifziffern.

Sie werden im tarifmäßigen Betrag bei gesonderter Anrechnung der erwachsenden Postgelder, Fernsprech- und Depeschengebühren erhoben.

Auflegegebühr, Ablegegebühr,
Abfertigungsgebühr (Gütertarif, Teil I, Abteilung B, Abschnitt F, Ziffer V),
Wägegebühr,
Zählgebühr (Gütertarif, Teil I, Abteilung B, Abschnitt F, Ziffer VIII),
Lagergeld,
die Gebühren für Benachrichtigung,
die Gebühren für die Veranlassung nachträglicher Verfügungen sowie die Überwinterungsgebühr (Gütertarif, Teil I, Abteilung B, Abschnitt F, Ziffer XXIV)

werden in der Landeswährung jenes Ortes erhoben, an welchem sie erwachsen.

Die Zuschläge für Mehrwertversicherung (Gütertarif, Teil I, Abteilung B, Abschnitt F, Ziffer XVI und Anlage A) sowie die Gebühren für die Versicherung gegen Wintergefahren (Gütertarif, Teil I, Abteilung B, Abschnitt F, Ziffer XVII und Anlage B)

gelten nicht als Tarifziffern.

Sie werden im ursprünglichen tarifmäßigen Belauf erhoben.

Die Schiffahrtgebühren am eisernen Tor betragen für alle Güter einheitlich für 100 kg

bei Durchfahrung eines Abschnittes der regulierten Strecke 0,70
bei Durchfahrung beider Abschnitte der regulierten Strecke 1,40

rumänisch abgestempelte Kronen.

Die Verkaufspreise der Vordrucke und die Gebühren für ihre Ausfüllung und Abstempelung (Gütertarif, Teil I, Abteilung B, Abschnitt F, Ziffer I) werden in der ziffermäßigen Höhe des Tarifs in der Landeswährung jenes Ortes, an welchem sie erwachsen, erhoben.

III. Nachnahmen.

Nachnahmen nach Eingang, Barvorschüsse und Nachnahmen von Bahnvorfrachten sind derzeit nur im Verkehr zwischen Stationen des gleichen Staatsgebietes in der Landeswährung zulässig.

Im Verkehr zwischen Stationen verschiedener Staatsgebiete sind Nachnahmen jeder Art bis auf weiteres ausgeschlossen.

IV. Versicherung.

Die Höhe der tarifmäßigen Transportversicherung wird für Güter, abgefertigt auf Grund:

des Gütertarifs, Teil II,
und
des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Holz mit 120 ℳ, 120 Lei oder 120 K. (österreichische, ungarische, tschechoslowakische, jugoslawische),
des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Getreide usw. mit 18 ℳ, 18 Lei oder 18 K. (österreichische, ungarische, tschechoslowakische, jugoslawische),

je nach der Währung des anzuwendenden Frachtsatzes, festgesetzt.

V. Aufhebung von Bestimmungen.

Die Bekanntmachung 1122 in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Berlin, Nr. 82 vom 29. Oktober 1919 tritt mit 9. März 1920 außer Geltung.

Ferner finden ab 10. März 1920 bis auf weiteres keine Anwendung:

a) alle im Nachtrag I zum Gütertarif, Teil I, Abteilung B enthaltenen ziffermäßigen Ansätze zum Abschnitt A und F;
b) die Bekanntmachungen in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Berlin,

Nr. 56 vom 24. Juli 1918: (1189) (1190)
„ 28 „ 12. April 1919: (456) (457)
„ 29 „ 16. April 1919: (469)
„ 75 „ 4. Oktober 1919: (1063)
„ 76 „ 8. Okt. 1919: (1065) (1076)
„ 77 „ 11. Oktober 1919: (1077)

München, den 6. März 1920. (319)
(Z. 32464/T/19)

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Badisch-Württembergischer Personentarif.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1920 erscheinen

a) Nachtrag III zum Teil II, Heft mit Änderungen der besonderen Bestimmungen, die gemäß § EVO. genehmigt sind.
b) Nachtrag V zum Teil II, Heft mit den auf 1. März 1920 eintretenden Änderungen im Verkehr zwischen badischen und württembergischen Staatsbahnstationen sowie mit Stationen der Main-Neckarbahn,
c) Ergänzungsblatt mit neuen Fahrpreisen für die Privatbahnstationen.

Karlsruhe, 4. März 1920. (318)
Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Verdingungen.

Verdingung von Arbeiten.

Die Ausführung der Erd-, Beton- und Maurerarbeiten einer rd. 550 m langen Stützmauer unterhalb des Bahnhofs Niederhausen der Strecke Bingerbrück-Saarbrücken, umfassend rd. 9100 cbm Beton- und Bruchsteinmauerwerk, sowie zugehörige Nebenarbeiten soll einschl. Lieferung der Baustoffe vergeben werden.

Zeichnung und Bedingungen liegen im Zimmer Nr. 316 des Direktionsgebäudes zur Einsicht aus.

Abdrucke der Bedingungen und Zeichnung können, soweit der Vorrat reicht, gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 5 ℳ (mit Zeichnung 15 ℳ) in bar (nicht in Briefmarken) durch das Zentralbüro der Eisenbahndirektion Saarbrücken bezogen werden.

Angebote sind versiegelt unter der Aufschrift: „Angebot auf Herstellung einer Stützmauer bei Niederhausen“ bis zum 30. März 1920 mittags 12 Uhr porto- und bestellgeldfrei an uns einzusenden.

Saarbrücken, den 6. März 1920. (31
Eisenbahndirektion.

Für die **dänischen Staatsbahnen** sollen die Lieferung von Bolzen, Schwellenschrauben m. w. vergeben werden.

Die Bedingungen nebst Zeichnungen sind gegen portofreie Einsendung von 10 Rmk. von „Banekontoret“, Gl. Kongevej 1 E. Kopenhagen B. erhältlich.

Bietungstermin am 12. April 1920 nachmittags um 3 Uhr.

Kopenhagen, 4. März 1920. (31
Generaldirektion der Dänischen Staatsbahnen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 21 | Berlin, den 31. März 1920. | LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.
Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, **amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.
Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 8 M. für das Vierteljahr bezogen werden.
Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 40 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 45 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 50 Pf. abgegeben.
Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 1.35 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.
Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 21. Berlin, den 31. März 1920. LX. Jahrgang.

Inhalt:

nfolge des Generalstreiks und seiner Nachwirkungen konnten die am 17., 20., 24. u. 27. März fälligen Nummern der Zeitung nicht erscheinen.

Die am 7. April fällige Nummer fällt wegen des Osterfestes aus.

;ur Einführung des neuen Gedingeverfahrens in den preußisch-hessischen Eisenbahnwerkstätten.

Von Regierungs- und Baurat **Schmelzer**, Berlin.

Mit anderen Hauptwerkstätten wurde am 26. Januar 1920 uch die Hauptwerkstätte Berlin 1 wegen Unwirtschaftlicheit geschlossen. Sämtliche Arbeiter wurden mit zweiwöchier Kündigung entlassen. Die Wiedereröffnung der Werkstätte erfolgte am 4. Februar 1920, wobei aber die Belegchaft von rund 2860 Köpfen auf rund 2180 vermindert wurde.)ie eingestellten Arbeiter mußten sich schriftlich „zu einer äglichen Arbeitszeit von vollen acht Stunden und zu einer kkordarbeit auf Grund der neu vereinbarten Tariflohnsätze nd von vertraglich vereinbarten Arbeitseinschätzungen" verflichten, ferner auch, einem Rauchverbot sich zu fügen.

Die Einführung der Akkordarbeit oder, auf gut Deutsch, des edingeverfahrens, wurde unmittelbar nach der Wiederröffnung der Werkstatt vorgenommen. Im wesentlichen vurde das in der Lokomotivfabrik Hennigsdorf der Allgeeinen Elektrizitäts-Gesellschaft angewandte Verfahren zurunde gelegt.

Die Lokomotivfabrik Hennigsdorf wurde von der A. E. G. n Jahre 1913 errichtet und war zunächst für den Bau elekrischer Lokomotiven und Triebgestelle bestimmt. Der Bau on Dampflokomotiven war aber von vornherein mit voresehen und sollte im Jahre 1918 aufgenommen werden. Die evolution und die ihr folgenden Ereignisse machten diesen lan zunichte. Die A. E. G. ging daher mit aller Kraft zur usbesserung von Lokomotiven über, die bereits im Dezemer 1918 aufgenommen wurde. Während des Jahres 1919 mußte diese Arbeit, wie auch sonst überall, im Zeitlohn ausgeführt werden; alle Bemühungen der Leitung, zur Akkordarbeit zu kommen, scheiterten an dem heftigen Widerstand der Arbeiter und Arbeiterräte. Erst nach dem großen Berliner Metallarbeiterstreik (vom 19. September bis 22. November 1919) gelang die restlose Einführung der Akkordarbeit, und damit stieg auch sofort die Leistung. Die Organisation des Akkordverfahrens war in der Zwischenzeit sorgfältig vorbereitet worden und bewährte sich ausgezeichnet.

Nach diesem erprobten Verfahren wurde die Ausgabe der Ausbesserungsarbeiten im Gedinge zunächst in der Lokomotivabteilung des Werkstättenamtes 1 voll durchgeführt.

Es hat sich als zweckmäßig und notwendig gezeigt, für die Lokomotivrichthalle sowie für die Dreherei und Schmiede je ein B e t r i e b s b ü r o und für die gesamte Lokomotivabteilung gemeinschaftlich eine besondere L o h n s c h r e i b e r e i einzusetzen. Die Betriebsbüros haben vorläufig die Bezeichnung Lw 1, Lw 2 und Lw 3 erhalten.

Das Betriebsbüro Lw 1 ist mit drei Kalkulatoren und drei Gehilfen besetzt. Für diese Posten sind die tüchtigsten und erfahrensten Werkführer, die eine langjährige praktische Erfahrung aufzuweisen haben, gewählt worden.

Bald nach Eingang einer Lokomotive zur Werkstatt stellt das Betriebsbüro unter Hinzuziehung des Werkführers, dem die Lokomotive zugeteilt werden soll, an Hand des Ausbesserungszettels und des eigenen Befundes die auszuführenden

Ausbesserungen fest. Die Befundaufnahme gelangt nach dem Betriebsbüro zur Vorkalkulation und wird als Grundlage für die zu bemessenden Gedingestunden benutzt.

Die Ausgabe der Arbeit an den Handwerker geschieht unter Benutzung weißer Gedingezettel (s. Muster 1), die unter anderem die Lokomotivnummer, Gegenstand und Art der Bearbeitung und die vorkalkulierten Stunden enthalten.

Die Gedingezettel werden in Blocks von je hundert fortlaufend numerierten Doppelblättern dem Betriebsbüro geliefert. Der Stamm verbleibt hier, während die Blaudurchschrift nach der Vorkalkulation dem ausführenden Werkführer zugeleitet wird. Der Gedingezettel wird vom Arbeiter durch seine Unterschrift anerkannt.

Gleichzeitig mit diesen weißen Gedingezetteln werden grüne Auftragskarten (s. Muster 2) für den Werkführer angefertigt, der sie in seiner Kartei aufbewahrt, getrennt nach Aufträgen, die noch nicht angefangen, die bereits in Arbeit genommen sind, und die noch auszugeben bleiben. Diese grünen Auftragskarten sollen es dem Werkführer ermöglichen, die terminmäßige Fertigstellung der Arbeiten zu überwachen und ferner den Handwerker anzuweisen, seine Gedingezettel rechtzeitig, das heißt nach Erledigung der Arbeit, abzugeben.

Es kann vorkommen, daß der Arbeiter aus bestimmten Anlässen, etwa bis zum Herannahen eines Festes, die Gedingezettel zurückbehält, um dann zu dieser Zeit eine erhöhte Lohnzahlung zu erreichen. Diesem soll vorgebeugt werden. Der Arbeiter hat sofort nach Fertigstellung der Arbeit diese durch den Revisor abnehmen zu lassen und hierbei den Gedingezettel abzuliefern. Der Revisor bescheinigt entweder den ordnungsmäßigen Befund auf dem Zettel, oder er verweigert die Abnahme so lange, bis die Arbeit einwandfrei ausgeführt ist. Ohne Befundstempel des Revisors darf der Gedingezettel von der Lohnschreiberei nicht angenommen werden.

Gedingezettel und Auftragskarte gehen hiernach an das Betriebsbüro zurück zur endgültigen Feststellung. Der Gedingezettel wird an die Lohnschreiberei weitergeleitet, während die grüne Auftragskarte im Betriebsbüro verbleibt. Das Amt des Revisors üben zunächst tüchtige Werkführeranwärter aus.

Bei Aufträgen für Dritte werden weiße Gedingezettel wie vor ausgefertigt, jedoch erhalten diese zur besseren Hervorhebung einen breiten, roten Strich.

Jeder Bedienstete hat auf der Rückseite der Gedingezettel Namen und Kontrollnummer sowie die für jedes veranschlagte Arbeitsstück aufgewendete tatsächliche Zeit einzutragen. Der Zweck ist, die von dem Arbeiter in der Werkstatt verbrachte Zeit in Verbindung mit der Markenkontrolle genau prüfen zu können. Bei einer täglichen Arbeitszeit von acht Stunden z. B. dürfen die von dem Arbeiter in der gleichen Zeit erledigten Gedingezettel demnach zusammen nicht mehr als diese acht Stunden ergeben. Ohne Gedingezettel darf der Bedienstete keine Arbeit beginnen.

Stellt sich die Notwendigkeit ein, eine von einem Arbeiter ausgeführte Arbeit durch ihn oder einen anderen Arbeiter verbessern zu lassen, so gehen die Kosten für diese Ausbesserung zu Lasten desjenigen Arbeiters, der sie nicht einwandfrei ausgeführt hat. Für solche Nacharbeiten erhält der Arbeiter einen roten Gedingezettel, der Werkführer eine gleichfarbige Auftragskarte. Die Ausfertigung dieser roten Formulare ist vom Werkführer beim Betriebsbüro besonders zu beantragen und bedarf der Genehmigung des Betriebsingenieurs. Dieser Umstand soll die Ausgabe von derartigen besonderen Gedingearbeiten erschweren.

Für die Beschäftigung der Qualitätsarbeiter und Ausführung solcher Arbeiten, die nicht gut im Gedinge ausgeführt werden können, sind einfache weiße, für eine Woche hinreichende Lohnzettel vorgesehen.

Für Bestellungen in der Schmiede oder Dreherei sind blau Auftragszettel nach Muster 3 bestimmt. Sie enthalten di Lokomotivnummern und den Termin, bis zu dem die Ar beit ausgeführt sein muß, ferner Gegenstand und Art de Bearbeitung. Diese Zettel gehen an das Betriebsbüro der jenigen Abteilungen, die die notwendigen weißen Gedinge zettel neben der grünen Werkstattauftragskarte ausfertigen Die Behandlung der Karten erfolgt in gleicher Weise wi bereits angegeben.

In einer Zusammenstellung der Kosten für Lokomotiv ausbesserungen werden sämtliche für eine bestimmte Loko motive entstandenen Aufwendungen eingetragen, um jederzei einen Beleg über die Wirtschaftlichkeit der Werkstatt zu ge winnen.

Ergänzend sei noch erwähnt, daß zur schnelleren Ab schätzung der an den Lokomotiven immer wiederkehrende Arbeiten sogenannte Gedingeverzeichnisse für Heiß- und Naß dampflokomotiven sowie Tender aufgestellt sind, denen di Gedingestunden ohne weiteres entnommen werden könne Diese Verzeichnisse lehnen sich nicht an die Stückzeithefte an, sondern beruhen auf vorsichtiger Berechnung und Ab schätzung der für die auszuführenden Arbeiten aufzuwen denden Zeit. Im übrigen erfolgt eine weitgehende Unter teilung der Arbeiten, wobei dahin gestrebt wird, daß ein Ge dingezettel möglichst in einer Woche erledigt ist.

Die Lohnschreiberei ist eingerichtet worden, um die Werk führer, denen bis jetzt noch die Führung der Arbeitsheft oblag, von dieser Schreibarbeit zu entbinden und sie lediglic für den Aufsichtsdienst frei zu bekommen. Zurzeit werde hierfür die jüngsten Hilfswerkführer herangezogen, späte sollen sie durch einfache Schreibhilfen ersetzt werden. Di Lohnschreiber haben bis zur Beschaffung von Kontrolluhre zunächst noch die Markenkontrolle zu bedienen.

Beurlaubungen der Bediensteten müssen vom Werkmeiste der Lohnschreiberei auf besonderem Zettel mitgeteilt werde

Dem Stofflager ist ferner ein tüchtiger Werkmeister zu geteilt. Es soll hierdurch erreicht werden, daß nicht, wie bisher der Fall war, der Werkführer mit seinen Bedienstete die Stoffe persönlich empfangen muß. Der gesamte Stof bedarf soll bei dem mit der Führung des Stoffverlanghefte betrauten Bediensteten angemeldet werden, der seinersei dieses Heft an das Stofflager gelangen läßt. Hier hat de Lagerwerkmeister die gewünschten Stoffe bereitlegen z lassen und sich ferner um schnellen und rechtzeitigen Ersa der gangbarsten Stoffe und Teile zu bemühen. Zu bestimm ten Stunden sollen die erforderlichen Stoffmengen durch ei besondere Transportkolonne an die einzelnen anfordernde Verbrauchsstellen überbracht werden. Die Transportkolon hat ferner die zu bearbeitenden Werkstücke nach einem g regelten Plan nach den Nebenabteilungen der Werkstatt z bringen und umgekehrt. Durch diese Maßnahme soll erreic werden, daß die Arbeitskraft jedes Bediensteten entsprecher dem Grade seiner Befähigung ausgewertet wird.

Wesentlich ist nun eine scharfe Terminkontrolle. Z diesem Zwecke wird vom Betriebsbüro ein Lieferplan fi die Ausbesserungslokomotiven aufgestellt, der den sämtlich Beamten der Richthalle zugestellt wird. Für jede Lok motive wird ein Auszug aus diesem Lieferplan auf ein Karte angefertigt, die der Werkführer (Meister), dem d betreffende Lokomotive zugeteilt ist, für seine Kartei erhäl diese Karten sind weiß für allgemeine Ausbesserung, gri für äußere Untersuchung und rot für innere Untersuchun Damit wird eine genaue Überwachung ermöglicht.

Der Betriebsingenieur hat seinen Platz nicht im Verwa tungsgebäude, sondern dort, wo er hingehört, nämlich in d Werkstatt, so daß er stets zur Hand ist und überall ei greifen kann, wo es erforderlich ist. Zu seiner Unterstützu hat er für die schriftlichen und zeichnerischen Arbeiten b sondere Hilfskräfte erhalten. Für die Werkführer sind wie

Muster 1 (Vorderseite)

Lok. Nr. Gedinge-Zettel Nr. . . . .

Woche vom . . . . . bis . . . . . 19. .			Buch- u. Bestell-Nr.			
Gedinge-Nr.	Kontroll-Nr.	Name des Arbeiters	Lohnsatz M.	Pf.	Name des Meisters	

Stückzahl	Gegenstand und Art der Bearbeitung	Zeichng. Nr.	Pos. Nr.	Vor-richtg. Nr.	Einheits-Stunden	Gesamt-Stunden

	Lohn-Woche			Abschlag		Zusammen
Ausgegeben am . . . . . 19. .	Nr.	vom	bis	Std.	Betrag	Unterschrift des Kalkulators
Unterschrift des Meisters . . .	1.					
Unterschrift des Arbeiters. . .	2.					
Abnahme am . . . . 19. .	3.					
Unterschrift des Revisors . . .	4.					

Ohne Gedingezettel darf keine Arbeit begonnen werden.

Muster 1 (Rückseite)

Name	Ktr.-Nr.	Lohnsatz M.	Pf.	Mont.	Dienst.	Mittw.	Donn.	Freit.	Sonn.	Sonnt.	Summe der Stunden	Stunden-Verdienst in Lohn	Gedinge	Gesamt-Verdienst

Angaben über Teillieferungen

Datum	Menge	Unterschrift des Revisors	Datum	Menge	Unterschrift des Revisors

Jeder Arbeiter, der eine übernommene Gedingarbeit durch eigenes Verschulden, wozu auch Verstöße gegen die Arbeits-Ordnung gehören, nicht beendet oder freiwillig vor Fertigstellung niederlegt, hat für die verwendete Zeit höchstens Anspruch auf Stundenlohn für die wirklich geleistete Arbeitszeit.

Muster 2 (Vorderseite)

Lauf.-Nr. . . . .

Werkstatt-Auftragskarte

Termin . . .

Lok.-Nr. . . . . Zchg.-Nr. . . . . Material . . . .
Buch- u. Bestell-Nr. . . . . . . Besteller: . . . . . . Datum d. Bestellg. . . . . . .

Stückzahl	Benennung	Einzel-Std.	Gesamt-Std.	Bemerkungen

Meister: . . . .

Die Bestellung wurde erledigt
durch vollständige Lieferung am: . . . . Name: . . . . . .
(vom abliefernden Meister auszufüllen)

Lw. . . . .
Unterschrift

Bemerkung: Materialmangel und sonstige Störungen in der Fabrikation sofort dem Betriebsbüro melden. Diese Karte bei fertiger Arbeit sofort im Betriebsbüro abliefern.

Muster 2 (Rückseite)

Angaben über Teillieferungen

Gedinge-zettel Nr.	Kontroll-Nr.	Stück-zahl	Stunden-zahl	Lohnsatz M.	Pf.	Preis M.	Pf.	Bemerkungen

Muster 3

Lok.-Nr.	Eing.	Vorauss. Ausg.	Buch-Nr.	Best.-Nr.	Besteller	Material	Tag der Bestellung	Termin

Auftragzettel

Stück-zahl	Gegenstand und Art der Bearbeitung	Zeichnung	Lohnsatz M.	Pf.	Gesamt-stunden Std.	Min.	Bemerkungen
	An Lw.						Lw. . . . .
	Bestellung erledigt am	Name					Unterschrift

Ohne Gedingezettel darf keine Arbeit begonnen werden.

den Privatbetrieben, besondere Buden inmitten ihrer Meisterschaft aufgestellt. Sie sind von schriftlichen Arbeiten im weitgehendsten Maße entlastet und können sich ganz dem eigentlichen Aufsichtsdienst widmen.

Soweit sich bei der Kürze der Zeit sagen läßt, hat sich das Verfahren bereits bewährt. Die Arbeiter haben sich schnell eingewöhnt. Das Mißtrauen gegen das frühere Stückzeitverfahren beruhte nicht zum wenigsten auf dem Umstand, daß die Arbeiter sich in den endlosen Stückverzeichnissen, deren Erledigung sich oft wochenlang hinzog, kaum zurechtfanden. Jetzt haben sie stets ihre Gedingezettel in Händen und können jederzeit ihren Verdienst nachprüfen. Die Leistungen der Lokomotivenabteilung sind denn auch beträchtlich gestiegen, wozu allerdings auch die Säuberung der Werkstätte von ungeeigneten Elementen beigetragen hat; während vor der Schließung der Werkstatt eine Belegschaft von 1153 Mann in zwei Schichten wöchentlich durchschnittlich fünf bis sechs Lokomotiven fertigstellte, wurden in den beiden Wochen vom 16. bis 28. Februar d. J. von 714 Mann in einer Schicht je 9 Lokomotiven herausgebracht. (Es werden hauptsächlich T 9-, T 11- und T 12-Lokomotiven unterhalten.) Die Durchführung des Verfahrens auch in der Wagenabteilung ist im Gange.

Es ist selbstverständlich, daß das vorstehend beschriebene Verfahren sich noch verbessern läßt. Zunächst ist eine gründliche Erprobung notwendig, die vom Minister der öffentlichen Arbeiten mit Erlaß vom 26. Februar d. J. — VI 66 D 3521 — angeordnet ist. Das Verfahren soll zunächst in den Werkstätten der Eisenbahndirektion Berlin und in der Hauptwerkstätte Leinhausen für die Lokomotiv- und Wagenausbesserung eingeführt werden; in den Hauptwerkstätten Darmstadt, Frankfurt a. M., Nied und Recklinghausen kommt das Verfahren der Rheinischen Metallwaren- und Maschinenfabrik in Düsseldorf zur Anwendung. (Diese Firma hat ebenso wie die A. E. G. den Lokomotivbau zunächst mit Lokomotivausbesserungen begonnen). In allen übrigen Haupt- und Nebenwerkstätten soll die Gedingearbeit unter weitmöglichster Verwendung der vorhandenen Vordrucke und in sinngemäßer Anwendung der bereits früher aufgestellten Stückzeitgedinge aufgenommen werden. Die weitere Durchbildung und baldmöglichste Vereinheitlichung dieser drei versuchsweise eingeführten Gedingeverfahren wird der neu bestellte „Ausschuß für Arbeitsverfahren in Haupt- und Nebenwerkstätten“ durchführen, der bereits mit seinen Arbeiten begonnen hat.

Der Uebergang der Eisenbahnen auf das Reich.

(Schluß aus Nr. 20.)

IV.

Organisationsfragen.

Stellt für die Wirtschaftsführung der zukünftigen Reichseisenbahnen die Reichsverfassung bestimmte Grundsätze auf (Art. 92: „selbständiges wirtschaftliches Unternehmen“), so war das Bestreben der Eisenbahnländer verständlich, auch im übrigen hinsichtlich der in Fachkreisen und in der Öffentlichkeit geforderten Neugestaltung des Eisenbahnwesens gewisse Richtlinien im Staatsvertrage festzulegen. Diese Bestrebungen wurden begünstigt durch „Reformvorschläge“ der letzten Zeit, in denen oft erörterte Probleme des Eisenbahnwesens in neuem Gewande dargestellt wurden, und in denen vor allem eine völlige Umgestaltung der heute geltenden Organisationsformen gefordert wurde. An dem historisch Gewordenen und Bewährten gingen diese Vorschläge mehr oder weniger achtlos vorbei. Das Reich mußte demgegenüber daran festhalten, daß namentlich bei der augenblicklichen Empfindlichkeit des Eisenbahnapparates eine Umgestaltung des Eisenbahnwesens nur allmählich von unten herauf möglich ist, daß dabei die bisherige Entwicklung und die bewährten Vorzüge der geltenden Systeme zu beachten sind und daß Abänderungen eine eingehende und auf genauer Kenntnis der einzelnen Arbeitsvorgänge beruhende Untersuchung voraussetzen. Bei dieser Sachlage konnte es nicht in Frage kommen, irgendeine Form der zukünftigen Organisation des Eisenbahnwesens, wie dies mehrfach gefordert wurde, im Vertrage festzulegen, und zwar um so weniger, als an dieser Angelegenheit nicht nur die vertragschließenden Länder, sondern die Gesamtheit der Länder beteiligt sind.

Dagegen ist in dem Staatsvertrage der Grundsatz der Dezentralisation ausgesprochen, wonach nur insoweit zentralisiert werden soll, „als es zur Erfüllung der Aufgaben der Reichseisenbahnen als einer einheitlichen Verkehrsanstalt unbedingt geboten ist“. Auch ist zum Ausdruck gebracht, daß diese Zentralisation gleichmäßig durchzuführen ist. Die Zuständigkeit des Reichsverkehrsministeriums umfaßt dabei außer einem durchgreifenden Anordnungsrecht die Aufsicht, oberste Leitung, Festsetzung des Haushalts, Führung der allgemeinen Verkehrspolitik, den Erlaß allgemeiner Bestimmungen usw., Grundsätze, die im Laufe der Jahre nach den Erfordernissen des Unternehmens wandelbar sind, aber immer nur unter dem Gesichtspunkt einer Dezentralisation geändert werden können. Für die Neugestaltung des Eisenbahnwesens sollen ferner nach dem Vertrage verkehrstechnische und wirtschaftliche Gesichtspunkte maßgebend sein, was mit den Grundsätzen jeder gesunden Verkehrspolitik übereinstimmt und in den augenblicklichen Zeiten wirtschaftlicher Bedrängnis in besonders starkem Maße gefordert werden muß. Die lange Leidensgeschichte des Reichseisenbahngedankens lehrt uns andererseits, daß die heute vielfach auftretende Forderung der Entpolitisierung der Wirtschaft leider meist der Wucht der Verhältnisse nicht standhält. Die bisherige Verbindung der Staatseisenbahnen mit dem Staatsorganismus der Länder läßt sich nicht ohne eine gewisse Schonung der historischen Entwicklung abreißen, wenn man nicht immer politische Schwierigkeiten hervorrufen will, die zu vermeiden heute mehr denn je Anlaß vorliegt. Dieser politischen Notwendigkeit trug auch die bekannte Erklärung des Reichsverkehrsministers Dr. Bell gegenüber der bayerischen Regierung vom Oktober v. J. Rechnung, die eine weitgehende Berücksichtigung der bayerischen Eisenbahnwünsche im Rahmen der Reichsverfassung zusagte und damit wesentlich zur Beruhigung der bayerischen Bevölkerung beigetragen hat. Dem politischen Moment ist im Staatsvertrage insofern Rechnung getragen, als die Neuordnung des Eisenbahnwesens der Genehmigung des Reichsrats unterliegen soll. Dadurch ist eine für die Wertung der politischen Fragen sachverständige Instanz eingeschaltet worden. Im übrigen wird vor organisatorischen Änderungen, die eine von der heutigen wesentlich abweichende Bezirkseinteilung oder eine Verlegung des Sitzes der höheren Eisenbahnbehörden vorsehen würden, die Zustimmung der beteiligten Länder erfolgen.

Für die Übergangszeit, d. h. bis zur Durchführung der Neuordnung, deren Vorbereitung jedenfalls Jahre erfordern wird, waren besondere Regelungen zu treffen. Am 1. April d. J. müssen schon aus rein praktischen Erwägungen die bisherigen Eisenbahnbehörden zunächst bestehen bleiben. Das Reichsverkehrsministerium übernimmt am 1. April 1920 zunächst die oberste Leitung und die Vertretung der Verwaltung gegenüber der Reichsregierung, dem Reichsrat und der Nationalversammlung. Die Eisenbahnverwaltungen der Länder arbeiten in ihrer augenblicklichen Zusammensetzung weiter und geben die Zuständigkeiten, die vom Reichsverkehrsministerium beansprucht werden, nach und nach bis zum 1. April 1921 an dieses ab. (Infolge des erwähnten Grundsatzes der Dezentralisation wird übrigens das Reichsverkehrsministerium auch nach seiner Durchbildung geringere Zuständigkeiten als das heutige preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten und das bayerische Verkehrsministerium besitzen.) Während der einjährigen Übergangszeit arbeiten die bisherigen landesstaatlichen Ministerien — natürlich ohne Minister und ohne Verantwortung gegenüber der Volksvertretung der Länder — als Reichsbehörden unter den Bezeichnungen „Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Preußen-Hessen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden“ weiter, während für Mecklenburg und Oldenburg die Weiterbehandlung durch die Generaldirektion in Schwerin und

die Eisenbahndirektion in Oldenburg ohne eine zusätzliche Bezeichnung vorgesehen ist. Die Eisenbahnabteilung des hessischen Finanzministeriums wird — im Rahmen ihrer Befugnisse aus dem Staatsvertrag zwischen Preußen und Hessen über die gemeinschaftliche Verwaltung des beiderseitigen Eisenbahnbesitzes — an den Geschäften der Zweigstelle Preußen-Hessen beteiligt. Spätestens nach Beendigung der Bildung des Reichsverkehrsministeriums (1. April 1921) sind in Sachsen, Württemberg und Baden die Generaldirektionen mit der Bearbeitung der vom Reichsverkehrsministerium nicht beanspruchten bisherigen ministeriellen Zuständigkeiten zu betrauen und die in diesen Ländern befindlichen Zweigstellen aufzuheben. Dagegen führen die Zweigstelle Preußen-Hessen und die Zweigstelle Bayern auch nach diesem Zeitpunkt — und zwar unter noch zu vereinbarenden Bezeichnungen — die nicht auf das Reichsverkehrsministerium übergegangenen Geschäfte bis zur Neuorganisation des Eisenbahnwesens weiter. — Die vereinbarte Lösung trägt den vorhandenen Schwierigkeiten in einer erträglichen Form Rechnung.

Diese Neugestaltung des Eisenbahnwesens bildet im übrigen die große Frage, von der in hohem Maße die Gesundung unseres Wirtschaftslebens abhängt. Daß sie bereits am 1. April d. J. von der dann vorhandenen Einheitsverwaltung mit allen Kräften in Angriff genommen werden kann, darin liegt einer der wesentlichen Vorteile der Vorrückung des verfassungsmäßigen Termins um ein Jahr. Praktische Anfänge zu einer derartigen Umbildung einzelner Zweige des Eisenbahnunternehmens, vor allem des wichtigen Werkstättenwesens, haben bei einzelnen Verwaltungen schon eingesetzt. Der Reichsverkehrsminister hat auch bereits im Oktober vorigen Jahres erklärt, daß diese Neugestaltung des Eisenbahnwesens nur im engen Zusammenwirken mit dem Personal und mit Technik und Wirtschaft durchzuführen sein werde, während die tatsächliche Inangriffnahme der Arbeiten durch die inzwischen geplante frühzeitige Vereichlichung gehindert wurde. Von unten herauf und von dem einzelnen Arbeitsvorgang aus wird diese Neugestaltung allmählich und planmäßig zu erfolgen haben, und man darf erwarten, daß es dabei gelingt, politische Momente möglichst zurückzudrängen und dem Grundsatz der Erzielung von Höchstleistungen mit möglichst geringem Kräfteverbrauch zum Durchbruch zu verhelfen. Man wird in alle Zellen des umfangreichen Eisenbahnbetriebes hineinleuchten und sie auf Wirtschaftlichkeit zu untersuchen haben. Dem Eisenbahnpersonal aber fällt hierbei die besondere Aufgabe zu, in seinen Reihen dahin aufklärend zu wirken, daß das am Boden liegende Deutschland von allen seinen Volksgenossen höchste Kraftanspannung beanspruchen muß, und daß bei der Durchführung dieses Grundsatzes das Verkehrspersonal mit in der ersten Reihe zu marschieren haben wird.

V.

Grundlinien der zukünftigen Eisenbahnpolitik.

Hinsichtlich der zukünftigen Eisenbahnpolitik sind im Vertrage gewisse Richtlinien festgelegt, die aber, wie vorweg bemerkt sei, im wesentlichen eine Fortsetzung der bisherigen Eisenbahnpolitik der Länder bedeuten.

Aus der Reichsverfassung ist die Bestimmung übernommen, daß die Reichseisenbahnen als einheitliche Verkehrsanstalt verwaltet werden; hieran ist die Verpflichtung der Verwaltung geknüpft, das ganze Reichseisenbahnnetz nach gleichen Gesichtspunkten zu behandeln, insbesondere die Interessen des Eisenbahnpersonals und die Verkehrs- und volkswirtschaftlichen Interessen aller Länder unter Abwägung der verschiedenen Verhältnisse gleichmäßig zu berücksichtigen und bei widerstreitenden Interessen auf einen gerechten Ausgleich bedacht zu sein. Die von den Ländern begonnenen Bauten sind fortzuführen, soweit das Bedürfnis in unveränderter Weise fortbesteht und nicht Rücksichten auf die wirtschaftliche Lage der Reichseisenbahnen entgegenstehen. Bei Meinungsverschiedenheiten entscheidet auf Antrag der Staatsgerichtshof. Neue Bahnen sowie zweite und dritte Gleise sind nach Maßgabe der Verkehrs- und wirtschaftlichen Bedürfnisse der Länder und der verfügbaren Mittel zu bauen. Das gleiche gilt von dem Um- und Ausbau der bestehenden Anlagen. Pläne für größere Eisenbahnbauten sind rechtzeitig den Regierungen der Länder zur Stellungnahme zu übermitteln. Bei der Zusammensetzung des Reichseisenbahnrats und der örtlichen Beiräte sind die wirtschaftlichen Körperschaften und die Vertretungen der Erzeuger- und Verbraucherkreise nach ihrer Bedeutung für das Wirtschaftsleben des Landes zu berücksichtigen. Den Landesregierungen steht das Recht zu, Vertreter zur Teilnahme an den Verhandlungen dieser Beiräte abzuordnen. Den Mitgliedern der gesetzgebenden Körperschaften der Länder wird das Reich in dem bisherigen Umfange Freifahrt gewähren.

Die Tarife sind unter Wahrung der Einheit und mit tunlichster Schonung bestehender Verhältnisse fortzubilden; den Verkehrsbedürfnissen der Länder, namentlich auf dem Gebiet der Rohstoffversorgung, ist nach Möglichkeit Rechnung zu tragen.

Bei der Vergebung von Arbeiten und Lieferungen für die Reichseisenbahnen sind die Unternehmer im gesamten Reichsgebiet nach gleichen Grundsätzen zu berücksichtigen. Es ist dafür Sorge zu tragen, daß Industrie, Handwerk und Handel in der bisherigen Weise herangezogen und in ihrer Entwicklung gefördert werden. In dem Staatsvertrage wird schließlich der Weg zur Verminderung der Zahl der heute bestehenden Wagenklassen beschritten. Es ist bestimmt, daß die unterste Klasse der Personenzüge zum mindesten entsprechend der bisherigen Übung in den einzelnen Ländern mit Sitzplätzen ausgestattet sein muß, und daß neue Wagen dieser Klasse vollständig mit Sitzplätzen ausgerüstet werden, soweit nicht für Reisende mit Traglasten Vorsorge zu treffen ist. Damit wird das in Süddeutschland geltende System, das keinen grundsätzlichen Unterschied in der Ausstattung der 3. und 4. Klasse kennt, für das gesamte Reichsgebiet angenommen.

Die Zuständigkeit des Reiches erstreckt sich nach der Reichsverfassung nicht auf die nicht dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen, also auf die Kleinbahnen im Sinne der preußischen Bestimmungen und die ihnen gleichzuachtenden Bahnen. Diese unterstehen nach wie vor der Gesetzgebung und Aufsicht der Länder. Der Staatsvertrag nimmt jedoch nach zwei Richtungen auf die Kleinbahnen Bezug. Der Fortsetzung der bisherigen Eisenbahnpolitik der Länder entspricht die Verpflichtung des Reichs, den Bau von nebenbahnähnlichen Kleinbahnen im Sinne der preußischen Grundsätze geldlich zu unterstützen. Für den Umfang dieser Pflicht ist die bisher in Preußen übliche Unterstützung als maßgebend bezeichnet. Voraussetzung ist, daß die Länder für das Unternehmen mindestens den gleichen Staatsbeitrag zur Verfügung stellen wie das Reich. Die zweite Bestimmung verpflichtet die Länder, ein ihnen zustehendes Erwerbsrecht für Kleinbahnen dem Reiche zu übertragen, falls die betreffende Kleinbahn eine solche Verkehrsbedeutung gewonnen hat, daß sie als eine Eisenbahn des allgemeinen Verkehrs anzusehen ist. Die Notwendigkeit, derartige Linien dem Reichseisenbahnnetz einzugliedern, liegt auf der Hand.

Umgekehrt ist in dem Staatsvertrage dem Reichsverkehrsminister die Befugnis zuerkannt, nach Anhörung der Landesbehörden zu entscheiden, daß eine Bahn mit Rücksicht auf ihre geringe Verkehrsbedeutung nicht als Glied des allgemeinen Eisenbahnnetzes und deshalb nicht als Eisenbahn des allgemeinen Verkehrs zu betrachten ist. Damit scheidet sie aus der Gesetzgebung und Aufsicht des Reiches aus und unterliegt nicht mehr dem Erwerb durch das Reich.

Auf folgende rechtlich bedeutsame Bestimmungen des Staatsvertrages sei noch hingewiesen: Die Gesetze und Verordnungen der Länder über das Eisenbahnwesen werden an sich durch den Übergang der Eisenbahnen auf das Reich nicht berührt. Sie treten jedoch insoweit außer Kraft, als sie mit dem Bestehen von Reichseisenbahnen nicht vereinbar sind, z. B. Eisenbahnfinanzgesetze der Länder. Im übrigen wird die Neugestaltung des Eisenbahnrechts eine besondere Aufgabe der Reichseisenbahnverwaltung sein. Das Reich tritt ferner in die Staatsverträge der Länder ein, soweit sie Rechte und Pflichten für die Eisenbahnverwaltung begründen.

Schließlich sei eine wichtige Steuerbestimmung erwähnt. Die Länder dürfen von den Reichseisenbahnen keine Staatssteuern erheben, da sie sonst die Einnahmen aus den Eisenbahnen, für die sie jetzt abgefunden werden, auf dem Umwege der Besteuerung wieder an sich ziehen könnten. Steuerausfälle, die sich für andere Steuerberechtigte (Kommunalverbände, Gemeinden usw.) ergeben, werden durch Abänderung des Reichsbesteuerungsgesetzes vom 15. April 1911 (R.G.Bl. S. 187) auszugleichen sein.

VI.

Zusammenfassung.

Die Schaffung der Reichseisenbahnen gerade im gegenwärtigen Zeitpunkt hat besondere politische und wirtschaftliche Bedeutung. Die politische liegt in der Bekräftigung des Bewußtseins der Zusammengehörigkeit und in dem tatsächlichen festeren Zusammenschluß zwischen Reich und Ländern. Dieser trotz allen Geredes von der Reichsmüdigkeit vorhandene gemeinsame Staatsgedanke wird im zukünftigen Deutschland nicht durch möglichst weitgehende Zu-

sammenfassung von Verwaltungsgeschäften, sondern durch den weiteren Ausbau der Selbstverwaltung der einzelnen Länder und Reichsteile zu erhalten und zu fördern sein. Dabei gehört es zur Aufgabe der Reichseisenbahnverwaltung, auch ihrerseits durch billige Rücksichtnahme auf die bisherige und die kommende Entwicklung in den einzelnen Ländern zur Vertiefung dieses Zusammengehörigkeitsgedankens und zur Stärkung der Freude am Reich beizutragen. Die wirtschaftliche Bedeutung des Zusammenschlusses liegt in der Möglichkeit, den gesamtdeutschen Verkehrsapparat durch einen Einheitswillen zu lenken und damit für den Wiederaufbau Deutschlands voll auszunutzen. Dazu bedarf es ein schleunigen und durchgreifenden Sanierung der Eisenbah finanzen, verbunden mit einer eingehenden Nachprüfung d Betriebs- und Wirtschaftsführung, ferner in einer mit all Mitteln anzustrebenden Verbesserung des technischen App rates, vor allem des Fuhrparks, und schließlich, aber nic zuletzt, in einer Erstarkung des bewährten Opfersinns d deutschen Eisenbahnpersonals. Gelingt es der Reichseise bahnverwaltung, diese Ziele zu erreichen, so ist ein wic tiger — vielleicht der entscheidende — Schritt zum Wiede aufstieg Deutschlands getan. S.

Die verkehrspolitischen Bestimmungen im ungarischen Friedensvertragsentwurfe.

In dem Maße, wie nach dem Friedensvertragsentwurf Ungarn Gebiete entrissen werden sollen, durch deren Verlust Industrie und Bergbau lahmgelegt werden müßten, soll auch Ungarns wichtigster Wirtschaftsorganismus, das Gefüge des in technischer und administrativer Beziehung musterhaft entwickelten Eisenbahnnetzes zerrissen und verstümmelt werden. Dieses gegen die Vernunft und die geschichtliche Entwicklung des ungarischen Verkehrswesens verstoßende Verfahren der Entente erfüllt jeden Unbefangenen mit Grauen. Die Naturwidrigkeit der neuen Gestaltung geht in handgreiflicher Weise aus den Maßnahmen hervor, von denen hier die wichtigsten erörtert werden sollen. Sie stimmen im wesentlichen mit dem Inhalt der Friedensverträge mit den anderen Mittelmächten überein.

Das ungarische Eisenbahnnetz, dessen Länge 22 600 km betrug, soll auf rund 8500 km zusammenschrumpfen, das heißt, 62 % des Eisenbahnnetzes sollen an Nachbarstaaten abgetreten werden. Da das in den ungarischen Eisenbahnen angelegte Kapital rund 8½ Milliarden Kronen beträgt, wäre der infolge Verstümmelung der Eisenbahnen entstandene Verlust mehr als 5½ Milliarden Kronen, wovon der auf die ungarischen Staatsbahnen entfallende Verlust etwa 2 Milliarden Kronen beträgt.

Infolge Abtretung der wichtigsten Linien der Eisenbahnen an die Nachbarstaaten entstehen, statt der bisherigen 27, 29 Grenzstationen, unter denen nur 7 auf ungarischem Gebiete, hingegen 42 Grenzpunkte auf offener Strecke lägen. Das Anwachsen der Grenzstationen müßte zweifellos auf die Abwicklung des Verkehrs hemmend wirken und mit erheblichen Kosten verbunden sein, denn auf jeder neuen Grenzstation müßte der vorhandene Bahnhof erweitert oder ein neuer ausgebaut, verschiedene Anlagen errichtet und zur Verrichtung des Eisenbahndienstes ein entsprechend vermehrtes Personal herangezogen werden.

In bezug auf die internationale Beförderung verfügt Art. 296, daß bis zum Abschluß eines neuen Abkommens für die internationale Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern mit der Eisenbahn die Bestimmungen des Berner Übereinkommens und die hierzu später erschienenen Zusätze maßgebend sind, jedoch soll das im Verlaufe von fünf Jahren nach Inkrafttreten des Friedensvertrags zu schließende neue Abkommen an Stelle des Berner Übereinkommens Ungarn selbst dann verpflichten, wenn diese Macht sich weigert, an der Vorbereitung mitzuwirken oder ihm beizutreten. Die Einseitigkeit der Bestimmungen des Friedensvertragsentwurfes erhellt insbesondere aus den Artikeln, die abweichend von den österreichischen Friedensbedingungen den Durchgangsverkehr durch Ungarn den Nachbarstaaten gewährleisten. So wird Ungarn nach Art. 268 verpflichtet, die freie Durchfuhr für die von oder nach den Gebieten der verbündeten Mächte bestimmten Güter zu gewährleisten, und nach Art. 295 sollen die durchgeführten Güter bezüglich der Gebühren, Erleichterungen und in jeder anderen Hinsicht die günstigste Behandlung erfahren, die Gütern gleicher Art, die auf irgendeiner ungarischen Strecke befördert werden, sei es im Binnenverkehr, sei es bei der Ausfuhr oder bei der Durchfuhr, bei gleichen Beförderungsverhältnissen zuteil wird. Demnach ist Ungarn das Recht genommen, seine Verkehrspolitik in dem Maße auszubilden, wie es die eigenen Interessen erheischen, und es wäre verpflichtet, für Güter fremder Staaten im Durchfuhrverkehr Frachtermäßigungen zu gewähren die aus dem Gesichtspunkte des Wettbewerbes zur Unterstützung des ungarischen eigenen Verkehrs für Ausfuhrgüter erstellt werden.

Art. 272—273 verpflichten Ungarn, diejenigen Vorteile und Tarifermäßigungen, die im Verkehr mit irgendeinem Hafen zu gewähren für notwendig erachtet werden, unbedingt auch den Seehäfen der verbündeten Mächte zu gewähren. Nach Art. 294 wird Ungarn zwar der freie Zugang zum Adriatischen Meere zugestanden und zu diesem Behufe die Freiheit über die Gebiete und zu den Häfen, die von der ehemaligen österreich-ungarischen Monarchie abgetrennt wurden, zuerkann trotz dieser Erleichterung aber kann der Verlust des einzige Hafens, den Ungarn besessen, und für dessen Ausbau meh als eine halbe Milliarde Kronen verwendet wurde, erwächs niemals verschmerzt werden.

Art. 297 verfügt, daß Züge und Wagen, die aus dem Gebie der verbündeten und assoziierten Mächte kommen, zu über nehmen und mit einer Schnelligkeit weiter zu befördern sin die wenigstens so groß ist wie die der besten Fernzüge au denselben Strecken. Die für diese direkte Beförderung e hobenen Preise dürfen keinesfalls höher sein als die im inne ren ungarischen Verkehr auf derselben Strecke bei gleicher G schwindigkeit und Bequemlichkeit zur Erhebung gelangender

Art. 300 enthält Bestimmungen über das rollende Materia der verbündeten und assoziierten Mächte. Dieses soll au den ungarischen Linien dieselbe Behandlung erfahren wi das ungarische, was den Wagenumlauf, die Erhaltung un die Ausbesserungen betrifft.

Art. 301 trifft Maßnahmen über die Übertragung von Eisen bahnlinien. Es werden die finanziellen Bestimmungen de Übertragung bezüglich der Konzessionsinhaber vorbehalten Demnach werden die zu überlassenden Staatsbahnen un Privatbahnen zwar nicht konfisziert, der Artikel gewähr aber in bezug auf die Bedingungen, unter denen die Ab lösung zu erfolgen hat, freie Hand. Hinsichtlich des Wagen parks werden sachverständige Ausschüsse entscheiden, wo bei die Länge der Strecken, ferner die Art und der Umfan des Verkehrs berücksichtigt werden. In diesen Ausschüsse soll auch Ungarn vertreten sein.

Art. 302 behandelt die Frage der ein anderes Land durch ziehenden Eisenbahnlinien. Dabei werden vorbehaltlich de besonderen Bestimmungen des Friedensvertrags die Betriebs verhältnisse durch ein Abkommen zwischen den beteiligte Eisenbahnverwaltungen geregelt; sollten sich diese über di Bestimmungen dieses Abkommens nicht einigen können, wir der Streit durch Sachverständigenkommissionen geschlichte

Wichtige Bestimmungen enthält Art. 303, der den Durch zugsverkehr durch ungarisches Gebiet regelt. Dieser Artik lautet: „Insbesondere soll das Betriebsübereinkommen de Linie Csata-Losonc für die direkte Durchfuhr von tschecho slowakischen Zügen mit tschecho-slowakischer Traktion un Bahnmannschaft in jeder Richtung durch ungarisches Gebi Vorsorge treffen. Mangels anderweitiger Übereinkunft so das Durchfuhrrecht dennoch verfallen entweder infolge Au führung einer in seiner Gesamtheit auf tschecho-slowakische Gebiet befindlichen direkten Verbindung zwischen Csata un Losonc, oder nach Ablauf von 15 Jahren nach Inkrafttrete dieses Vertrages, was immer von diesen Eventualitäten sic früher ereignen sollte.“ Dasselbe gilt auch über das Betrieb übereinkommen mit Rumänien in bezug auf die Linie vo Nagyszalonta über Békéscsaba nach Arad und nach Kisjen mit dem Unterschiede, daß diese Verpflichtung schon nac Ablauf von 10 Jahren erlöschen darf.

Um für die auf südslawischem Gebiet befindliche Sta und den Bezirk Gola die Benutzung der auf unga rischem Gebiet befindlichen Station Gola wie die der bezü lichen Bahnstrecke zu sichern, ferner um auch dem sü slawischen Verkehr den freien Gebrauch der direkten Bahnve bindung zwischen der Cźaktornya-Nagykanizsa-Linie und de Linie Zagreb-Gyékényes für die Zeit zu sichern, bis zwische den obengenannten Linien auf südslawischem Gebiete ein direkte Eisenbahnlinie vollendet wird, sollen die Betrieb bedingungen der Station Gola und der Kotor-Barcs-Eisen bahnlinie in einem Übereinkommen niedergelegt werden, da zwischen den ungarischen und südslawischen Bahnverwa tungen abzuschließen ist.

Art. 304 enthält die Bestimmungen über die Regelung de auf den Gebieten mehrerer Staaten gelegenen Privatbahne und zwar wird im Wege eines Übereinkommens die a ministrative und technische Neuordnung der benannten Bah

linien durchgeführt werden. Streitpunkte sowie sämtliche Fragen über die Auslegung der Verträge hinsichtlich der Einlösung der Linien werden durch Schiedsrichter, die der Völkerbund ernennt, geschlichtet.

Art. 305 sichert das Recht dem tschecho-slowakischen Staat zu, während einer fünfjährigen Zeitdauer nach Inkrafttreten des Vertrages die Verbesserung der auf ungarischem Gebiet befindlichen Linie Pozsony (Preßburg)-Nagykanizsa zu beanspruchen. Sollte sich Ungarn nicht selbst zur Bezahlung dieser Arbeit entschließen, so hat die Tschecho-Slowakei die Verbesserungskosten zu bestreiten. Nach dem Verlauf eines vom Rate des Völkerbundes als angemessen erachteten Zeitraumes hat ein von diesem Rate bestellter Schiedsrichter den Teil der Verbesserungskosten festzustellen, der wegen der durch diese Arbeiten verursachten Ertragssteigerung ungarischerseits dem tschechoslowakischen Staate zurückzuerstatten ist.

Art. 307 erkennt dem tschecho-slowakischen Staat das Recht zu, seine Züge über die auf ungarischem Gebiete gelegenen Teilstrecken folgender Linien zu führen: von Pozsony nach Fiume über Hegyeshalom, Csorna,Hegyfalu, Zalahér, Zala-Szent-Iván, Murakeresztúr und die Zweiglinien von Hegyfalu bis Szombathely (Steinamanger) und von Murakeresztúr nach Pragerhof.

Nach Art. 308 hat Ungarn einer im Namen der alliierten und assoziierten Mächte erlassenen Beförderungsanweisung, sowohl hinsichtlich der Beförderung von Truppen, Munition usw., wie auch von Nahrungsmitteln für bestimmte Gegenden, ferner hinsichtlich möglichst rascher Wiederherstellung geregelter Beförderungsverhältnisse zu entsprechen. Demzufolge wäre Ungarn unter die Vormundschaft eines fremden Staates gestellt, dem das Recht zugestanden wäre, zu jeglicher Zeit zu kontrollieren, ob und in welchem Maße die Beförderungsverhältnisse den Interessen des fremden Staates entsprechen. Schon aus dem Grunde der im Vertragsentwurf auf Schritt und Tritt erscheinenden Einseitigkeit können diese in der Geschichte beispiellos stehenden und gegen jegliches Rechtsgefühl und jede Billigkeit verstoßenden Maßnahmen nicht angenommen werden. B. Welwart.

Im Anschluß an obige Ausführungen seien noch die zollpolitischen Bestimmungen des Friedensvertragsentwurfs und diejenigen über die Auslieferung der Handelsschiffe und Fischereifahrzeuge kurz erwähnt.

Der X. Teil des Friedensvertragsentwurfes befaßt sich mit den wirtschaftlichen Bestimmungen, und zwar regeln die Artikel 200 und 201 die einseitige Meistbegünstigung für die alliierten und assoziierten Mächte mit Bezug auf die Einfuhr nach Ungarn und Art. 202 hinsichtlich der Ausfuhr aus Ungarn.

Im Sinne dieser Artikel darf eine unterschiedliche Behandlung weder unmittelbar durch zollpolitische Maßnahmen bei Regelung der Ein- und Ausfuhr, noch mittelbar vorgenommen werden, etwa durch Zollverwaltungs- oder Abfertigungsvorschriften, durch Untersuchungs- oder Analysierungsmethoden, durch Zahlungsvorschriften für die Gebühren, Tarifierungs- oder Tarifauslegungsgrundsätze oder durch Monopole. Damit der Handel der Ententemächte nicht zugunsten der ungarischen Volkswirtschaft Schaden erleide, verfügt Art. 216 ohne Rücksicht auf die aus der einseitigen Meistbegünstigung entstehenden unermeßlichen Nachteile für Ungarns Wirtschaftsleben, daß selbst in dem Falle, wenn der Außenhandel unmittelbar von der ungarischen Regierung auf ihre eigene Rechnung betrieben würde, diese keinerlei Vorrechte und Freiheiten der Souveränität dieserhalb genieße, auch nicht den Anschein haben solle, als ob sie in deren Besitze wäre. Die einseitige Meistbegünstigung für die alliierten und assoziierten Mächte erhellt am handgreiflichsten aus dem Art. 203, der folgendermaßen lautet: „Alle Begünstigungen, Befreiungen oder Vorzugsrechte in bezug auf die Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren, die von Ungarn irgendeinem der alliierten oder assoziierten Staaten oder irgendeinem andern fremden Lande eingeräumt werden, treten gleichzeitig und bedingungslos ohne besondern Antrag und ohne Gegenleistung für sämtliche alliierten oder assoziierten Staaten in Geltung."

Art. 204 verpflichtet Ungarn, die vor dem Kriege für den Verkehr der adriatischen Häfen bestandenen Zollnachlässe drei Jahre hindurch aufrechtzuerhalten. Nach Art. 206 ist Ungarn verpflichtet, während 6 Monate nach Inkrafttreten des Friedensvertrages die vorteilhaftesten Zollsätze, die für die Einfuhr in die ehemalige Monarchie am 28. Juli 1914 in Anwendung waren, den alliierten und assoziierten Mächten zu gewähren. Weitere dreißig Monate lang bleiben Italien und Serbien im Genuß dieser vorteilhaftesten Zollsätze für die Einfuhr von frischen und trockenen Früchten, frischem Gemüse, Olivenöl, Eiern, von Schweinen und Selchwaren und von lebendem Geflügel.

Indessen entsagen die Ententemächte jenen Zollvorteilen, die sich Ungarn, Österreich und die tschecho-slowakische Republik durch etwaige Sonderabkommen gegenseitig zusichern.

Über das ungarische Handelsschiffahrtwesen verfügen die im Anhang III des Friedensvertragsentwurfes enthaltenen Bestimmungen, die auf Grund des Grundsatzes: „Tonne für Tonne und Klasse für Klasse" das Recht der Entente auf Ersatz aller durch Kriegsereignisse verlorenen oder beschädigten Handelsschiffe und Fischereifahrzeuge festlegen. Demnach ist die ungarische Regierung verpflichtet, binnen zwei Monaten nach Inkrafttreten des Vertrages alle im Anhange bezeichneten Schiffe und Boote dem Wiedergutmachungsausschuß auszuliefern. Zu den Schiffen und Booten gehören alle Schiffe und Fahrzeuge, die a) die österreichisch-ungarische Handelsflagge führen oder zu führen das Recht haben, die in einem Hafen des ehemaligen ungarischen Königreichs registriert sind, oder b) die einer Person, Gesellschaft oder Vereinigung, welche Angehörige des ehemaligen ungarischen Königreichs ist, oder einer Gesellschaft oder Vereinigung gehören, die einem andern nicht alliierten oder assoziierten Lande angehört und unter der Kontrolle oder der Leitung von Staatsangehörigen des ehemaligen ungarischen Königreichs steht, oder c) die gegenwärtig im Bau sind, und zwar: 1. auf dem Gebiete des ehemaligen ungarischen Königreichs, 2. in andern als den verbündeten oder assoziierten Ländern für Rechnung einer Person, Gesellschaft oder Vereinigung, die Angehörige des ehemaligen ungarischen Königreichs ist. Zwecks Beschaffung von Eigentumstiteln für jedes der solchermaßen auszuliefernden Schiffe hat die ungarische Regierung a) für jedes Schiff dem Wiedergutmachungsausschusse auf Verlangen eine Verkaufsurkunde oder irgendeinen sonstigen Eigentumstitel zu übermitteln, der den Übergang des vollen Eigentums frei von allen Vorrechten, Pfandrechten und sonstigen Lasten an dem Schiffe auf den genannten Ausschuß ergibt; b) alle vom Wiedergutmachungsausschuß angegebenen Maßnahmen zur Sicherstellung der Ausfolgung dieser Schiffe an den Ausschuß zu ergreifen.

Ungarn verpflichtet sich binnen zwei Monaten nach Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages gemäß einem vom Wiedergutmachungsausschuß aufzustellenden Verfahren den alliierten und assoziierten Mächten alle Flußschiffe und anderen Fahrzeuge der Flußschiffahrt, die seit dem 1. August 1914 unter irgendwelchem Rechtstitel in seinen oder seiner Staatsangehörigen Besitz gelangt sind, und deren Identität festgestellt werden kann, in Natur und in einem normalen Erhaltungszustand zurückzugeben.

Zum Ausgleich für die Verluste an Flußschiffahrttonnengehalt, die die alliierten und assoziierten Mächte aus irgendeinem Grunde während des Krieges erlitten haben, und die durch oben vorgeschriebene Rückgabe nicht ersetzt werden können, verpflichtet sich Ungarn, dem Wiedergutmachungsausschuß einen Teil seines Flußfahrzeugparks, und zwar bis zur Höhe dieser Verluste, abzutreten, höchstens jedoch 20 % des gesamten Parks nach seinem Bestande vom 3. November 1918.

Aus diesen Vertragsbestimmungen ist ersichtlich, daß die im Besitze der Schiffahrtunternehmungen befindlichen Schiffe an die Entente ausgeliefert werden sollen. Dies bedeutet einen Eingriff in das Privateigentum. Doch glaubt die Entente sich über den Grundsatz der Unantastbarkeit des Privateigentums auf solche Art hinwegsetzen zu können, daß sie Ungarn verpflichtet, sich diese Privatschiffe gegen Entschädigung ins Staatseigentum überliefern zu lassen.

Es ist ferner unbillig, daß die Entente auf Übergabe sämtlicher Handelsschiffe besteht, da doch Ungarn, wenn überhaupt von Billigkeit die Rede wäre, zur Entschädigung nur jener Schiffe der Entente zu verpflichten wäre, die infolge von Kriegsereignissen in Verlust geraten oder beschädigt worden sind. Allem Anscheine nach aber verfolgt die Entente die Ansicht, daß Ungarn in dieser Beziehung nicht nur für seine eigenen Wiedergutmachungslasten zu haften habe, sondern auch für die seiner Bundesgenossen.

Sollte die Entente auf dem im Friedensvertragsentwurf eingenommenen Standpunkt weiter beharren, indem sie die Auslieferung sämtlicher Handelsschiffe beansprucht, so wäre dies in hohem Maße ein Verstoß gegen Recht und Billigkeit.

Beschlüsse der ständigen Tarifkommission.

In der am 11. und 12. Februar d. J. in Weimar abgehaltenen 121. Sitzung der ständigen Tarifkommission und des ihr beigeordneten Ausschusses der Verkehrsinteressenten sind die folgenden, die deutschen Eisenbahntarife, Teile I betreffenden Beschlüsse gefaßt worden:

A. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I A.

1. Die Bestimmungen über die Beförderung von Kostbarkeiten im Güter-, Gepäck- und Expreßgutverkehr sollen von einem besonders eingesetzten Unterausschuß, dem drei Kommissionsverwaltungen (Berlin, Stuttgart und Elberfeld) und drei Mitglieder des Ausschusses der Verkehrsinteressenten (die Herren Arnhold, Simon und Knecht) angehören, überprüft werden. Bis zur Beendigung der Arbeiten dieses Unterausschusses soll den lautgewordenen Wünschen der Verfrachter dadurch Rechnung getragen werden, daß durch Änderung der Ausführungsbestimmung II zu § 54 (2) B 1 EVO. Ballenverpackung auch da zugelassen wird, wo sie handelsüblich ist. Sie muß jedoch derart sein, daß die Ware dem leichten Zugriff nicht zugänglich ist. (Bisher mußte der Absender von Kostbarkeiten das Fehlen oder die Mängel der Verpackung gemäß § 62 (2) EVO. anerkennen, soweit die Kostbarkeiten nicht in fest verschlossenen Fässern oder Kisten gut verpackt waren.) Ferner ist in der heutigen Annahmebeschränkung für Frachtstücke von mindestens 25 kg Einzelgewicht insofern eine Milderung eingetreten, als eine Ermäßigung dieses Einzelgewichts auf 20 kg bei Aufgabe als Eilgut und auf 10 kg bei Aufgabe als beschleunigtes Eilgut stattgefunden hat. Um außerdem weitere Zweifel darüber auszuschließen, daß bei der Bemessung des Wertes für 1 kg der Ware das Gewicht der z. B. bei Zigaretten regelmäßig vorkommenden inneren Verpackung nicht mitgerechnet werden darf, sollen in der Ausführungsbestimmung II (1) zu § 54 (2) B 1 EVO. die Worte „für 1 kg der Ware" und in der Ausführungsbestimmung zu § 89 (2) EVO. die Worte „für das Kilogramm der Ware" ersetzt werden durch „für 1 kg Reingewicht des unverpackten Gegenstandes (sogenannte innere Verpackung gilt nicht als Ware)". Sodann wird in Zukunft die Zusammenladung von Kostbarkeiten mit anderen Gütern gestattet, allerdings müssen in diesem Falle die für Kostbarkeiten bestehenden Bestimmungen auf die ganze Sendung Anwendung finden. Bei Umzugsgut in Wagenladungen, das sich aus Kostbarkeiten und gewöhnlichem Gut zusammensetzt, brauchen die Kostbarkeiten im Frachtbrief nicht mehr als solche bezeichnet zu werden; die Wagen müssen aber mit gut schließenden Schlössern und Möbelwagen außerdem durch eiserne Vorlegestangen gesichert sein. (ÄD.)

2. Das Tarifamt München hatte beantragt, die nach Ziffer 10 der Anlage II während des Krieges zugelassene Ausnahme, daß Gerbrinde, Heidekraut, Schilfrohr usw. auch unbedeckt zur Beförderung angenommen werden und Sendungen von Holzwolle, Flachs und Hanf mindestens oben und an den Stirnwänden (nicht auch an den Seitenwänden) bedeckt sein müssen, wieder aufzuheben. Der Antrag wurde aber wegen des angeblich immer noch vorhandenen Mangels an Wagendecken abgelehnt.

3. Die Anlage II (Vorschriften über die Verpackung und Verladung bestimmter Güter) soll durch die Aufnahme von leeren Behältern, in denen Leichen enthalten waren, ergänzt werden. Solche Behälter müssen völlig gereinigt und mit geeigneten Desinfektionsmitteln behandelt werden, so daß sie keinen fauligen Geruch verbreiten; im Frachtbrief ist auf ihre frühere Verwendung hinzuweisen, sie werden in offenen Wagen befördert und sind außerdem von der Annahme als Eilstückgut ausgeschlossen. (ÄD.)

B. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B.

1. Bei der Einführung des Kriegszuschlags um 60 % am 1. April 1919 und bei der Erhöhung der Frachtsätze des Güterverkehrs um 50 % am 1. Oktober 1919 hat eine gleichmäßige Erhöhung der Mindestfrachten und einiger weiterer Gebühren im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B nicht stattgefunden. Dieses Versäumnis ist jetzt nachgeholt und gleichzeitig die am 1. März d. J. eingetretene Tariferhöhung um weitere 100 % mit berücksichtigt worden. Infolgedessen hat eine Neufestsetzung der Mindestfracht für Eilgut auf 2,40 ℳ stattgefunden, für beschleunigtes Eilgut auf 3,20 ℳ, und für Frachtstückgut auf 1,60 ℳ. Ebenso ist die ermäßigte Deckenfracht (§ 55 Ziff. 3 ATV.) auf 1,60 ℳ, und die Schutzwagengebühr (§ 32 (1) ATV.) auf 0,60 ℳ erhöht worden. Bei der Beförderungsgebühr für Kostbarkeiten in Gepäckwagen (§ 19 (1) ATV.) hat außerdem eine Trennung nach Zuggattungen stattgefunden, so daß sich diese Gebühr nunmehr beläuft: für Gepäckwagen in Eil- oder Schnellzügen auf 7,20 ℳ, in anderen Zügen auf 4,80 ℳ für den Wagen und das Tarifkilometer. (ÄD*.)

2. Die Aufhebung der für die Ausfuhr vorgesehenen Ermäßigungen ist s. Zt. mit der Maßgabe erfolgt, daß diese Ermäßigungen sechs Monate nach Friedensschluß automatisch wieder in Kraft treten sollen, es sei denn, daß auf Grund vorgenommener Einzelprüfung ein Bedürfnis hierfür nicht mehr anzuerkennen ist. Dieser Beschluß ist jetzt aufgehoben und die Einzelprüfung, bei welchen Ausfuhrermäßigungen die dauernde Aufhebung ins Auge gefaßt werden kann, so lange vertagt worden, bis ein Bedürfnis hierfür wieder hervortritt. (ÄD.)

3. Es war beantragt, die Fracht für landwirtschaftliche Maschinen und Geräte, die durch die Seitentüren bedeckter Wagen nicht verladen werden können, nach dem wirklich verladenen Gewicht zu berechnen, d. h. von der Frachtzahlung für das vorgeschriebene Mindestgewicht von 4000 kg bei Aufgabe als Eilstückgut und von 2000 kg bei Aufgabe als Frachtstückgut abzusehen. Weiter wurde gefordert, für mehr als 7 m lange landwirtschaftliche Maschinen und Geräte das für Eilstückgut bestehende Mindestgewicht von 4000 kg auf 3000 kg zu ermäßigen und für Frachtstückgut von 2000 kg auf 1500 kg. Beide Anträge wurden aber abgelehnt.

4. Für Saatkartoffeln ist durch Neubildung eines § 47 ATV. wieder eine Frachtermäßigung eingeführt worden. Die Saatkartoffeln müssen in der Zeit vom 1. März bis 31. Mai als Frachtstückgut aufgeliefert werden. Die Fracht wird für das halbe wirkliche Gewicht der Sendung nach den Sätzen des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter berechnet, wenn die Saatkartoffeln anerkanntes Saatgut sind und dies auf dem Frachtbrief vor der Auflieferung des Gutes von der für den Versandort zuständigen landwirtschaftlichen Zentralstelle (Landwirtschaftskammer usw.) durch Abdruck ihres Stempels oder von der absendenden anerkannten Saatgutzüchterei oder -wirtschaft durch den ihr von der Zentralstelle verliehenen Stempel nach vorgeschriebenem Muster beglaubigt ist. Die nachträgliche Beibringung des Vermerks oder Stempels ist unzulässig; erfolgt sie trotzdem, so wird selbstverständlich keine Fracht erstattet. (ÄD*.)

5. Die in § 32 ATV. für gebrauchte Bierfässer vorgesehene billigere Stückgutberechnung für das halbe wirkliche Gewicht nach den Sätzen der Allgemeinen Stückgutklasse entbehrt seit dem Fortfall dieser Frachtberechnung für gebrauchte Packmittel jeder Grundlage und soll deshalb gestrichen werden. (ÄD.)

6. Durch Änderung des § 44 ATV. sollen Stückgüter, sofern sie durch die Seitentüren bedeckter Wagen verladen werden können, und sofern nicht die Bestimmungen des § 43 ATV. (Vorschriften der Anlage C zur EVO. und der Anlage II zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I A) entgegenstehen, wieder immer in bedeckten Wagen befördert werden. Bei Wagenladungen verbleibt es hinsichtlich der Beförderung in offenen, bedeckten oder offenen Wagen mit Decke infolge der noch immer herrschenden Knappheit an bedeckten Wagen bei dem bisherigen Verfahren. (ÄD.)

7. Strohhüte werden in das Verzeichnis IV (zur Beförderung in großräumigen offenen Wagen zugelassene Güter) aufgenommen.

8. Durch Aufnahme in das Verzeichnis V wird Azetaldehyd zur Beförderung in Kesselwagen zugelassen. (ÄD**.)

9. Die gleiche Vergünstigung wird für „Wasserstoffsuperoxyd in wässeriger Lösung mit einem Gehalt an Wasserstoffsuperoxyd von höchstens 30 % des Gewichts" zugestanden. (ÄD.)

10. Die Aufnahme von Ton in das Verzeichnis VI (zur Beförderung in Privatgüterwagen zugelassene Güter) wird abgelehnt, weil nach § 51 (4) ATV. in Privatgüterwagen nur solche Güter befördert werden dürfen, die wegen ungewöhnlicher Schwere und Form oder wegen ihrer Leichtverderblichkeit und sonstigen Eigenschaften Wagen von besonderer Bauart oder mit besonderer Einrichtung bedürfen. Diese Voraussetzungen sind bei Ton nicht gegeben.

11. Ein Antrag, Karburit (ein Zusatzmittel bei der Stahlbereitung im Elektroofen und auch im Siemens-Martinofen) in den Spezialtarif II aufzunehmen, wird abgelehnt.

12. Ebenfalls abgelehnt wird die Aufnahme von Wasserstoffgas zu industriellen Zwecken in den Spezialtarif II und das Verzeichnis II (zur zuschlagfreien bedeckten Beförderung zugelassene Güter). Außerdem findet Streichung der Stelle „Wasserstoff, verdichtet, zum Füllen von Luftschiffen und Luftballons" im Spezialtarif III und im Verzeichnis II statt.

13. Die Stelle „Orseille" im Spezialtarif I und im Verzeichnis II wird gestrichen.

14. Die im Spezialtarif I enthaltenen Stellen „Rübenmus (Rübenkraut)“ und „Rübenspeisesirup“ werden gestrichen und durch die folgende neue Stelle ersetzt: „Rübensaft, Rübenkraut, Rübenkreude, Rübenspeisesirup, Rübensirup, Rübenmus“. Außerdem wird im Spezialtarif III unter „Feld- und Gartenfrüchte“ Ziffer 1 e und 2 b sowie im Spezialtarif für bestimmte Stückgüter unter Ziffer 47 das Wort „Rübenmus“ ersetzt durch „Rübensaft“.

15. Im Spezialtarif II wird gestrichen die Stelle „Tabaksrippen und Kaboschen (Abfälle von Tabaksrippen), unverarbeitete“. (ÄD.)

16. Bei Chlorkalium (Stelle „Salze“), das erst in der 119. Sitzung der ständigen Tarifkommission von Spezialtarif III nach Spezialtarif II versetzt worden ist, findet eine Rückversetzung in den Spezialtarif III statt. Die Verhältnisse in der Verwendung von Chlorkalium als Düngemittel haben sich infolge des Krieges wesentlich geändert und diese neue Tarifmaßnahme veranlaßt. (ÄD.)

17. Die Stelle „Kadaverleim, flüssiger“ im Spezialtarif II soll ersetzt werden durch: „Kadaverleimbrühe, auch eingedickt (Kadaverleim)“.

18. Ferner wird im Spezialtarif III gestrichen die Stelle „Baryt, gefällter“. Die Stelle „Blancfixe“ des Spezialtarifs III erhält folgende Fassung: „Baryt, schwefelsaurer, künstlicher (Blancfixe, Permanentweiß)“.

19. „Gedörrte oder getrocknete Rüben, ganz, in Schnitz- oder Brockenform, auch entzuckert (Trockenschnitzel, Zuckerschnitzel)“ gehörten bisher der Stelle „Feld- und Gartenfrüchte“ des Spezialtarifs III an, wenn sie zu Futterzwecken oder zur Zichorienfabrikation bestimmt sind. Nunmehr hat durch Ergänzung der Stelle „Feld- und Gartenfrüchte“ die Versetzung der zur Herstellung von Kaffeezusatz- und Kaffeersatzmitteln bestimmten Rüben in den Spezialtarif I stattgefunden. Gleichzeitig sind die im Spezialtarif III verbleibenden Rüben (Stelle „Feld- und Gartenfrüchte“) auf die Verwendung zu Futterzwecken beschränkt worden. (ÄD.)

20. In der Stelle „Düngemittel“ des Spezialtarifs III werden die Worte „Düngergips“ und „Rückstände, gipshaltige, der Weinstein- und Weinsäurefabrikation aus Weinhefe und daraus bereiteter Dünger (Weinhefedünger)“ sowie in der Stelle „Düngemittel“ des Verzeichnisses II das Wort „Düngergips“ gestrichen. Im Spezialtarif für bestimmte Stückgüter wird die neue Stelle gebildet „Rückstände, gipshaltige, der Herstellung von Weinstein und Weinsteinsäure aus Weinhefe, auch daraus bereiteter Dünger (Weinhefedünger)“. Die Stelle „Gips“ im Spezialtarif III wird ersetzt durch a) „Gips (schwefelsaurer Kalk): 1. natürlicher, auch zerkleinert, oder gebrannt, auch zerkleinert; 2. künstlicher, in Breiform. Chemisch reiner schwefelsaurer Kalk in Pulverform gehört zur Allgemeinen Wagenladungsklasse; 3. unbrauchbare gebrauchte Gipsformen“. b) „Glanzweiß (Gemenge von künstlichem Gips und Tonerdehydrat)“. c) „Rückstände, gipshaltige 1. der Herstellung von Flußsäure, auch neutralisiert und zerkleinert; 2. der Verarbeitung von Rohphosphaten, auch zerkleinert; 3. der Herstellung von Weinstein und Weinsteinsäure aus Weinhefe, auch daraus bereiteter Dünger (Weinhefedünger)“. An Stelle der bisherigen Stelle „Gips“ im Verzeichnis II werden aufgenommen: a) „Gips, natürlicher, zerkleinert oder gebrannt“, b) „Glanzweiß, wie im Spezialtarif III genannt“, c) „Rückstände, gipshaltige, der Verarbeitung von Rohphosphaten, auch zerkleinert“.

21. Endlaugenkalk wird in den Spezialtarif III (Stelle „Kalk“) aufgenommen, ebenso Kreidegrand (Stelle „Kreide“).

22. „Abfälle von Elektrodenkohlen (Elektrodenkohlenreste), unverpackt“ werden in den Spezialtarif III eingereiht. (D.)

23. Als neue Stelle wird im Spezialtarif III gebildet „Stahlgießereiformmasse (Formpuder gehört zur Allgemeinen Wagenladungsklasse)“.

24. Bei der Neuwahl sind die bisherigen Mitglieder des ständigen Unterausschusses für Tarifentscheidungen (Berlin, München, Dresden) wiedergewählt worden.

C. Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I.

1. Ein Antrag, den Frachturkundenstempel als Teil der Fracht anzusehen, bei Ermittelung der billigsten Fracht also auch ihn zu berücksichtigen, wird abgelehnt.

2. Büffel, Renntiere und Lamas werden in der Frachtberechnung durch Ergänzung der §§ 7 und 12 ATV., Klassen L 2 und S 2 mit sonstigem Großvieh gleichgestellt. Außerdem wird der bisher nur für wilde Tiere geltende § 29 auf Elefanten, Kamele und wilde Tiere ausgedehnt.

D. Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I.

1. Für verwundete oder kranke Personen, die auf ärztliche Anordnung in ein Krankenhaus, nach ihrer Wohnung oder zum Arzt liegend übergeführt werden sollen, ist durch Ergänzung der Ausführungsbestimmung B 12 zu § 12 EVO. bei ausreichendem Raum die Beförderung im Gepäckwagen der Personen-, Eil- oder Schnellzüge oder der Güterzüge gegen Lösung von zwei Fahrkarten III. Klasse zugestanden worden. Für die Krankenkörbe wird keine Fracht erhoben.

2. Ein Antrag, die in der Ausführungsbestimmung C X zu § 12 EVO. enthaltene Fahrpreisermäßigung auch auf die von der Großherzog-Ernst-Ludwig-Jubiläumsstiftung in ein Erholungsheim zu entsendenden ehemaligen Kriegsteilnehmer auszudehnen, wird abgelehnt.

3. Die freie Fahrt für Begleiter von Kriegsbeschädigten ist auch auf solche Reisen ausgedehnt worden, die der Begleiter nach Ablieferung des Kriegsbeschädigten an einem Kurort oder in einem Erholungsheim sowie zum Abholen des Kriegsbeschädigten von dort allein ausführt. Als Ausweis wird eine Bescheinigung des zuständigen Verbandes für Kriegsbeschädigte verlangt, daß der Begleiter einen Kriegsbeschädigten dorthin gebracht hat oder dort abholt. Außerdem ist den Begleitern von Schwerkriegsbeschädigten bei allen Alleinreisen, die nach Unterbringung eines Schwerkriegsbeschädigten zurück an den Wohnort oder zu seiner Abholung vom Wohnort aus erforderlich sind und durch eine Bescheinigung der Ortsbehörde bewiesen werden, freie Fahrt zugestanden worden. (ÄD.)

4. Die Gewährung der Fahrpreisermäßigung C XI zu § 12 EVO. wird an Stelle der bisherigen Aufnahme in die Fürsorge eines öffentlichen oder behördlich anerkannten Verbandes für Kriegsbeschädigte von der Aufnahme in die amtliche Kriegsbeschädigtenfürsorge abhängig gemacht.

5. Durch Schaffung einer neuen Ausführungsbestimmung 6 (4) zu § 13 EVO. wird zugelassen, daß ein Reisender mit einer nicht für alle Züge gültigen Fahrkarte in eine niedrigere Klasse eines Schnellzuges übergehen darf und nur die Zuschlagskarte für die niedrigere Klasse zu lösen braucht. Auf Strecken, wo Mindestfahrpreise für Schnellzüge vorgesehen sind, gilt dann die Fahrkarte als eine solche der niedrigeren Klasse. Der Reisende hat in diesem Falle den Unterschied zwischen dem Schnellzug-Mindestfahrpreis und dem Fahrpreis einer Eil- oder Personenzugkarte für diese Klasse zu entrichten. Dabei ist dem Inhaber einer Monatskarte nur die Hälfte und dem Inhaber einer Monatsnebenkarte nur ein Viertel des Fahrpreises des gewöhnlichen Verkehrs anzurechnen.

6. Die Ausführungsbestimmung 4 zu § 32 EVO., wonach Reisegepäck auch ohne Vorlage von Fahrkarten auf Entfernungen von mehr als 25 Tarifkilometer zu den Sätzen des Expreßguttarifs nach solchen Stationen angenommen werden darf, für die in den Tarifteilen II Frachtsätze für Expreßgut bestehen, ist aufgehoben worden.

Die äußerst dringlichen Beschlüsse (ÄD.) werden voraussichtlich im Laufe des Monats April d. J., der dringliche Beschluß (D.) am 1. Juli d. J. in Kraft gesetzt, falls nicht wirksamer Widerspruch erhoben wird. Die als (ÄD.*) bezeichneten Beschlüsse sind nach schriftlicher Abstimmung unter den Generalkonferenzverwaltungen bereits zum 1. März d. J. durchgeführt, während bei dem als (ÄD.**) bezeichneten Beschluß die Durchführung erst nach Änderung der Anlage C zur EVO. erfolgen soll. Die übrigen Beschlüsse bedürfen zu ihrer Gültigkeit eigentlich der Genehmigung der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen. Ob und wann diese aber zusammentreten wird, läßt sich wegen der bevorstehenden Verreichlichung der deutschen Eisenbahnen nicht voraussagen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Reichseisenbahnen.** Die Vorlage betreffend die Überführung der Staatseisenbahnen auf das Reich zum 1. April dieses Jahres ist vom Reichsrate angenommen worden.

— **Der deutsche Generalstreik.** Der von der Reichsregierung zur Bekämpfung des Staatsstreichs Kapp-Lüttwitz ins Leben gerufene Generalstreik hat höchst verderbliche Folgen für den Eisenbahnverkehr gehabt. Seit dem 14. März ruhte der gesamte Personenverkehr und ein großer Teil des Güterverkehrs in Berlin und im weiten Umkreise der Hauptstadt. Da die städtischen Verkehrsmittel sich dem Streik angeschlossen hatten, war auch den Arbeitswilligen jede Verbindung mit der Arbeitsstätte abgeschnitten. Die Versorgung Groß-Berlins mit Lebensmitteln und Feuerung geriet ins

Stocken. Als die Regierung nach Wiederherstellung der alten politischen Ordnung den Generalstreik wieder aufheben wollte, stellten sich ihr große Schwierigkeiten entgegen. Während die übrigen Eisenbahnerorganisationen die sofortige Wiederaufnahme der Arbeit beschlossen, erklärte sich der Deutsche Eisenbahner-Verband für die Fortsetzung des Generalstreiks. Es zeigte sich, daß es sich bei einem großen Teil der von den Unabhängigen Sozialdemokraten und Kommunisten geführten Arbeiterschaft weniger um einen Kampf zur Beseitigung der Kappschen Regierung, als vielmehr um den längst beschlossenen Generalstreik zur Erzwingung der „Diktatur des Proletariats“ handelte. So konnte die Wiederaufnahme des Eisenbahnverkehrs nur langsam und schrittweise vor sich gehen. Die Kommunisten versuchten die Arbeitswilligen an der Arbeit zu hindern und schreckten nicht vor verbrecherischen Anschlägen zurück. Ein Lokomotivführer fiel bei Verrichtung seines Dienstes der Kugel eines Mörders zum Opfer. Zuerst wurden einige Züge über die Berliner Stadt- und Ringbahn gefahren, dann wurde der Vorortverkehr erst im beschränkten Umfange und schließlich vom 22. März ab regelmäßig wieder eingeführt. Der Fernverkehr war schon vorher, wenigstens notdürftig, wieder aufgenommen worden.

Auch im Reiche hat der Eisenbahnverkehr durch zahlreiche politische Bewegungen gelitten. Am längsten und heftigsten waren die Unruhen in Mitteldeutschland (Halle) und im Ruhrrevier, wo die Kommunistenherrschaft noch nicht gebrochen und die Lage noch völlig ungeklärt ist.

In Süddeutschland — soweit bei dem völligen Ausfall der Presse während der Streikwoche Nachrichten hierher gelangt sind — sind Verkehrsstörungen in weit geringerem Maße eingetreten. In Baden wurde z. B. nur ein 24-stündiger Generalstreik unter Einbeziehung des Eisenbahnbetriebes auf Beschluß der Beamten- und Arbeiterorganisationen am 16. März von Mitternacht zu Mitternacht als Demonstration gegen die politischen Vorgänge in Berlin durchgeführt. Der Personen- und Güterverkehr ist für den genannten Tag eingestellt worden; befördert wurden nur Milchzüge, Viehzüge und Personalfahrten wie Sonntags, desgleichen die notwendigen Parlamentarierzüge.

— **Fahrpreisermäßigung zur Frühjahrsbestellung und für Erntearbeiter.** Zur Förderung der diesjährigen Frühjahrsbestellung und der Erntearbeiten werden Arbeiter, denen zur Frühjahrsbestellung und zur Einbringung der Ernte eine auswärtige Arbeitsstelle durch einen der dem Verbande deutscher Arbeitsnachweise angehörenden öffentlichen oder gemeinnützigen Arbeitsnachweise, durch einen Arbeitsnachweis der Landwirtschaftskammern oder der deutschen Arbeiterzentrale in Berlin vermittelt worden ist, zur einmaligen Fahrt nach der Arbeitsstelle und zurück auf den preußisch-hessischen und sächsischen Staatsbahnen bis zum 15. Dezember 1920 in der IV. Wagenklasse zum halben Fahrpreise befördert. Die Fahrkarten zum halben Preise werden von den Fahrkartenausgaben gegen Vorlage eines von den vorbezeichneten Arbeitsnachweisen für die Hin- und Rückfahrt besonders auszustellenden Ausweises verabfolgt. Als Ausweise dienen die Vordrucke zur Erlangung der tarifmäßigen Fahrpreisermäßigung zum Zwecke der Arbeitsvermittlung (Muster 10 der A. A. V. I) nach Abänderung der Worte „zum Zwecke der Arbeitsvermittlung“ in „zur Frühjahrsbestellung und für Erntearbeiter“ und unter Beisetzung des Vermerkes: „Halber Fahrpreis IV. Kl.“.

— **Güterverkehr Deutschlands mit Frankreich und Belgien.** In Basel tagten Anfang März etwa 50 Vertreter der französischen, belgischen, deutschen und schweizerischen Eisenbahnverwaltungen, um die Bedingungen für die Wiederaufnahme des seit Kriegsbeginn gänzlich unterbrochenen direkten Güterverkehrs zwischen Frankreich und Belgien einerseits und Deutschland andererseits festzusetzen. Nach längeren unter den zurzeit noch bestehenden Verhältnissen begreiflicherweise mühsamen Verhandlungen, die durch den Präsidenten der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen Winkelmann geleitet wurden, ist schließlich eine Einigung zustande gekommen, die es ermöglicht, den direkten Güterverkehr wieder aufzunehmen. Vom Zeitpunkt des Inkrafttretens der zustande gekommenen Vereinbarungen an werden also Gütersendungen zwischen Frankreich und Belgien einerseits und Deutschland andererseits (auch über die Schweiz) wieder wie vor dem Kriege auf Grund direkter Frachtbriefe und auf Grund der Bestimmungen des Übereinkommens über den internationalen Frachtverkehr (Berner Übereinkommen) befördert werden können. Da aber mit diesen Vorkehrungen allein den Bedürfnissen des internationalen Güterverkehrs nur zum Teil gedient wäre, sind nebenher auch Verhandlungen über die Wiederaufnahme der gegenseitigen Wagenbenutzung eingeleitet worden. Endlich ist auch noch eine Konferenz in Aussicht genommen, welche die Grundlagen für die Einrichtung des direkten Personenverkehrs schaffen soll.

— **Die besondere Eisenbahnverwaltung für das Saargebiet.** Von zuständiger Seite wird der „D. Allg. Ztg.“ unterm 11. d. M. aus Saarbrücken mitgeteilt: Bei der Eisenbahndirektion Saarbrücken ist am 8. März eine Note der interalliierten Kommission eingegangen, die bis 10. März die Errichtung einer besonderen Verwaltung für die in das Gebiet des Saarbeckens fallenden Teile der Eisenbahndirektionen Saarbrücken und Ludwigshafen und ihre sofortige Abtrennung von den genannten Verwaltungen fordert (vgl. auch Nr. 19 S. 218 d. Ztg.). Auf die Vorstellung der Eisenbahndirektion, die die Undurchführbarkeit einer so weittragenden Maßnahme in so kurzer Zeit darlegte, war von dem bereits früher gestellten Verlangen, die Trennung schon bis 1. März durchzuführen, zunächst Abstand genommen worden.

Auf den Vorschlag, die Trennung der Verwaltungen auf dem Wege der Verhandlungen zwischen den beteiligten Regierungen zu regeln, ist die interalliierte Kommission nicht eingegangen und verlangt jetzt sofortige Trennung. Es ist nur gestattet, daß vorläufig bis zum 1. April eine getrennte Verwaltung für den außerhalb des Saargebiets fallenden Teil der Direktion mit ihrem Beamtenstab noch in Saarbrücken verbleibt. Alsdann hätten die in Frage kommenden mindestens 250 Beamten das Saargebiet zu verlassen.

— **Neuregelung der Annahme von Gütern.** Die irrige Annahme der Verkehrtreibenden, daß eine sichere und bessere Beförderung der Güter nur als Eilgut zu erreichen ist, hat zu so gewaltigen Anschwellungen des Eilgutverkehrs geführt, daß die Eilgüterböden für die Fülle des Eilguts nicht mehr ausreichen und dadurch auch die Abwicklung des übrigen Frachtstückgutverkehrs gefährdet wird, weil die bestehenden Einrichtungen und Pläne für die Abwicklung des Güterverkehrs völlig über den Haufen geworfen werden mußten. Außerdem läßt der Mangel an Stetigkeit des Verkehrs die erforderliche Ordnung und Übersicht über die zu bewältigenden Gütermengen vermissen und begünstigt so Diebstähle und Beraubungen des Gutes. Eine Gesundung der Verkehrsverhältnisse und sicheres und einheitliches Arbeiten kann nach Ansicht der Eisenbahnverwaltung nur durch eine Einschränkung des Eilgutverkehrs herbeigeführt werden. Wie die Handelskammer zu Berlin erfährt, sollen nach einer Mitteilung der Eisenbahndirektion Stettin daher vom 1. April ab nur wenige ganz bestimmte Güter zur Beförderung als Eilgut, beschleunigtes Eilgut oder Expreßgut zugelassen werden. Die genannten Güter werden überhaupt nur als Eilgut, beschleunigtes Eilgut oder Expreßgut befördert mit der Maßgabe, daß bei beschleunigtem Eilgut und Expreßgut das einzelne Stück höchstens 50 kg wiegen darf. Es sind dies in der Hauptsache Lebensmittel, Bekleidungsgegenstände, hochwertige Güter über 150 ℳ für 1 kg, Web-, Wirk- und Strickwaren, Spirituosen, Tabak und Tabakwaren, Zeitungen und Zeitschriften, Vieh in Käfigen, Sämereien. Hierdurch wird eine erhebliche Abwanderung des Eilgutes auf den Frachtgutverkehr, eine Abnahme des lästigen Umladeverkehrs und eine vermehrte und geregeltere Verwendung von Kurswagen erwartet, so daß allmählich wieder stetige und geordnete Verhältnisse im Frachtverkehr eintreten werden.

— **Der badische Eisenbahnrat** hat sich am 11. März zum zweiten Male mit der Frage der Überganges der Staatsbahnen an das Reich befaßt. Er war für diese Sitzung durch Hinzuziehung von Sachverständigen aus den verschiedensten Interessenkreisen verstärkt; u. a. nahmen daran die Minister a. D. Frhr. v. Marschall und Dr. Rheinboldt teil. Der zwischen dem Reich und den Ländern vereinbarte Vertragsentwurf fand im allgemeinen Zustimmung, jedoch wurden weitere Sicherungen des Einflusses der badischen Regierung auf die Verwaltung der künftigen Reichseisenbahnen, soweit es sich um badische Angelegenheiten handelt, verlangt. Die Anregungen bezogen sich insbesondere auf die Stellung der privaten Nebenbahnen, die einheitliche Verwaltung der Reichseisenbahnen, die Fortführung begonnener und die Ausführung neuer Bauten, die Eisenbahnbeiräte, die Vergebung von Arbeiten und Lieferungen und die Besetzung des Reichsverkehrsministeriums, endlich auf die im Schlußprotokoll vorgesehene Sonderstellung Bayerns. Die Regierung sagte die Weiterverfolgung der Anregungen, die sich z. T. mit bereits von ihr gestellten Anträgen decken, zu. Über die Frage, ob die staatlichen Kraftwagenlinien an das Reich übergehen sollen, waren die Ansichten geteilt. Bezüglich der badischen Eisenbahnschuldverschreibungen vertrat der Eisenbahnrat mit aller Bestimmtheit den Standpunkt, daß deren Übertragung an das Reich unbedingt zu verwerfen sei.

— **Dienststellenausschüsse in Baden.** Nach einer Entschließung des Badischen Staatsministeriums werden im Bereiche der gesamten badischen Staatsverwaltung einschließlich der Staatseisenbahnen Dienststellenausschüsse nach folgenden Gesichtspunkten eingerichtet. Bei allen Dienststellen, die in der Regel mindestens 20 Beamte beschäftigen, wird ein Ausschuß gebildet; bei geringerer Beamtenzahl treten an dessen Stelle gewählte Vertrauensleute. Für die Vorstände der Dienststellen werden besondere Ausschüsse gebildet. Wahlberechtigt sind alle über 20 Jahre alten, wählbar die über 25 Jahre alten Beamten. Über die Anzahl der Mitglieder des Ausschusses oder der Vertrauensleute einigen sich die bei der Dienststelle beschäftigten Wahlberechtigten; die Zahl darf aber nicht mehr betragen als 3 bei weniger als 20 Beamten, 5 bei 20—49, 9 bei 50—100 und 15 bei mehr als 100 wahlberechtigten Beamten. Die Ausschußsitze sind unter die drei Beamtengattungen, obere, mittlere und untere Beamte, entsprechend ihrer Mitgliederzahl bei der Dienststelle zu verteilen, wobei jedoch jeder Beamtengattung mindestens 1 Sitz zusteht. Die Wahl ist unmittelbar und geheim. Die drei ältesten Wahlberechtigten bilden den Wahlvorstand. Die Amtsdauer der Mitglieder der Ausschüsse beträgt ein Jahr. Den Ausschüssen steht ein Mitbestimmungsrecht in folgenden Fällen zu:

a) bei der Aufstellung von allgemeinen Vorschriften, durch die der Dienstvorstand den eigenen Dienst der Behörde zu regeln hat, soweit sie die persönlichen Verhältnisse der Beamten berühren;

b) bei der Feststellung oder grundlegenden Änderung der Dienstverteilungspläne, soweit nicht gesetzliche Bestimmungen entgegenstehen, und bei der Regelung der Dienststunden, soweit sie dem Dienstvorstand überlassen ist;

c) bei der Festsetzung des Urlaubsplans und auf Antrag bei Urlaubsverweigerung;

d) bei der Regelung der allgemeinen Stellvertretung von Beamten;

e) bei der etwaigen amtlichen Überwachung erkrankter Beamten;

f) vor Übertragung oder Übernahme einer Nebenbeschäftigung;

g) bei der Prüfung von Unterstützungsgesuchen, wenn der Beteiligte es wünscht;

h) bei der Verteilung von Belohnungen;

i) vor der Versagung der Erlaubnis zum Auswärtswohnen eines Beamten;

k) auf Anruf des Beteiligten bei der Feststellung der Beschaffenheit von Dienstwohnungen und Diensträumen sowie bei der Verteilung von Dienstländereien;

l) bei Schaffung von Wohlfahrtseinrichtungen.

Soweit in den Fällen a—l nur die Interessen einer Beamtengattung berührt werden, erstreckt sich das Mitbestimmungsrecht nur auf diese.

Außerdem sind die Ausschüsse berechtigt, die Durchführung aller die Beamten und das Beamtenverhältnis betreffenden Vorschriften zu überwachen, ferner Anträge zu stellen, auf Aufforderung des Dienstvorstandes eine gutachtliche Äußerung abzugeben und in Angelegenheiten, die seinen Aufgabenkreis berühren, Akten einzusehen. Vor Verhängung einer Disziplinarstrafe soll der Dienstvorstand den Ausschuß gutachtlich hören. Endlich hat der Ausschuß das gute Einvernehmen zwischen Beamten unter sich sowie zwischen ihnen und dem Dienstvorstand zu fördern.

Der Vorstand der Dienststelle oder sein geordneter Vertreter beruft den Ausschuß ein und führt den Vorsitz. Sobald ein Ausschußmitglied oder ein Drittel der wahlberechtigten Beamten unter Angabe des Verhandlungsgegenstandes es fordern, muß der Ausschuß innerhalb drei Tagen einberufen werden. Der Ausschuß beschließt mit Stimmenmehrheit; bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des an Lebensjahren ältesten Mitgliedes den Ausschlag.

Wenn zwischen dem Ausschuß und dem Vorstand der Dienststelle keine Einigung zustande kommt, so entscheiden auf Antrag des Ausschusses oder des Dienstvorstandes die übergeordneten Dienstbehörden. Letzte Instanz ist das zuständige Ministerium, das sich unter Umständen mit der zuständigen Beamtenvertretung (Ressortausschuß) ins Benehmen setzt. Bis zur endgültigen Entscheidung kann der Vorstand die Angelegenheit vorläufig regeln.

— **Vereinheitlichung von Eisenbahn und Post.** Der ehemalige Staatssekretär des Reichspostamtes, Wirklicher Geheimer Rat Rüdlin, der vordem lange Jahre als Präsident der Eisenbahndirektion Berlin tätig war, veröffentlicht in der amtlichen Zeitschrift des Bundes Deutscher Verkehrs-Vereine „Deutscher Verkehr“ einen Aufsatz über die von verschiedenen Seiten gegebene Anregung der Verschmelzung von Eisenbahn und Post. Der Verfasser, der infolge seiner amtlichen Tätigkeit in den beiden Verwaltungen besonders berufen und in der Lage ist, die Zweckmäßigkeit der Zusammenfassung beider Verwaltungen zu beurteilen, gelangt zu einer Ablehnung einer solchen Zusammenfassung. Schon aus äußeren Gründen, infolge des ungeheuren Beamten- und Arbeiterheeres erscheint es ihm nicht ratsam, diese großen Massen einer einzigen Verwaltung zu unterstellen. Die Aufgaben der Eisenbahn und die der Post seien trotz mancher Berührungspunkte doch überaus verschieden und erforderten deshalb jede für sich ein besonderes Personal. Im übrigen seien bereits sehr viele Vorkehrungen für ein Hand-in-Hand-arbeiten der beiden Verwaltungen getroffen. Es sei aber klar, daß alle gesetzlichen Bestimmungen, die sich auf das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Post beziehen, nach dem Übergange sämtlicher Eisenbahnen und der Post von Bayern und Württemberg auf das Reich einer Nachprüfung unterzogen und neu festgesetzt werden müßten. Dann biete sich auch die beste Gelegenheit, veraltete oder unzweckmäßige Anordnungen durch zeitgemäße Bestimmungen zu ersetzen und das ganze Verhältnis so zu regeln, daß sich der Betrieb reibungslos vollzieht.

— **Eisenbahnbedarfsgemeinschaft.** Eine in Düsseldorf abgehaltene Versammlung der Oberbaumaterial herstellenden Werke beschloß, laut Meldung des „W. T. B.“, die Bildung einer Eisenbahnbedarfsgemeinschaft zum Zwecke der Sicherstellung des dringenden Bedarfs von Eisenbahnoberbaumaterial (Schienen, Schwellen, Laschen und Unterlagplatten), insbesondere der Staatseisenbahnen. Diese Gemeinschaft, der sich alle in Frage kommenden Werke angeschlossen haben, hat ihren Sitz in Düsseldorf. Die Geschäfte selbst werden vom Stahlwerksverband geführt.

— **Professor Franz Baltzer.** Der Vortragende Rat im Reichskolonialministerium, Geheimer Oberbaurat Franz Baltzer, ist zum ordentlichen Honorarprofessor in der Abteilung für Bauingenieurwesen der Technischen Hochschule in Berlin-Charlottenburg ernannt worden. Baltzer gehörte früher der preußischen Staatsbahnverwaltung an und war dann mehrere Jahre als Berater im japanischen Verkehrsministerium tätig. Er ist ein eifriger und geschätzter Mitarbeiter unserer Zeitung.

— **Ottomar Domschke †.** Am 3. März ist in Berlin-Steglitz der Geheime Oberbaurat Domschke im 68. Lebensjahre verstorben. Ein langjähriges Herzleiden, das ihn veranlaßte, im Oktober 1919 aus dem Dienst zu scheiden und in den Ruhestand zu treten, hat seinem Leben vorzeitig ein Ziel gesetzt. Mit ihm ist ein Veteran deutscher Eisenbahnentwicklung heimgegangen. Unter großer Beteiligung von Freunden und Fachgenossen ist er auf dem Friedhof in Steglitz beigesetzt worden.

Ottomar Domschke wurde am 17. Oktober 1852 in Torgau als Sohn des Bahnwirts Domschke geboren, besuchte anfangs das Gymnasium, ging später auf die Gewerbeschule in Frankfurt a. O. über und studierte nach bestandener Abschlußprüfung drei Jahre lang auf der Gewerbeakademie in Berlin das Maschinenbaufach. Seine praktische Tätigkeit hat er in der Maschinenfabrik von Gaul & Hoffmann in Frankfurt a. O. ausgeübt. Nach vollendetem Studium und nach Ablegung der ersten und zweiten Hauptprüfung, in welche Zeit auch seine Ausbildung fällt, hat er seine Laufbahn bei der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn im Jahre 1874 als Ingenieur begonnen, und er gehörte zu den höheren maschinentechnischen Beamten, deren rastloser Arbeit der gewaltige Fortschritt deutschen Eisenbahnwesens im letzten Vierteljahrhundert mit zu danken ist. In der Zeit vom 1. Juni 1888 bis 15. November 1891 war ihm zuerst die Leitung der Werkstätte in Fulda, später die Leitung der Werkstätte in Frankfurt a. M. übertragen worden. Vorübergehend war er auch in den Werkstätten Grunewald und Eberswalde tätig.

Den Eisenbahnabteilungen des Ministeriums gehörte Domschke etwa 20 Jahre lang, anfangs als Baubeamter, später als Referent, an. In dieser Zeit hat er auch eine Reihe von Jahren im Nebenamt das maschinentechnische Referat für die Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen beim Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen verwaltet. In dieser entwickelungsreichen Zeit deutschen Eisenbahnwesens hat sich Domschke um den Bau, die Ausrüstung und Vervollkommnung der großen Eisenbahnwerkstätten und der mechanischen Anlagen in den östlichen Eisenbahndirektionen und in Elsaß-Lothringen verdient gemacht. Insbesondere bei dem Ausbau der Hauptwerkstätten Ponarth bei Königsberg, Osterode, Posen, Danzig, Bromberg, Schneidemühl, Stargard i. Pom., Greifswald, Eberswalde und den Hauptwerkstätten Montenningen, Bischheim und Niederjeutz in Elsaß-Lothringen hat er erfolgreich mitgewirkt. Ganz besondere Verdienste hat sich Domschke aber um die Ausbildung der Personen- und Güterwagen erworben, die er sich in seiner langen Amtstätig-

keit mit großer Sachkenntnis und mit unermüdlichem Fleiß hat angelegen sein lassen. Sowohl im maschinentechnischen Büro der Eisenbahndirektion Berlin, in das er nach Ablegung der zweiten Hauptprüfung im Jahre 1881 berufen wurde, als auch in seiner Tätigkeit als Baubeamter in den Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten von 1891 bis 1896 war ihm Gelegenheit gegeben, in dem Bau der Eisenbahnwagen unter dem damaligen Referenten, dem verstorbenen Geheimen Oberbaurat Stambke, und später unter Wichert reiche Erfahrungen zu sammeln, sich auf diesem Gebiete zu vertiefen und sich für seinen späteren Wirkungskreis als Vortragender Rat vorzubereiten. Auch bei der Beschaffung und Konstruktion der Lokomotiven hat er mitgewirkt.

Sein ganz besonderes Augenmerk hat Domschke auf die rechtzeitige Ergänzung und Vermehrung des Lokomotiv- und Wagenparkes gerichtet, und ihm ist es in erster Linie mit zu danken, daß der Fuhrpark der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen so reichlich bemessen war und während des Krieges so Hervorragendes geleistet hat. Bei den alljährlichen Verhandlungen mit den Finanzverwaltungen in Preußen und im Reich über die Bereitstellung der Mittel für die Beschaffung der Fahrzeuge hat er durch sein sicheres und überzeugendes Auftreten und sein vortrefflich vorbereitetes Material stets das erreicht, was er glaubte im Interesse eines gesicherten Eisenbahnbetriebes erzielen zu müssen.

Viele Jahre hat Domschke dem früheren Prüfungsamt für das Bau- und Maschinenbaufach als Mitglied angehört. Als die Ablegung der ersten Staatsprüfung im Bau- und Maschinenfach den technischen Hochschulen übertragen wurde, trat Domschke als Baubeamter in den Prüfungsausschuß der Technischen Hochschule in Berlin ein und wirkte eine Reihe von Jahren als Kommissar des Ministers der öffentlichen Arbeiten bei den Prüfungen im Maschinenbaufach. Auch im technischen Oberprüfungsamt war er viele Jahre, bis er sich vom Dienst zurückgezogen hat, als Mitglied, als Vertreter des Abteilungsvorstehers der Abteilung für Maschinenbau und seit April 1918 als Vorsteher dieser Abteilung tätig. Er war ein strenger, aber gerechter Prüfungskommissar.

An Auszeichnungen und Anerkennungen aller Art hat es bei einem so verdienstvollen Beamten nicht gefehlt. Die peinliche Gewissenhaftigkeit in allen seinen Amtshandlungen, seine ausgeprägte Sparsamkeit, sein schönes Familienleben, die Bereitschaft und Opferwilligkeit, wenn es galt, seinen Mitmenschen einen Dienst zu erweisen, alle diese Eigenschaften des Verblichenen sind es, die uns empfinden lassen, welch schwer auszufüllende Lücke sein Tod im öffentlichen und privaten Leben hinterlassen hat.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind folgende Änderungen eingetreten: Ernannt sind: Zum Geheimen Regierungsrat und vortragenden Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten der Regierungsrat Hans Nehse, Mitglied der Eisenbahndirektion Berlin; zu Regierungsräten: die Eisenbahndirektoren Hausmann in Breslau und Kollwitz in Halle (Saale); zu Regierungs- und Bauräten die Eisenbahndirektoren Ciliax in Königsberg (Pr.) und Giesecke in Münster (Westf.), die Bauräte Dr.-Ing. Hermann Jordan in Breslau, Winkelhaus in Mainz, Richard in Saarbrücken, Schweth in Essen, Hartmann in Rheine, Conrad in Saarbrücken, Linow in Dortmund, Karl Jordan in Lyck, Stübel in Elberfeld, Bergmann in Cöln, Klockow in Greifswald, Seidel in Osnabrück und der hessische Baurat Ewald in Darmstadt; die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Kredel in Coesfeld, Heinrich Dorpmüller in Berlin, Breternitz in Jena, Reichert in Hannover, Berndt in Stargard (Pom.), Otto in Königsberg (Pr.), Johannes Loycke in Erfurt, Wist in Bochum, Marais in Dortmund, Gustav Kuhnke in Torgau, Kleemann in Malmedy, Stäckel in Eisenach, Hennig in Husum, Eggert in Cüstrin, Steinert in Ratibor, Stange in Königsberg (Pr.), Schaepe in Breslau, Heinrich Müller in Flensburg, Heyne in Allenstein, Boltze in Neustettin, Zietz in Osterode (Ostpr.), Mentzel in M.-Gladbach, Lerch in Berlin, Arnoldt in Prenzlau, Meilicke in Breslau und Francke in Salzungen, die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Dr.-Ing. Wagner in Wedau, Ernst Dorpmüller in Magdeburg-Salbke, Frank in Aachen, Wedell in Oberhausen, Theiss in Breslau, Sussmann in Magdeburg-Buckau, Wilcke in Limburg (Lahn), Frhr. v. Eltz-Rübenach, z. Zt. in Berlin, Michael in Paderborn, Stadler in Stargard (Pom.), Rupp in Danzig, Wagler in Breslau, Walbaum in Göttingen, Weese in Magdeburg-Buckau, Laubenheimer in Essen, Niemann in Uelzen, Harprecht in Cassel, Wesemann in Königsberg (Pr.), Wechmann in Berlin, Exner in Lauban, Müller-Artois in Berlin, Ritter und Edler von Kessler in Bremen, Zaelke in Breslau, Hermann Schmidt in Osnabrück, Sellge in Schneidemühl, Deppen in Betzdorf (Sieg), Boehme in Delitzsch, Soder in Neumünster, Hebbel in Hagen (Westf.), Gaedicke in Stralsund und Grützner in Breslau, die hessischen Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Dintelmann in Halberstadt und Pietz in Worms, die hessischen Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Betz in Glückstadt, Stockhausen in Stendal und Buschbaum in Gleiwitz; zum Regierungsbaumeister der Regierungsbauführer des Eisenbahn- und Straßenbaufachs Hermann Noetel aus Posen. — Versetzt sind: der Regierungsrat Braun, bisher in Danzig, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Berlin, der Regierungsassessor Pilger, bisher in Cöln, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Verkehrsamts 1 nach Coblenz und der Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbaufachs Scholl, bisher in Saarbrücken, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Cöln. — Die bisherigen Gerichtsassessoren Siegfried v. Schaewen, Dr. jur. Knese und Dr. jur. Karl Fischer in Berlin, Buff in Essen und Wenzel in Breslau sind zu Staatseisenbahnverwaltung dauernd übernommen und zu Regierungsassessoren ernannt. — Dem Regierungsrat Walther Fischer, bisher in Berlin, ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatseisenbahndienste erteilt. — Der Regierungs- und Baurat Busacker, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 in Stettin, ist gestorben.

Bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung ist der Bauamtmann Siegel vom Neubauamt Klingenberg als Vorstand zum Neubauamt Bad Lausick versetzt worden.

Bei den württembergischen Staatseisenbahnen wurden die Betriebsinspektoren tit. Finanzräte Kehm in Crailsheim und Keitel in Aalen zu Finanzräten, der Betriebsinspektor Banzhaf, Vorstand der Eisenbahnbetriebskrankenkasse zum Finanzrat und der Eisenbahnbauinspektor Dr.-Ing. Schächterle, Vorstand des Brückenbaubureaus der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, zum Baurat, je auf ihrer jetzigen Stelle, befördert.

Österreich.

— **Die Nationalversammlung und die Tarife der staatlichen Verkehrsunternehmungen.** Die Regierung hat der Nationalversammlung einen Gesetzentwurf über die parlamentarische Genehmigung der Tarife der staatlichen Verkehrsunternehmungen und der Preise der Erzeugnisse der Staatsmonopole zugehen lassen (vgl. Nr. 17, S. 195 d. Ztg.). Aus der Begründung dieses Gesetzentwurfes wird Nachstehendes angeführt:

Die Festsetzung von Eisenbahntarifen, Post-, Telephon- und Fernsprechgebühren und Verschleißpreisen für Monopolgegenstände enthält zweierlei Befugnisse: Einerseits liegt darin die Ausübung von staatlichen Hoheitsrechten, anderseits aber auch eine mehr in das Gebiet der Privatwirtschaft fallende Befugnis des Unternehmers. In beiden Richtungen ist die Nationalversammlung an derartigen Fragen beteiligt, indem die Ausübung von staatlichen Hoheitsrechten zweifellos von ihr überwacht werden kann, die Anordnungen der Staatsverwaltung aber auch in einem Wirkungskreise, innerhalb dessen der Staat eine dem Privatunternehmer ähnliche Stellung einnimmt, von budgetärer Bedeutung sind, das Recht der Nationalversammlung auf Mitwirkung in obigem Sinne also auf das Budgetrecht zurückgeht. Überdies endlich ist die Volksvertretung an den in Frage stehenden Verfügungen in der Richtung beteiligt, daß dadurch weitgehende Belange der gesamten Bevölkerung berührt werden. Wenn das Parlament im alten Staate Österreich nur mittelbar, nämlich im Wege der allgemeinen Budgetbewilligung, eine Einflußnahme auf die in Rede stehenden Festsetzungen hatte, so soll künftighin die Festsetzung der erwähnten Tarife, Gebühren und Preissätze unter Mitwirkung der Nationalversammlung erfolgen. Der vorliegende Entwurf engt das Tariffestsetzungsrecht der Staatseisenbahnverwaltung in der Richtung ein, daß künftighin die Tarifgrundlagen der Staatsbahnen, sowohl im Personen- und Reisegepäckverkehre als auch im Güterverkehr nur unter Mitwirkung der Nationalversammlung festgesetzt werden sollen. Unter den Tarifgrundlagen der Eisenbahnen werden die nach Entfernung und Beförderungsart, bei Gütern auch nach Mengen, Wertigkeit und Beschaffenheit festgesetzten Grundgebühren für die Ermittlung der Beförderungspreise verstanden. Was insbesondere die Beförderung von Gütern anlangt, so sind diese entsprechend ihrer Wertigkeit und Beschaffenheit in allgemeine Tarifklassen (Tarifschema) eingereiht. Die Frachtberechnung für die einzelnen Güter hat zu den Frachtsätzen jener Tarifklassen zu erfolgen, nach denen die Güter entsprechend ihrer Einreihung in das Tarifschema zu tarifieren sind, sofern für einzelne Artikelgruppen

Artikel oder Verkehrsverbindungen in den Tarifen der betreffenden Eisenbahnen nicht eine günstigere Frachtberechnung vorgesehen ist. Dadurch, daß im Entwurfe der Nationalversammlung das Recht zur Bestimmung der Tarifgrundlagen im Personen- und Reisegepäckverkehre sowie für die allgemeinen Gütertarifklassen vorbehalten wird, ist die Festsetzung der Höchstgrenze der Beförderungspreise dem Einflusse der Nationalversammlung unterstellt. Da es jedoch einzelne Güter gibt, die wegen der in Betracht kommenden besonderen Verhältnisse eine Einreihung in die allgemeinen Gütertarifklassen nicht erfahren haben — dies trifft derzeit für die Artikelgruppen Kohle und Salz zu —, mußte das Recht der Nationalversammlung zur Bestimmung der tarifarischen Höchstgrenze für diese Artikel besonders angeführt werden. Die Staatseisenbahnverwaltung soll somit künftighin eine Hinaufsetzung der Tarife über die von der Nationalversammlung jeweils festgesetzte Grenze nicht mehr selbständig vornehmen können; es soll ihr dagegen nach wie vor unbenommen bleiben, eine Herabsetzung unter die festgesetzte Grenze auch ohne Befragung der Nationalversammlung durchzuführen. Die Überlassung dieser eingeschränkten Tariffreiheit an die Staatseisenbahnverwaltung erscheint unbedingt erforderlich; der Staatseisenbahnverwaltung muß die Möglichkeit gewahrt bleiben, die Tarife den wechselnden, volkswirtschaftlichen Bedürfnissen sowie ihren eigenen finanziellen Zielen (Wettbewerbsrücksichten) anzupassen, was eben im Wege der Einräumung von Tarifermäßigungen geschieht.

Ebenso soll aber auch eine Mitwirkung der Nationalversammlung bei der Festsetzung der Aufwendungen für die in den fraglichen Staatsbetrieben Angestellten niedergelegt werden, weil diese Aufwendungen zu den Tarifen, Gebühren und Verschleißpreisen vielfach im Verhältnis von Ursache und Wirkung stehen, indem eine Erhöhung der Betriebskosten bei einer vom finanzwirtschaftlichen Standpunkt richtigen Gebarung naturgemäß eine Erhöhung der Tarife, Gebühren und Preise zur Folge haben muß, wie überhaupt der Grundsatz Platz greifen soll, für jeden staatlichen Aufwand auch gleich die Deckung bereitzustellen.

Das Schwergewicht der Verhandlungen wird in diesen Fragen in einen Ausschuß verlegt werden. Eine Beschlußfassung der Nationalversammlung selbst wird nur dann stattfinden, wenn die Verhandlungen im Ausschusse zu keinem Ergebnisse führen.

— **Tariferhöhungen der österreichischen Staatsbahnen.** Die Bedeckung der durch die Gehaltsaufbesserung der staatlichen Angestellten dem Staate erwachsenen Mehrauslagen soll nach Ermächtigung der Nationalversammlung vorzugsweise durch eine Erhöhung der Einnahmen der staatlichen Betriebe gefunden werden. Die österreichische Staatseisenbahnverwaltung wird im Falle der Erteilung dieser Ermächtigung daher behufs Aufbringung der auf sie entfallenden Teilquote zu einer neuerlichen Hinaufsetzung der Personen- und Gütertarife der österreichischen Staatsbahnen genötigt sein. Die durch die Umstände gebotene Dringlichkeit der Schaffung von Mehreinnahmen wird es bedingen, daß hierbei neuerlich der Weg der linearen Tariferhöhung betreten wird. Die Erhöhung des Personentarifs dürfte, wie die „Staatskorr." meldet, 50 %, die des Gepäcktarifes und des Tarifs für den Güterverkehr 80 bis 100 % betragen. Als Wirksamkeitsbeginn für diese Tarifmaßnahmen ist der 16. April 1920 in Aussicht genommen. Die Staatseisenbahnverwaltung kann sich zu einer vorläufig linearen Tariferhöhung nur in der Erwägung entschließen, daß es sich hierbei nur um einen vorübergehenden Tarifzustand handelt, da der Entwurf für einen neuen, den geänderten politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen Österreichs angepaßten Gütertarif der österreichischen Staatsbahnen bereits fertiggestellt ist. Die Beratungen dieses Tarifentwurfes mit den berufenen Intressentenvertretungen werden in der allernächsten Zeit beginnen, worauf die neuen Tarife sobald als möglich in Wirksamkeit gesetzt werden.

— **Ladefristen.** Mit Rücksicht auf die Neuregelung der Amtsstunden für den Güterdienst wurde in Änderung des Erlasses des k. k. Eisenbahnministeriums vom 17. August 1899 verfügt, daß im Falle der Kürzung der Ladefristen auf eine bestimmte Anzahl von Tagesstunden die jeweils für die betreffende Station mit Kundmachung veröffentlichten Geschäftsstunden für die Güterschuppen und Ladeplätze unter Einbeziehung der Mittagszeit als Tagesstunden zu gelten haben. Insoweit es die örtlichen Verhältnisse im allgemeinen oder in einzelnen Fällen ermöglichen, soll jedoch nach wie vor den Parteien die Verrichtung ihrer Ladearbeiten auch außerhalb dieser Zeit gestattet werden.

— **Eine 1000-prozentige Tariferhöhung.** Diesen Rekord der Tariferhöhungen hat die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft aufgestellt. Aus einer Kundmachung (im Allg. Tarifanzeiger ist zu entnehmen, daß die Schiffahrtstarife auf der Donau im Verkehr zwischen österreichischen Schiffahrtsstationen auf das Zehnfache gegenüber dem Stande bis 15. April 1919 erhöht werden. Die Erhöhungen der Tarife in den anderen Uferstaaten und im Verkehr dieser untereinander schwanken zwischen 400 und 800 %. Eine auffällige Nebenerscheinung dieser Tariferhöhung ist, daß die Tarife auf der Donau jetzt höher sind als die der Eisenbahn.

— **Ministerialrat Bartak †.** Am 4. März d. J. ist Ministerialrat i. R. Ing. Josef Bartak nach langem, schwerem Leiden in Kalksburg bei Wien im 67. Lebensjahre verschieden. Geboren am 18. Dezember 1853 in Wien, trat er nach Vollendung der technischen Hochschule im Jahre 1874 in die Dienste der k. k. prv. galiz. Karl-Ludwig-Bahn. Im Jahre 1892 wurde er zum Inspektorate für Bau- und Bahnerhaltung der Eisenbahnbetriebsdirektion in Wien einberufen. Seit dem Jahre 1895 war er bei der Fachabteilung für den Verkehrsdienst der Generaldirektion der österreichischen Eisenbahnen und sodann im Eisenbahnministerium tätig. Hier wurde er im Jahre 1909 zum Vorstande des Departements für Neu- und Ergänzungsbauten auf den bestehenden Bahnlinien, dem er seit dem Jahre 1906 als Stellvertreter des Vorstandes angehört hatte, ernannt. Die Zeit seiner Amtstätigkeit ist gekennzeichnet durch die Durchführung der Umbauten der Bahnhöfe in Salzburg, Lemberg und Villach Staatsbahnhof, sowie der Bauten von zweiten Gleisen in den Strecken St. Michael-St. Veit, Bischofshofen-Schwarzach-St. Veit u. a. Der Umbau des Bahnhofes Linz und der Ausbau des zweiten Gleises Salzburg-Wörgl wurden noch von ihm eingeleitet. Bei den für die Durchführung der Bahnausgestaltungen zu treffenden umfangreichen Vorsorgen erwarb sich Bartak durch unermüdliche, aufopfernde Tätigkeit und seine vielseitigen Erfahrungen im Eisenbahnbau und Eisenbahnbetriebe reiche Verdienste. Im Jahre 1914 trat er in den Ruhestand. Dem Verstorbenen, der allen Mitarbeitern und Untergebenen stets ein aufrichtiger und mitfühlender Freund und Berater war, werden alle, die ihm nahestanden, dauernd ein ehrendes Andenken bewahren.

— **Personalnachrichten.** Verliehen wurde aus Anlaß der erbetenen Übernahme in den dauernden Ruhestand dem Zentralinspektor der österreichischen Staatsbahnen Ing. Rudolf Leeder, dem mit dem Titel eines Oberbaurates bekleideten Zentralinspektor Ing. Franz Schmölzer sowie dem mit dem Titel eines Oberbaurates bekleideten Oberstaatsbahnrate Ing. Leo Lippert der Titel eines Hofrates, ferner dem Oberstaatsbahnrate Ing. Julius Born der Titel eines Regierungsrates und dem Oberstaatsbahnrate Ing. Julius Steinhauer der Titel eines Oberbaurates, sämtlichen mit Nachsicht der Taxe.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Buschtiehrader Eisenbahn.** Die vorläufigen Einnahmen des Betriebsjahres 1919 betragen beim A-Netz 30 Millionen Kronen (i. V. 19 Millionen) und beim B-Netz 42 Millionen Kronen (i. V. 20,4 Millionen). Die Mehrausgaben dürften mindestens 42 Millionen Kronen betragen. Für das A-Netz ist unter Heranziehung von 398 000 Kronen Vortrag eine kleine Dividende zu erwarten, dagegen wird das B-Netz mehrere Millionen Kronen Fehlbetrag aufweisen. Die Bewilligung einer Tariferhöhung durch die Regierung, die das Netz billig erwerben will, ist unwahrscheinlich. Die Regierung beauftragte vielmehr die Gesellschaft, kostspielige Aufwendungen von etwa 180 Millionen Kronen vorzunehmen, wogegen die Bahn Einspruch erhob.

Ungarn.

— **Die Mitnahme feuergefährlicher Gegenstände in die Personenzüge.** In einem Personenzuge hatte jüngst ein Reisender in seinem Handgepäck Benzin mitgenommen, durch dessen Entzündung der Eisenbahnwagen in Brand geraten war, und mehrere Reisende erhebliche Verletzungen erlitten haben. Um in Zukunft ähnlichen Unglücksfällen vorzubeugen, hat der Handelsminister eine Verordnung erlassen, in der er das Reisepublikum auf die Gefahren aufmerksam macht, die aus der Mitnahme von Gegenständen entstehen können, deren Beförderung nur bedingungsweise oder überhaupt nicht gestattet ist. Dies bezieht sich in erster Reihe auf Benzin, Petroleum, Spiritus, Streichhölzer und ähnliche leicht entzündliche Gegenstände. Die dagegen verstoßenden Reisenden werden nicht nur strafrechtlich, sondern für den eventuell verursach-

ten Schaden auch materiell zur Verantwortung gezogen und außerdem dazu verpflichtet, nach Maßgabe des Gepäckgewichtes einen beträchtlichen Frachtzuschlag zu entrichten.

— **Übernahme der Budapester Drahtseilbahn in hauptstädtische Verwaltung.** Die Drahtseilbahn ist am 2. d. M. in den Besitz der Hauptstadt übergegangen. Der Magistrat beschloß, sie den modernen Anforderungen entsprechend umzugestalten und die Fahrpreise einer Durchsicht zu unterziehen.

— **Der Ausbau des Donau-Theiß-Kanals** bildet im Handelsministerium Gegenstand eingehender Erörterungen. Die Vorarbeiten werden demnächst in Angriff genommen. Die Frage des Donau-Theiß-Kanals wird auch im neuen Parlamente als dringend auf die Tagesordnung gesetzt werden.

— **Sprachenfrage.** Der ungarische Handelsminister hat auf Grund der Gleichberechtigung der nationalen Minderheiten eine Verordnung erlassen, die über die Sprache der in den Eisenbahn- und Schiffahrtsbetrieben wie auch bei der Telegraphen- und Fernsprechverwaltung notwendigen Drucksorten und Tarifkundmachungen Maßnahmen trifft.

— **Teuerungszulagen für das Eisenbahnpersonal der ungarischen Linien der Südbahn.** In der jüngst unter Vorsitz des Präsidenten Dr. Weeber abgehaltenen Verwaltungsratssitzung wurde beschlossen, für die Eisenbahnangestellten der ungarischen Linien der Südbahn die bestehenden Teuerungsmaßnahmen auch fernerhin zu genehmigen. Außerdem wurde die Erhöhung der Teuerungszulagen und eine erhebliche Lohnaufbesserung in Aussicht gestellt.

— **Einstellung des Ausbildungskurses für Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamte.** Der Handelsminister hat mit Rücksicht darauf, daß infolge der Besetzung eines großen Teils des Landes bei den einzelnen Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen derzeit ausgebildete Beamte in genügender Zahl zur Verfügung stehen, die Wirksamkeit des Ausbildungskurses für Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamte vorübergehend eingestellt.

— **Sicherstellung des Schwellenbedarfs der Staatsbahnen.** Der Landeskommissar für Wald- und Holzangelegenheiten hat eine Verordnung erlassen, wonach sämtliche mit Holzgewinnung sich befassenden Waldbesitzer und Waldbetriebe verpflichtet sind, zwecks Deckung des Schwellenbedarfs der ungarischen Staatsbahnen aus den bewirtschafteten Waldungen bis zur weiteren Verfügung Schwellen zu bearbeiten und sie den Staatsbahnen anzubieten. Der Einheitspreis der Schwellen wird im Einvernehmen mit den Schwellenherstellern festgestellt. Ferner wurde verordnet, daß alle im Lande befindlichen, über 200 cm langen Schwellen vom Landeskommissar für Wald- und Holzangelegenheiten in Anspruch genommen werden sollen. Die Beförderung der Schwellen an die nächste Bahn- oder Schiffsstation hat baldigst zu erfolgen.

— **Einstweilige Einstellung der Schiffahrt durch die Donaudampfschiffahrtsgesellschaft.** Die Donaudampfschiffahrtsgesellschaft teilt mit, daß sie gezwungen sei, den Betrieb der sowohl für den Personenverkehr wie für die Verpflegung der Hauptstadt mit Lebensmitteln überaus wichtigen Linie Budapest-Fadd-Tolna zeitweilig einzustellen, da es ausgeschlossen sei, die hierfür notwendige Kohlenmenge zu beschaffen.

— **Einstellung des Betriebes der Werft in Obuda.** Wegen vollständigen Versagens der ungarischen Kohlenlieferung mußte die Werft in Obuda ihren Betrieb einstellen.

Luxemburg.

— **Prinz-Heinrichbahn.** Wie die „D. Allg. Ztg." berichtet, ermächtigte die luxemburgische Regierung die Prinz-Heinrich-eisenbahn, eine Erhöhung ihrer Personentarife um 40 % vorzunehmen.

Übrige europäische Länder.

— **Der Achtstundenarbeitstag bei den schwedischen Eisenbahnen.** Bei der schwedischen Staatsbahnverwaltung schweben seit einiger Zeit Verhandlungen mit dem Personal über neue Dienstvorschriften im Anschluß an das Achtstundengesetz. Das im Arbeiterverhältnis beschäftigte Personal verlangt hauptsächlich, daß die Dienstzeit nicht über 208 Stunden in 30 Tagen hinausgehen dürfe. Doch soll die Dienstzeit dieses Personals so eingeteilt werden können, daß es während eines Zeitraums von 30 Tagen z. B. 200 Stunden arbeitet und dafür in einem folgenden Monat von 30 Tagen 216 Stunden.

Für das Bahnbewachungspersonal wird für das Sommerhalbjahr eine Dienstzeit von 221 Stunden für 30 Tage vorgeschlagen mit Rücksicht auf die kürzere Arbeitszeit während der dunkleren Winterszeit. Daß Dienstleistungen von so leichter Beschaffenheit vorkommen, daß hierfür längere Dienstzeiten als gewöhnlich zulässig sind, wird zugegeben. Die Personalvertreter schlagen hierfür vor, bis zu zweieinhalb Stunden als zwei Stunden Dienstzeit anzurechnen. In gewissen Fällen könnte also neun- oder zehnstündige wirkliche Dienstleistung einer solchen von acht Stunden gleichgerechnet werden. Für Streitfälle wird die Errichtung eines Bedienstetenrates vorgeschlagen, der die Eisenbahndirektion beraten könnte, ohne daß jedoch dieser Rat für die Eisenbahndirektion verbindlich sein müßte. Der Bedienstetenrat soll aus sieben Mitgliedern bestehen, wovon drei die Verwaltung und drei das Personal stellt. Wenn sich die beiden Parteien über den siebenten als Vorsitzenden nicht einigen könnten, dann soll dieser von der Regierung ernannt werden. Die neuen Dienstzeiten sollen mit dem 1. Juli eingeführt werden. Ähnliche Verhandlungen schweben auch bei den Privatbahnen. Auch hier sollen die neuen Bestimmungen mit dem 1. Juli in Kraft treten. Dr. S.

— **Vom Hauensteinbasistunnel.** Dieser Tunnel, der in den Jahren 1912 bis 1915 zur Abkürzung der Strecke Olten-Basel von der Tiefbauunternehmung Julius Berger in Berlin hergestellt worden ist, befindet sich zurzeit in einem Wiederherstellungsbau. War schon seinerzeit die Übertragung an eine ausländische Firma (deren Angebot um 2 Millionen Franken niedriger war, als das billigste schweizerische Angebot) Gegenstand unfreundlicher Kritik in der schweizerischen Presse gewesen, so haben die jetzigen Bauarbeiten wiederum Anlaß zu heftigen Angriffen gegeben, denen die Bundesbahnverwaltung nunmehr in einer amtlichen Erklärung entgegengetreten ist. Es wird darin ausgeführt, daß bei Abnahme des Baues im Jahre 1915 mit ganz besonderer Sorgfalt vorgegangen worden ist. Alle 500 m wurden zur Untersuchung der Tunnelmauerung Abbrüche hergestellt. Mit der Abnahmeprüfung wurden die bekanntesten schweizerischen Spezialisten betraut, deren Gutachten durchaus befriedigend ausfiel. Auch jetzt befindet sich der 8134 m lange Tunnel in guter Verfassung. Die Mauerbekleidung ist besser als bei den meisten Tunneln der schweizerischen Eisenbahnen. Die jetzt auszuführenden Ergänzungsarbeiten beziehen sich auf Strecken, die durch Keuperschichten (kalksteinhaltiger Mergel und Anhydrit) führen. Hier treten beim Hinzukommen von Luft und Feuchtigkeit Blähungen auf. Diese Keuperschichten befinden sich an vier Stellen des Tunnels. Sie kommen in allen Juratunneln vor. Soweit der Baufirma Mängel zur Last gelegt werden konnten, hat sie die erforderlichen Änderungen seinerzeit ausgeführt. Bei einer nochmaligen Prüfung im Jahr 1917, vor Ablauf der Garantiefrist, wurden der Firma für die letzten von ihr zu vertretenden Mängel Abzüge in Höhe von 100 000 Fr. gemacht, so daß die jetzigen, neu hervorgetretenen Mängel ihr nicht mehr zur Last gelegt werden können. Jetzt sollen noch in der Keuperstrecke auf 1078 m Länge Sohlengewölbe eingebaut werden, von denen man eine dauernde Gesundung des Tunnels erhofft. Die Bauarbeiten hätten bei völliger Einstellung des Betriebes im Basistunnel in neun Monaten fertiggestellt werden können. Da aber die Leitung aller Züge über den alten Tunnel einen bedeutenden Mehrverbrauch an Kohlen erfordern würde, der jetzt nicht durchführbar ist, werden nur die wenigen Züge, die zwischen 9 Uhr abends und 5 Uhr morgens verkehren, umgeleitet, so daß vorwiegend in dieser Zeit gearbeitet wird. Auf diese Weise wird der Bau zwei Jahre erfordern; die Kosten sind auf 2½ Millionen Franken geschätzt worden, von denen 1 Million Franken in den Etat von 1920 eingesetzt sind.

Bücherschau.

— **Dr. Jänecke, Louis, Privatdozent: Ein Beitrag zur Organisation der Reichseisenbahnen.** 20 S. Verlag von Gebr. Jänecke, Hannover.

Der Verfasser beleuchtet die von Quaatz („Die Reichseisenbahnen") und Kloevekorn („Tariferhöhung oder Selbstkostenverminderung?") für die Neuordnung des deutschen Eisenbahnwesens gemachten Vorschläge kritisch und kommt zu dem Ergebnis, daß folgende Organisationsänderungen notwendig sind: Größere Befugnisse der unteren Dienststellen; Zusammenfassung des Wagen-, Betriebs- und Maschinenbetriebsdienstes und des Betriebs- und Verkehrsdienstes; Dezentralisation des Betriebs- und Wagendienstes und deren gründliche Überwachung; Schaffung einheitlicher Ämter, Verminderung der Zahl der Direktionsbezirke, Hebung des technischen Einflusses und Schaffung gehobener Stellen für mittlere und untere Beamte.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cöln. Die im Zusammenhang mit dem Betriebsbahnhof Kreuzberg an der Strecke Remagen-Dümpelfeld hergestellte, zwischen den Stationen Altenahr und Brück (Ahr) an der Stelle des Haltepunktes gleichen Namens belegene Güterabfertigung Kreuzberg (Ahr) wird zum 1. April d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Die Entfernung von Altenahr beträgt 1,46 km, von Brück (Ahr) 2,30 km.

Österreichische Staatsbahnen. (Staatsbahndirektion Villach). Am 1. April d. J. wird die zwischen den Stationen Zweinitz und Gurk der Linie Klein-Glödnitz-Treibach-Althofen gelegene Haltestelle Prosegger wieder eröffnet werden.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Saarbrücken. Mit sofortiger Gültigkeit ist der Stationsname Enkirch in Kövenig geändert worden.

Allgemeine Verwaltungsangelegenheiten.

Nach Aufteilung der Verkehrskontrollen 1 und 2 in Bromberg sind für den Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg (Pr.) besondere Verkehrskontrollen 1 und 2 mit dem Sitz in Cranz eingerichtet worden. Zur Vermeidung von Verwechselungen mit den Kontrollen der Königsberg-Cranzer Eisenbahn ist das den Geschäftsbereich des Eisenbahndirektionsbezirks Königsberg (Pr.) berührende Rechnungs- und Schriftwerk an die Staatseisenbahn-Verkehrskontrollen 1 oder 2 zu richten.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 25 vom 10. März d. J. an die zurzeit am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen, betreffend Zusammenstellbare Fahrscheinhefte (abgesandt am 15. März d. J.).

Nr. II 30 vom 6. März d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Änderung des Verlagsvertrages für das technische Vereinsorgan (abgesandt am 12. März d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Tierverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Frachtsätze im Binnen- und Wechselverkehr der Ilmebahn (Seite 130—132 des Tarifs) um 100 % erhöht.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 13. März 1920. (332)
Eisenbahndirektion.

Bad.-pfälz. Verkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden zu A. T. 5 (Wegebaustoffe) das Warenverzeichnis erweitert und ein neuer A. T. 5c (Steingrus, Steinschutt) eingeführt. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 11. März 1920. (330)
Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw. — Tfv. 200).

Mit sofortiger Gültigkeit werden die im Abschnitt II. Zuschlags- und Anstoßfrachten, Unterabschnitt „21. Eckernförde-Kappelner Kreisbahn" enthaltenen Zuschlagsfrachten und Umladegebühren teilweise erhöht. Näheres enthält die am 18. 3. 20 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 13. März 1920. (335)
Eisenbahndirektion.

Badischer Gütertarif.

Mit Wirkung vom 12. März l. J. wird das Wagenstandgeld für die badischen Stationen auf Schweizergebiet von 10, 30 und 50 auf 7, 10 und 20 Franken herabgesetzt, ferner werden die Mindestfrachten im Verkehr dieser Stationen unter sich wieder auf 90 Rp. für Eilstückgut und 70 Rp. für Frachtstückgut festgesetzt. Gleichzeitig werden für die bad. Stationen auf Schweizergebiet neue Bestimmungen und Gebühren für die Ausführung nachträglicher Verfügungen eingeführt. Näheres in unserem nächsten Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 12. März 1920. (329)
Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Verkehr. Tarifhefte 1, 2 und 4.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Tarifstationen „Kattowitz Landesgrenze" und „Preußisch Herby Landesgrenze" in den Tarif aufgenommen. Ferner hat künftig die Frachtberechnung für die pfälzische Station Otterberg unter Zugrundelegung der Entfernungen für Lampertsmühle-Otterbach zuzüglich 5 km zu erfolgen. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußisch-Hessischen Staatsbahnen.

Breslau, den 6. März 1920. (325)
Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit sofortiger Wirkung werden die Entfernungen der Stationen der Bröhltalbahn um 1 bis 18 km erhöht. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen und in der nächsten Nummer des gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeigers.

Frankfurt (Main), 10. März 1920. (326)
Eisenbahndirektion.

Deutsch-niederländischer Eisenbahnverband. Verbandsgütertarif Teil I. Abteilung B.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1920 werden gestrichen:

	Seite
a) im II. Verzeichnis, lfd. Nr. 58c)	13
und 185b)	16
b) bei den Tarifstellen:	
Betonwaren (Sp.-T. II—5— und Sp.-T. III, Ziff. 1)	32
Glas (Sp.-T. II und Sp.-T. III, Ziff. 1)	63/64
Steine (Sp.-T. II und Sp.-T. III)	100
Tonwaren (Sp.-T. II, Ziff. 1 und Sp.-T. III)	105

die Worte: „im Falle der Ausfuhr aus dem deutschen Zollgebiet beliebig verpackt bezw. in beliebiger Verpackung".

Cöln, den 22. März 1920. (344)
Eisenbahndirektion.

Güterverkehr der Rhein- u. Mainhafenstationen mit Bayern, rechtsrhein. Netz (Frankfurt usw. — Bayerischer Gütertarif).

Mit Gültigkeit vom 1. April 1920 entfällt im Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 7 der Abschnitt C.

München, den 19. März 1920. (343)
Tarifamt der Bayerischen Staatseisenbahnen r. d. Rh.

Preußisch-Hessisch-Bayerischer Tierverkehr.

I. Mit sofortiger Gültigkeit werden die in den besonderen Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung und den besonderen Tarifvorschriften angegebenen Begleitergebühren für Tiersendungen auf 9 Pf. für das km erhöht.

II. Mit Gültigkeit vom 1. April 1920 tritt eine Erhöhung der Zuschlagsfrachten im Verkehr mit den Stationen der Hetzbach-Beerfeldener, Reinheim-Reichelsheimer und Seltztalbahn um 100 % ein.

Näheres bei den Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 19. März 1920. (348)
Eisenbahndirektion.

Deutsch-niederländischer Eisenbahnverband. Verbandsgütertarif Teil I, Abteilung B.

Mit sofortiger Gültigkeit treten in den Allgemeinen Tarifvorschriften folgende Änderungen ein:

In den §§ 3 (2), 4 (2) u. 5 (2): Die Mindestfrachten werden von 0,70 auf 2,40, von 1,10 auf 3,20 und von 0,50 auf 1,60 ℳ erhöht. Die Fußnote *) auf den Seiten 3 u. 4 ist zu streichen.

In den §§ 24 (2) 1. und 32 Ziff. 1: Das Fahrgeld der Begleiter von Flugzeugen, Bienen usw. wird von 4,5 auf 9 ₰ erhöht.

Im § 28 (1): Die Schutzwagengebühr wird von 20 ₰ auf 0,60 ℳ erhöht.

Im § 46, Ziffer 3: Die ermäßigte Fracht für Decken ohne Ladung wird von 0,60 ℳ auf 1,60 ℳ erhöht.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Güterabfertigungen.

Cöln, den 22. März 1920. (345)
Eisenbahndirektion.

2. Nachrufe.

Am 14. d. M. verschied Herr Bürgermeister

Friedrich Hänsch,

Ritter mehrerer Orden.

Der Heimgegangene gehörte seit dem Jahre 1902 dem Vorstand unserer Gesellschaft als 1. Direktor an. Wir verlieren in ihm einen treuen Mitarbeiter, dessen gerader Sinn und allzeit liebenswürdiges Wesen ihm ein dauerndes, ehrendes Andenken bei uns sichern.

Dahme (Mark), den 15. März 1920. (337)

Aufsichtsrat und Direktion der Dahme-Uckro'er Eisenbahngesellschaft.

Am 17. März verschied plötzlich an Herzschlag in Bromberg der

Geheime Baurat

Herr **Emil Berndt**

nach vollendetem 68. Lebensjahre.

Der Verewigte hat der Staatseisenbahnverwaltung über 44 Jahre angehört, davon fast 15 Jahre der Eisenbahndirektion Bromberg als Mitglied. Wir verlieren in ihm einen Mitarbeiter, der ein Beispiel von Tüchtigkeit, Bescheidenheit und liebenswürdiger Sinnesart war. Wir werden ihm ein ehrenvolles Andenken bewahren.

Charlottenburg, den 17. März 1920. (333)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Eisenbahndirektion Osten
in Berlin (Zoolog. Garten).

Am 1. März d. J. ist in Ahlen i/W.

der Regierungsbaumeister

Herr **Karl Knoenagel**

nach kurzer schwerer Krankheit im 37. Lebensjahre verstorben.

Der Verstorbene gehörte seit dem 1. April 1913 der hiesigen Eisenbahnverwaltung an und zwar zunächst als Streckenbaumeister der Bauabteilungen Geestemünde und Rheda i/W. und später als Vorstand der Bauabteilung Ahlen i/W.

Er erfreute sich der Wertschätzung seiner Vorgesetzten und Mitarbeiter in hohem Maße.

Sein Andenken werden wir in Ehren halten.

Hannover, den 20. März 1920. (360)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Eisenbahndirektion.

Am 15. März d. J. verschied nach langem Leiden der

Geheime Baurat a. D.

Herr **Dr. Ing. Friedrich Herr,**

Ritter hoher Orden,

im 69. Lebensjahre.

Der Verstorbene, der dem Eisenbahn-Zentralamt seit der Schaffung dieser Behörde bis zu seinem Eintritt in den Ruhestand im Jahre 1918 angehörte, hat in dieser langen Zeit der Staatseisenbahnverwaltung, insbesondere auf dem Gebiete des Baues der Personenwagen, sehr wertvolle Dienste geleistet. Seinem schlichten, geraden Wesen und seiner Herzensgüte ist die allgemeine Wertschätzung entsprungen, die er bei uns genoß.

Wir werden sein Andenken in hohen Ehren halten.

Berlin, Ende März 1920.

Der Präsident
und die Oberbeamten des Eisenbahn-Zentralamts.

Güterverkehr (Fortsetzung).

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Die Stationen Bliesbrücken, Folpersweiler und Saargemünd Pf. B. der bayerischen Staatsbahnen, pfälzisches Netz, sind infolge Übergangs an Elsaß-Lothringen im Tarif zu streichen.

Als neuer Tarifpunkt wird mit sofortiger Gültigkeit Reinheim (Bliesbrücken) Grenze aufgenommen. Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrs-Anzeiger.

Hannover, den 10. März 1920. (331)
Eisenbahndirektion.

Württemb. Binnen-Gütertarif (Tfv. 39a). Gemeinsames Heft A, Anhang 5 (Tfv. 200). Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die besonderen Bestimmungen für Pforzheim in Ziffer 4 der Vorbemerkungen zum Abschnitt G des württ. Binnen-Gütertarifs, Seite 40 des Gemeinsamen Heftes A, Anhang 5 und im Abschnitt III, Seite 64 des Gemeinschaftl. Heftes C I b geändert. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Stuttgart, den 9. März 1920. (334)
Generaldirektion
der Württ. Staatseisenbahnen.

Staats- und Privatbahn-Tierverkehr (Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 1. April 1920 tritt die Stendal-Tangermünder Eisenbahn dem Tarif für den Binnen- und Wasserverkehr bei.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 18. März 1920. (338)
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit sofortiger Gültigkeit treten im Abschnitt II. Zuschlags- und Anstoßfrachten, Unterabschnitt „7a. Badische Stationen auf schweizerischem Gebiete und badisch-schweizerische Übergangsstationen" Änderungen und Ergänzungen ein, die in der am 18. 3. 20 erscheinenden Nummer des Tarifanzeigers veröffentlicht werden. — Das alsbaldige Inkrafttreten der hierdurch hervorgerufenen Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 15. März 1920. (336)
Eisenbahndirektion.

Gütertarif für die Oberschlesische Schmalspurbahn, giltig v. 1. April 1920.

Die Ladegebühren in Abschnitt C IV des Tarifs werden vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde mit dem Inkrafttreten des Tarifs erhöht:

zu b für Kohlen usw. auf 15 ₰ für 100 kg,
zu b für Ziegel usw. auf 19 ₰ für 100 kg,
zu b für schwere Maschinen usw. Stundenlohn auf 3,40 ℳ.

Ein Berichtigungsblatt wird mit dem Tarife herausgegeben.

Kattowitz, 22. März 1920. (340)
Eisenbahndirektion (Schmalspurbahn).

Binnentarif der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn und Wechseltarif mit der Bad Eilsener Kleinbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde treten am 1. April d. J. Erhöhungen des Militärtarifs und des Wagenstandgeldes ein. Auskunft erteilen die Dienststellen.

Rinteln, den 24. März 1920. (358)
Bad Eilsener Kleinbahn G. m. b. H.
Rinteln-Stadthagener Eisenbahn-Gesellschaft.

Pfälzisch-bayerischer Gütertarif vom 1. August 1916.

Mit sofortiger Wirksamkeit hat die Frachtberechnung für Otterberg, Station

er bayerischen Staatseisenbahnen pfälzisches Netz) unter Zugrundegung der Entfernungen für Lampertsühle-Otterbach zuzüglich 5 km zu erolgen.

Das im Tarif bei Otterberg angerachte Verweisungszeichen „Zu 50“ nebst dem Hinweis auf Abschnitt III A des gemeinsamen Hefts Nr. 200 I b zu streichen.

München, den 11. März 1920. (359)
arifamt der bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Dezember 1909.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1920 wird er Ausnahmetarif 7 Abteilung C ohne rsatz aufgehoben.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Maßahme gründet sich auf die vorüberehende Änderung des § 6 der Eisenahn-Verkehrsordnung.

München, den 15. März 1920. (356)
arifamt der Bayer. Staatseisenbahnen r. d. Rh.

fr. 216 Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr, Tarif vom 1. Februar 1917.

Der für die Strecken der Brohltalisenbahn bewilligte Kilometerzuschuß urde ab 1. März lf. Js. von 30 auf 0 % erhöht.

Auskunft über die neuen Tarifntfernungen für die Stationen der geannten Eisenbahn erteilen die Abfertingsstellen.

München, den 20. März 1920. (357)
arifamt der bayer. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr mit Norderney.

Am 1. April d. Js. treten auf der recke Norddeich-Norderney erhöhte achtsätze in Kraft. — Nähere Auslnft erteilen die Güterabfertigungen. ie Tarifmaßnahme ist gemäß § 2 der senbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Münster (Westf.), den 15. März 1920.
Eisenbahndirektion. (352)

Betrifft: Niederländisch-Deutsche isenbahnverbände. Tarif für die Beörderung von Leichen und lebenden Tieren, Teil I, vom 1. 5. 10.

Mit sofortiger Gültigkeit wird auf eite 8 des Tarifs unter VII 1 u. 2 das ahrgeld für Tierbegleiter von 4,5 ₰ af 9 ₰ erhöht.

Cöln, den 22. März 1920. (351)
Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-niederländischer Güterverkehr.

Infolge Erhöhung der deutschen ütertarife um 100 v. H. wird mit Gültkeit vom 1. April 1920 eine neue uschlagstafel, enthaltend die zu den rachtsätzen des norddeutsch-niederändischen Gütertarifs Teil II zu erbenden Zuschläge für die deutsche eichsabgabe sowie deutsche Kriegsd Teuerungszuschläge, herausgeben.

Gleichzeitig kommt die Zuschlagsfel II zur Berechnung der deutschen eichsabgabe usw. in den internationlen Güterverkehren mit Markwährung m 1. 10. 19 mit der seit 1. 3. 20 geltden Verdoppelung dieser Zuschlagsträge in Wegfall.

Cöln, den 22. März 1920. (350)
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Tierverkehr (Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1920 weren die Überführungsgebühren der Stationen Soltau, Stendal, Verden und Walsrode (Seite 44, 45, 47 und 48 des Tarifs) von 2,20 ℳ auf 4,30 ℳ erhöht.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 20. März 1920. (349)
Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für verschiedene Futtermittel usw. — Tfv. 2 c. —

Die Gültigkeit des Tarifs wird bis zum 30. September 1920 verlängert. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen, sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 24. März 1920. (354)
Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Verkehr.

In den Tarifheften 2 und 6 werden die Stationen Bliesbrücken, Folpersweiler und Saargemünd Pf. B. gestrichen, da sie an die Verwaltung der Eisenbahnen in Elsaß und Lothringen übergegangen sind. (353)

Frankfurt (M.), den 22. März 1920.
Eisenbahndirektion.

Tfv. 200 Gemeinschaftliches Heft C I a (Allgemeine Kilometertariftafeln). Tfv. 5 Staats- und Privatbahn-Güterverkehr Heft C II.

Zum 1. April 1920 gelangen die Nachträge 1 zu den obengenannten Tarifheften zur Ausgabe. (Preis je 20 ₰.) Sie enthalten hauptsächlich bereits veröffentlichte Tarifmaßnahmen (neue Frachtsätze für Ausnahmetarif 5, neue Ausnahmetarife 5 und 5 c). Abzüge sind durch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, den 26. März 1920. (374)
Eisenbahndirektion.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde werden ab 1. April 1920 die Fahrpreise der gewöhnlichen Fahrkarten II., III. und IV. Klasse sowie der Hundefahrkarten ermäßigt, die der Arbeiterrückfahrkarten, Monatskarten und Schülermonatskarten erhöht. Die Arbeiterwochenkarten werden aufgehoben und durch Wochenkarten ersetzt, die für jedermann benutzbar sind. Das alsbaldige Inkraftsetzen dieser Änderungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. Nähere Auskunft erteilt die Betriebsinspektion in Liegnitz.

Liegnitz, den 19. März 1920. (364)
Die Direktion.

Tfv. 1101. Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. für den Staats- und Privatbahn-Güterverkehr usw.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1920 wird die Fracht von Myslowitzgrube nach Myslowitz Ort und Übergang (Richtung Szczakowa) für 10 km erhoben. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tarifänderung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (Reichsgesetzblatt 1914 Seite 455).

Kattowitz den 25. März 1920. (366)
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Tierverkehr (Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1920 ab werden die Frachtzuschläge der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft (vgl. Seite 133 des Tarifs) bei den Ladungssätzen von 4,30 ℳ auf 8,60 ℳ für den Wagen und bei den Stücksätzen von 1,10 ℳ auf 2,20 ℳ für die Sendung erhöht.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 25. März 1920. (368)
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 29. März 1920 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Riesengebirgsbahn zu erhebenden Anstoßfrachtsätze erhöht. Näheres enthält die am 29. März 20 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 25. März 1920. (369)
Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft C II, Ausnahmetarif.

Die Station Lohma wird mit sofortiger Gültigkeit mit Stationsfrachtsätzen in den Ausnahmetarif 7 für Eisenerz usw. einbezogen.

Näheres durch die Dienststellen.

München, den 11. März 1920. (370)
Tarifamt der Bayer. Staatseisenbahnen rechts des Rheins.

Gütertarif Bayern-Basel, Konstanz, Schaffhausen und Singen (Hohentwiel) vom 1. April 1919.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1920 werden die im Nachtrag 1 enthaltenen Frachtsätze verdoppelt.

München, den 24. Februar 1920. (339)
Tarifamt der Bayer. Staatseisenbahnen rechts des Rheins.

Westdeutsch-südwestdeutscher Tierverkehr.

1. Mit sofortiger Gültigkeit werden
   a) zur Berechnung der Fracht im Verkehr mit elsässischen, lothringischen und luxemburgischen Stationen direkte Frachtsätze für die Grenzpunkte Berg. (Lauterburg) Grenze, Kapsweyer (Weißenburg) Grenze, Reinheim (Bliesbrücken) Grenze, Saarbrücken (Stieringen-Wendel) Grenze, Hostenbach West, Perl (Sierck) Grenze und Igel (Wasserbillig) Grenze eingeführt;
   b) die Station Wildeshausen der Oldenburger Staatsbahn in den Tarif einbezogen;
   c) die Überfuhrgebühren in Frankfurt (Main) Viehhof und Hannover Möhringsberg erhöht.
2. Mit Gültigkeit vom 1. April 1920 werden die Frachtzuschläge auf den hessischen Linien der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft um 100 % erhöht.

Näheres im preußisch-hess. Tarifanzeiger und bei den beteiligten Dienststellen.

Frankfurt (Main), 19. März 1920. (346)
Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

Am 1. April 1920 werden für Fischsendungen von Bremerhaven, Cuxhaven, Geestemünde und Nordenham nach verschiedenen sächsischen Stationen bei vorgeschriebener Beförderung über Magdeburg-Leipzig besondere Tarifent-

fernungen eingeführt. Ferner werden mit Wirkung vom 1. Juni 1920 die Entfernungszuschläge für den Verkehr mit den Stationen der Brohltal-Eisenbahn erhöht.

Alles Nähere enthält der Tarif- und Verkehrs-Anzeiger der preuß.-hess. Staatseisenbahnen und unser Verkehrsanzeiger.

Dresden, am 25. März 1920. (355)
Gen.-Dir. der Sächs. Staatseisenb., namens der beteil. Verwaltungen.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

a) Touage-Tarif für die Strecke Hofkirchen-Regensburg, giltig vom 20. Oktober 1891,
b) Remork-Tarif für die Beförderung hölzerner Ruderschiffe auf der Strecke Devin (Theben)-Wien-Linz-Passau, giltig vom Schiffahrtsbeginn 1905,
c) Tarif für die Remorkierung fremder Fahrzeuge auf der Donaustrecke Gönyü-Báziás, der Theiß, der Save und der Drau, giltig vom 1. Juli 1916.

Änderungen und Ergänzungen von Bestimmungen und Frachtsätzen.

Mit Rücksicht auf die Kursverhältnisse und die Steigerung der Selbstkosten werden die mit Gültigkeit vom 1. November 1919 hinsichtlich der oben sub a), b) und c) bezeichneten Tarife durchgeführten provisorischen Maßnahmen mit Wirksamkeit vom 15. März 1920 bis auf weiteres — gleichfalls provisorisch — wie folgt geändert:

Die in den vorbezeichneten Tarifen enthaltenen Gebührensätze, gleichviel ob dieselben auf Pfennige oder auf Heller lauten, gelten — mit nachstehenden Ausnahmen — in der in den obigen Tarifen angegebenen ziffermäßigen Höhe einheitlich als währungslose Tarifziffern.

Zur Vermeidung der durch die Valutaschwankungen sich ergebenden Erschwernisse und um die überaus große Erhöhung, die durch die tatsächlichen Kursverhältnisse herbeigeführt werden würde, hintanzuhalten, werden zum Zwecke der Berechnung der Gebühren in den unten angegebenen Währungseinheiten die Tarifziffern mit folgenden fixen Verhältniszahlen vervielfältigt und gelten die so gefundenen Beträge als Gebührensätze in den einzelnen Gebührenberechnungs-Währungen:

	Zur Umrechnung
auf Pfennige	5
„ öst. Heller	10
„ čechoslov. Heller	4
„ ung. Heller	8
„ jugoslov. Heller	6

Soweit in den Tarifen Gebühren in Kronen oder in Mark angegeben sind, gelten sie in hundertfacher Höhe als Tarifziffern.

In dem unter c) genannten Tarife wird die Tariftabelle 4 (Remorkpreise für das Gebiet von Budapest) außer Kraft gesetzt und werden für Verstellungen im Gebiete von Budapest, ebenso wie für Verstellungen an anderen Orten, für ein unbeladenes eisernes Fahrzeug 10 000, für ein beladenes eisernes Fahrzeug 20 000 Tarifziffern berechnet. (Die sonstigen Bestimmungen der Kundmachung [969] des Verordnungsblattes für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 91 vom 6. August 1918 bleiben bis auf weiteres in Kraft.)

Besondere Bestimmungen und Ausnahmen.

1. Die in dem unter a) genannten Tarife in Gulden Gold enthaltenen Gebührensätze gelten zu 200 auf Pfennig umgerechnet als Tarifziffern.

2. Die auf Grund der Vervielfältigung der Tarifziffern des unter b) genannten Tarifes mit den vorangeführten fixen Verhältniszahlen gefundenen Beträge werden in doppelter Höhe als Gebührensätze dieses Tarifes angewendet.

Die Gebühren werden auf Grund der betreffenden Verhältniszahlen berechnet im Verkehre

von Stationen bezw. Ladestellen	nach Stationen bezw. Ladestellen 1. in Bayern	2. in Österreich	3. der linksufrigen Strecke von Kolozsnéma bis Szob (ausschl.)	4. der rechtsufrigen Strecke von Gönyü (einschl.) bis Mohács (einschl.), der linksufrigen Strecke Szob (einschl.) bis Baja (einschl.), sowie der Theiß oberhalb Magyarkanizsa	5. der rechts- und linksufrigen Strecke von Mohács (ausschl.) bezw. Baja (ausschl.) bis Báziás (einschl.), ferner der Drau, der Theiß von der Mündung bis Magyarkanizsa (einschl.), des Béga-Kanales und der Save
1. in Bayern	in Pfennigen	—	—	—	—
2. in Österreich und Devin	in Pfennigen	in österr. Hellern	—	—	—
3. der linksufrigen Strecke von Kolozsnéma bis Szob (ausschl.)	—	—	in čechoslov. Hellern	in čechoslov. Hellern	in čechoslov. Hellern
4. der rechtsufrigen Strecke von Gönyü (einschl.) bis Mohács (einschl.), der linksufrigen Strecke von Szob (einschl.) bis Baja (einschl.) sowie der Theiß oberhalb Magyarkanizsa	—	—	in čechoslov. Hellern	in ungar. Hellern	in jugoslav. Hellern
5. der rechts- und linksufrigen Strecke von Mohács (ausschl.) bzw. Baja (ausschl.) bis Báziás (einschl.); ferner der Drau, der Theiß von der Mündung bis Magyarkanizsa (einschl.), des Béga-Kanales und der Save	—	—	in čechoslov. Hellern	in jugoslav. Hellern	in jugoslav. Hellern

Im übrigen gelten die Bestimmungen der bezüglichen Tarife bzw. der bestehenden Verlautbarungen.

Die Kundmachung [668] des Verordnungsblattes für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 122 vom 25. Oktober 1919 wird mit 15. März 1920 aufgehoben.

Die in der Kundmachung [276] des Verordnungsblattes für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 43 vom 15. April 1919 bzw. Kundmachung [346] des Verordnungsblattes Nr. 50 vom 3. Mai 1919 bekanntgemachten hundertprozentigen Zuschläge zu den Gebühren werden bis auf weiteres nicht angewendet. (Wegen Berechnung der Gebühren des unter b) genannten Tarifes in doppelter Höhe siehe die Bestimmung unter Ausnahmen, Absatz 2.)

Wien, am 11. März 1920. (361)

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Einführung eines Zuschlages für die Verwahrung der Güter.

In Anbetracht der außergewöhnlichen Verhältnisse und der anhaltenden Steigerung aller Kosten wird vom 15. März 1920 angefangen bis vorerst 30. April 1920 bei allen in dieser Zeit in Stationen und in Schiffen befindlichen Gütern neben Fracht, Lagergeld und sonstigen Gebühren ein besonderer Zuschlag für die Verwahrung erhoben.

Dieser beträgt ein Halbes vom Hundert vom Wert des Gutes und wird berechnet:

a) bei einer Lagerung vor Abschluß des Frachtvertrages (§ 20 des Betriebs-Reglements) für die Zeit bis zum Abschluß des Frachtvertrages vom Belauf der tarifmäßigen Transportversicherung (Gütertarif, Teil I, Abteilung B, Abschnitt F—XVI), wenn ein geringerer Wert angegeben ist, von diesem,

b) nach Abschluß des Frachtvertrages von dem im Frachtbrief verzeichneten Wert.

Ist der Wert im Frachtbrief nicht vermerkt, so ist er vom Verfügungsberechtigten über Aufforderung mitzuteilen.

Andernfalls nimmt die Gesellschaft die Wertbemessung vor.

Sie haftet jedoch nicht für dabei vorkommende Irrtümer und deren Folgen.

Bei Schäden, die an Gütern vor Abschluß des Frachtvertrages (§ 20 des Betriebs-Reglements) durch Verlust, Minderung oder Beschädigung entstehen und von der Gesellschaft zu vertreten sind, haftet diese nur bis zur Höhe der tarifmäßigen Transportversicherung (Gütertarif, Teil I, Abteilung B, Abschnitt F—XVI).

Eine Erweiterung des durch das Betriebs-Reglement und durch die Tarife festgesetzten Umfanges der Haftung der Gesellschaft wird durch die Erhebung des Zuschlages für die Verwahrung nicht herbeigeführt.

München, den 9. März 1920. (327)
Z. 33104/T/1919.

Bayerischer Lloyd, Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Bestimmungen und Gebühren für das Schleppen fremder Fahrzeuge auf der Donaustrecke Gönyü-Bazias, der Theiß, der Save und der Drau, gültig ab 1. März 1919.

Mit Rücksicht auf die Kursverhältnisse und die Steigerung der Selbstkosten werden die mit Gültigkeit vom 1. November 1919 hinsichtlich des obenbezeichneten Tarifes durchgeführten provisorischen Maßnahmen mit Wirksamkeit vom 15. März 1920 bis auf weiteres — gleichfalls provisorisch — wie folgt geändert:

Die in dem vorbezeichneten Tarife enthaltenen Gebührensätze gelten in der in dem obigen Tarife angegebenen ziffernmäßigen Höhe einheitlich als währungslose Tarifziffern.

Zur Vermeidung der durch die Valutaschwankungen sich ergebenden Erschwernisse und um die überaus große Erhöhung, die durch die tatsächlichen Kursverhältnisse herbeigeführt werden würde, hintanzuhalten, werden zum Zwecke der Berechnung der Gebühren in den unten angegebenen Währungseinheiten die Tarifziffern mit folgenden fixen Verhältniszahlen vervielfältigt und gelten die so gefundenen Beträge als Gebührensätze in den einzelnen Gebührenberechnungs-Währungen:

Zur Umrechnung auf cechoslov. Heller 4
Zur Umrechnung auf ungarische Heller 8
Zur Umrechnung auf jugoslav. Heller 6

Soweit in dem Tarife Gebühren in Kronen angegeben sind, gelten sie in hundertfacher Höhe als Tarifziffern.

Die Tariftabelle 4 (Remorkpreise für das Gebiet von Budapest) wird außer Kraft gesetzt. Für Verstellungen im Gebiete von Budapest werden ebenso wie für Verstellungen an anderen Orten für ein unbeladenes eisernes Fahrzeug 10 000, für ein beladenes eisernes Fahrzeug 20 000 Tarifziffern berechnet.

Die Gebühren werden auf Grund der betreffenden Verhältniszahlen berechnet im Verkehre:

von Stationen bezw. Ladestellen	1	2	3
	nach Stationen, bezw. Ladestellen		
	der linksufrigen Strecke von Kolozsnéma bis Szob (ausschl.)	der rechtsufrigen Strecke von Gönyü (einschl.) bis Mohács (einschließlich) der linksufrigen Strecke von Szob (einschl.) bis Baja (einschl.), so wie der Theiss, oberhalb Magyarkanizsa.	der rechts- u. linksufrigen Strecke von Mohács (ausschl.) bezw. Baja (ausschl.) bis Bazias (einschl.), ferner der Drau, der Theiss von der Mündung bis Magyarkanizsa (einschl.) des Béga-Kanales und der Save
1. der linksufrigen Strecke von Kolozsnéma bis Szob (ausschl.)	in cechoslov. Hellern	in cechoslov. Hellern	in cechoslov. Hellern
2. der rechtsufrigen Strecke von Gönyü (einschl.) bis Mohács (einschl.) der linksufrigen Strecke von Szob (einschl.) bis Baja (einschl.) sowie der Theiss oberhalb Magyarkanizsa	in cechoslov. Hellern	in ungar. Hellern	in jugoslav. Hellern
3. der rechts- und linksufrigen Strecke von Mohács (ausschl.) bezw. Baja (ausschl.) bis Bazias (einschl.), ferner der Drau, der Theiss von der Mündung bis Magyarkanizsa (einschl.) des Béga-Kanales und der Save . .	in cechoslov. Hellern	in jugoslav. Hellern	in jugoslav. Hellern

Im übrigen gelten die Bestimmungen des Tarifes.

Die Kundmachung 1161 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 84 vom 5. XI. 1919 wird mit 15. März 1920 aufgehoben.

Die in der Kundmachung 594 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 43 vom 7. VI. 1919 bekanntgemachten hundertprozentigen Zuschläge zu den Gebühren werden bis auf weiteres nicht angewendet.

Regensburg, am 20. März 1920. (372)

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Güterverkehr. Zuschlag für die Mehrkosten der Verwahrung.

Bis auf weiteres wird — zur teilweisen Deckung der unter den gegenwärtigen Verhältnissen erhöhten Kosten der Verwahrung der Güter auf dem Lande und in den Schiffen — für alle Sendungen, die

a) nach dem 14. März 1920 bei der Gesellschaft aufgeliefert werden oder

b) am 15. März 1920 — auf dem Lande oder in Schiffen — bereits in dem Gewahrsam der Gesellschaft sich befinden, hinsichtlich der Zeit ad a) von der Auflieferung, ad b) vom 15. März 1920,

ad a) und b) bis zum Bezuge, sofern dieser vor dem 1. Mai 1920 erfolgt, sonst bis Ende April 1920 ein Zuschlag in der Höhe von ½ % des Gesamtwertes erhoben. Für nach dem 14. März 1920 ohne gleichzeitige Beibringung des Frachtbriefes aufgelieferte, sowie für am 15. März 1920 in dem Gewahrsam der Gesellschaft befindliche Güter, für die ein Frachtvertrag (durch Aufdruck des Tagesstempels der gesellschaftlichen Abfertigungsstelle auf dem Frachtbrief) nicht abgeschlossen ist, wird dieser Zuschlag (im Hinblick auf die Bestimmungen der

Kundmachung [1190] in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 88 vom 19. XI. 1919) rücksichtlich der Zeit bis zum Abschlusse des Frachtvertrages, bzw. bis zur Zurücknahme des Gutes, sofern nicht ein geringerer Wert angegeben ist, vom Höchstbetrage der tarifmäßigen Transportversicherung (120.— ℳ, 120.— österr.-ungar. usw. Kr. für 100 kg) und erst vom Tage des allfälligen Abschlusses des Frachtvertrages neu vom etwaigen höheren Gesamtwerte berechnet.

Es ist sohin bis auf weiteres für alle in Betracht kommenden Güter von den Absendern im Frachtbriefe in der für die Wertangabe zur Winterstandsversicherung vorgesehenen Spalte oder durch an die Versandstation zu richtende besondere Mitteilung der volle Wert anzugeben. Wird diese Angabe unterlassen, so wird die Werterklärung gesellschaftlicherseits vorgenommen, doch haftet die Gesellschaft weder für die dabei vorgekommenen Irrtümer und ihre Folgen noch für etwaige Unterlassung der Werterklärung.

Durch diese Angabe des vollen Wertes wird die Versicherung eines den tarifmäßig versicherten Wert übersteigenden Wertes (Mehrwertversicherung) gegen die im Gütertarif, Teil I, Abteilung B Abschnitt F XVIII Ziffer 1 bezeichneten Gefahren (Schäden durch Schiffsunfälle und Ereignisse höherer Gewalt, wie Erdbeben, Feuer, Wellenschlag usw.) nicht herbeigeführt. Soll gegen dieses Verfahren der Mehrwert dem gesellschaftlichen Gütertarif gemäß bei der Gesellschaft versichert werden, so ist der zu versichernde Gesamtwert in den hierzu bestimmten Spalten des Frachtbriefes anzugeben. Die bezüglichen Prämien gelangen gesondert zur Einhebung.

Die Prämien für die sonstigen Versicherungen (wie Brandschadenversicherung) gelangen gleichfalls den Bestimmungen des gesellschaftlichen Gütertarifes bzw. den bestehenden Verlautbarungen gemäß gesondert zur Einhebung, und werden auch die Bestimmungen bezüglich der übrigen Nebengebühren (Lagergeld, Bergungskosten usw.) durch die vorliegende Kundmachung nicht berührt, ebensowenig wie die bezüglich der Haftung bestehenden Bestimmungen. Die Einführung von Zuschlägen für Verwahrungen in der Zeit ab 1. Mai 1920 bleibt vorbehalten. (328)

Regensburg, am 11. März 1920.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Brohltal-Eisenbahn.

Mit dem 1. Mai d. J. tritt eine Erhöhung der Fahrpreise für den Personen- und Gepäckverkehr sowie der Rollbockgebühren in Kraft. Nähere Auskunft erteilt die Bahnverwaltung in Brohl.

Cöln, den 29. März 1920. (373)
Der Vorstand.

Zum 1. Juni d. J. werden an Stelle der bestehenden Fahrpreise von Cottbus, Forst, Spremberg Ost, Muskau, Teuplitz, Linderode und Petershain nach Stationen der westlichen Direktionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Hannover und Münster (Westf.), die jetzt wahlweise über Berlin und Falkenberg gelten, je besondere Fahrkarten über Berlin und über Falkenberg eingeführt. Hierdurch treten außer Ermäßigungen auch Erhöhungen der Fahrpreise ein, über welche die beteiligten Fahrkartenausgaben weitere Auskunft erteilen.

Halle (Saale), den 23. März 1920. (371)
Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Eisenbahnverwaltungen.

Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde werden ab 1. April 1920 die Fahrpreise der gewöhnlichen Fahrkarten II., III. und IV. Klasse, sowie der Arbeiterrückfahrkarten ermäßigt, die der Monatskarten und Schülermonatskarten erhöht. Die Arbeiterwochenkarten werden aufgehoben und durch Wochenkarten ersetzt, die für jedermann benutzbar sind. Das alsbaldige Inkrafttreten dieser Änderungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. Nähere Auskunft erteilt die Bahnverwaltung in Schlotheim.

Mühlhausen (Thür.), 19. März 1920.
Der Vorstand. (365)

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde werden ab 1. April 1920 die Fahrpreise der gewöhnlichen Fahrkarten II., III. und IV. Klasse sowie der Arbeiterrückfahrkarten ermäßigt, die der Monatskarten und Schülermonatskarten erhöht. Die Arbeiterwochenkarten werden aufgehoben und durch Wochenkarten ersetzt, die für jedermann benutzbar sind. Das alsbaldige Inkrafttreten dieser Änderungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der E.V.O. Nähere Auskunft erteilt die Bahnverwaltung in Zülz (Oberschles.). (362)

Neustadt (Oberschles.), 19. März 1920.
Die Direktion.

Butzbach-Licher Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde werden ab 1. April 1920 die Fahrpreise der gewöhnlichen Fahrkarten II., III. und IV. Klasse ermäßigt, die Preise der übrigen Karten mit Ausnahme der Militär- und Hundekarten erhöht. Das alsbaldige Inkraftsetzen dieser Änderungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der E.V.O. Nähere Auskunft erteilt Bahnverwaltung Butzbach-Ost.

Butzbach, den 19. März 1920. (363)
Der Vorstand.

4. Generalversammlung.

Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft.

Die diesjährige ordentliche Generalversammlung findet am Donnerstag, den 8. April d. J., vormittags 10¼ Uhr, im Saale des hiesigen Stationsgebäudes statt.

Die geehrten Herren Aktionäre werden hiezu gemäß Art. VIII der Statuten unter dem Präjudiz eingeladen, daß die Ausbleibenden sich dem unterwerfen, was die Mehrheit der Erschienenen verfassungsmäßig beschließt.

Die Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung nebst 4 Nebenrechnungen, sowie der den Vermögensstand und die Verhältnisse der Gesellschaft entwickelnde Bericht mit den Bemerkungen des Gesellschaftsausschusses liegen vom 17. März d. J. ab in dem Geschäftsraume der Gesellschaft zur Einsichtnahme auf.

Zweck der Generalversammlung ist Beschlußfassung über die Genehmigung der Jahresbilanz, der Betriebs- und Nebenrechnungen, der Verwendung des Rechnungsüberschusses und über die Entlastung der Verwaltungskörper, endlich Vornahme der statutenmäßigen Ersatzwahl mit eventueller Beschlußfassung nach § 236, Absatz 1, des Handelsgesetzbuches.

Zur Abgabe der Legitimationskarten gegen Vorzeigung der Originalaktien oder eines Hinterlegungsscheines derselben ist Termin auf Dienstag, den 6. April dieses Jahres angesetzt und zwar
vormittags von 10 bis 11½ Uhr im Kassenzimmer in Fürth,
nachmittags von 3 bis 4 Uhr im Saale des hiesigen Stationsgebäudes.

Jede Aktie gewährt das Stimmrecht (§ 252 Handelsgesetzbuch).

Nürnberg, den 16. März 1920. (367)
Das Direktorium.

5. Verdingungen.

Für die **dänischen Staatsbahnen** soll die Lieferung von Bolzen, Schwellenschrauben m. w. vergeben werden.

Die Bedingungen nebst Zeichnungen sind gegen portofreie Einsendung von 10 Rmk. von „Banekontoret", Gl. Kongevej 1 E. Kopenhagen B. erhältlich.

Bietungstermin am 12. April 1920, nachmittags um 3 Uhr.

Kopenhagen, 4. März 1920. (342)
Generaldirektion der Dänischen Staatsbahnen.

Die Lieferung von
20 000 Stück kief. Schwellen I. Kl.,
60 500 Stück kief. Schwellen II. Kl.,
20 000 Stück eich. oder buch. Schwellen I. Kl.,
30 000 Stück eich. oder buch. Schwellen II. Kl.
und rd. 10 000 m eich., kief. oder buch. Weichenschwellen soll vergeben werden. Die Bedingungen sind gegen Einsendung von 2 ℳ durch unsere Eisenbahnhauptkasse hier zu beziehen.

Die Angebote müssen bis 10. April 1920, vormittags 10 Uhr, hier vorliegen. Der Zuschlag erfolgt bis 20. April 1920.

Oldenburg, den 15. März 1920. (347)
Eisenbahndirektion.

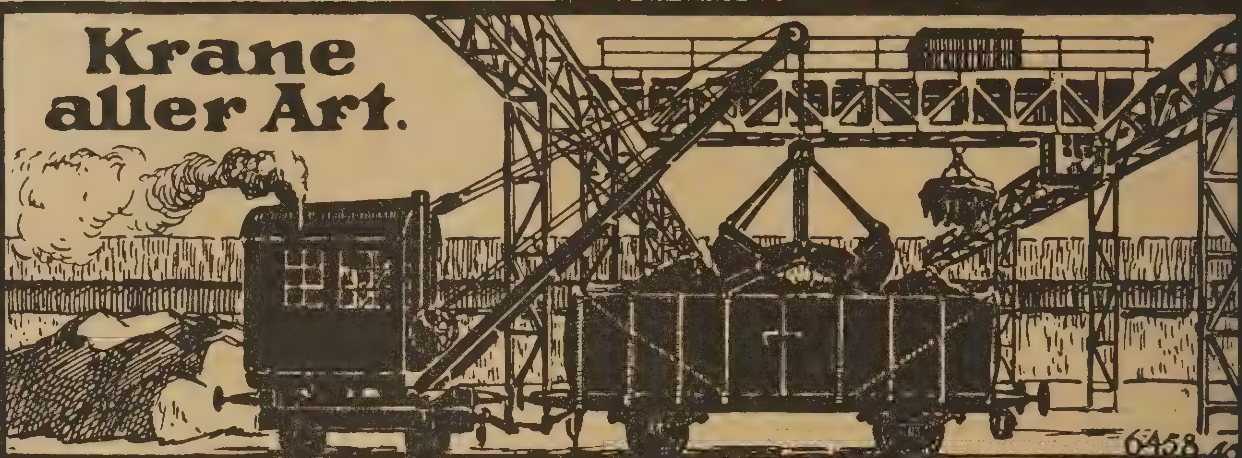
6. Verkauf von Altmaterial.

Die in Oldenburg auf dem Werkstättenhofe und im Hauptmagazin 1 lagernden Werkstattsmaterialien, Abfälle aller Art sollen öffentlich verkauft werden.

Bedingungen und Materialverzeichni können von unserem Materialienbureau hier, Karlstraße 16, gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,00 ℳ in bar, nicht in Briefmarken, bezogen werden.

Verschlossene Angebote müssen bis spätestens 8. April 1920, vormittags 11 Uhr, hier eingehen; der Zuschlag erfolgt bis 15. April 1920.

Oldenburg, den 12. März 1920. (341)
Eisenbahndirektion.





Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

16:06 Econ.
1E

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 22. Berlin, den 3. April 1920. LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, **amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 8 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 40 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 45 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 50 Pf. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 1.35 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Inhalt:

Die am 7. April fällige Nummer fällt wegen des Osterfestes aus.

Fünfundzwanzig Jahre Eisenbahnverwaltungsordnung.

Zu den zahlreichen Schriften und Aufsätzen von Fachleuten aller Dienststellungen, die in den vergangenen Monaten in den Tagesblättern, in der Fachpresse und als selbständige buchhändlerische Erzeugnisse erschienen sind und zu der für die deutsche Wirtschaftspolitik so überaus wichtigen Frage der künftigen Gestaltung unserer Reichseisenbahnen Stellung nehmen, ist vor kurzem ein Buch des früheren preußischen Eisenbahnministers Hoff hinzugetreten*). Unsere Zeitung, die einem großen Teil dieser Aufsätze ihre Spalten zur Verfügung gestellt und die wichtigeren anderen Erscheinungen besprochen hat, kann an der Hoffschen Schrift um so weniger vorübergehen, als ihr Verfasser wie wenige berufen ist, ein sachverständiges Urteil über Organisationsfragen zu fällen. Hat er doch selbst an allen Neuordnungen, die das preußische Eisenbahnwesen seit der großen Neuorganisation von 1895 bis auf den heutigen Tag durchgemacht hat, schöpferisch und zum Teil entscheidend mitgearbeitet. Er hat so ziemlich alle Stellungen in der Stufenleiter der Eisenbahnerlaufbahn bis hinauf zur obersten Ressortleitung selbst bekleidet und verbindet deshalb mehr als andere die Kenntnisse und Erfahrungen des Praktikers mit denen des gereiften, hohen Verwaltungsbeamten.

Daß Hoff an den alten Grundsätzen und Formen der preußischen Verwaltungsordnung, wenigstens in ihren Grundzügen, festhalten möchte, wird man bei ihm nicht als Mangel an fortschrittlichem Geist auslegen, da gerade er, der Schöpfer des Zentralamts und vieler anderer Vervollkommnungen und Ergänzungen des Verwaltungskörpers, als ein Mann bekannt ist, der keineswegs am alten klebt, sondern rastlos auf weiteren Ausbau und fortbildende Verbesserung des Eisenbahnwesens hingearbeitet hat. Um so höher wird man seine Warnung veranschlagen müssen, sich vor der Sucht nach übereilten und nicht genügend durchgearbeiteten Änderungen zu hüten. Er stellt sich dabei auf denselben Standpunkt, der auch dem vortrefflichen Buche eines anderen erfahrenen und hochverdienten Mitarbeiters an der Reform von 1895, des verstorbenen Eisenbahndirektionspräsidenten Seydel, zugrunde liegt (vgl. Nr. 68, Jahrg. 1919 d. Ztg.).

Der erste Teil der Hoffschen Schrift gibt einen knappen, aber alle wesentlichen Punkte erschöpfenden Rückblick auf die Reform von 1895 und ihren weiteren Ausbau in den folgenden beiden Jahrzehnten. Dann geht der Verfasser auf die Kriegszeit über mit ihren verderblichen Folgen für die Eisenbahnen: der Erschöpfung des Personals, dem Verschleiß des technischen Apparats, dem Ruin der Finanzen. Unter den Gründen für den Rückgang der Einnahmen betont er den einen, der vielfach zu wenig beachtet worden ist, nämlich die gewaltigen und ohne genügende Kontrolle ausgeführten Leistungen der Eisenbahn zu den ganz unzureichenden Sätzen des Militärtarifs, ein verlustbringendes Geschäft zu einer Zeit, wo die übrigen Kriegsbetriebe ungeheuren Gewinn einstrichen und das Geld schon stark entwertet war. Angesichts der zahlreichen offenkundigen Gründe für den Niedergang der Eisenbahnen sei eine vernichtende Kritik der Verwaltung nicht am Platze, die man damals bei ehrlicher Prüfung als eines der bestgeordneten, zuverlässigsten und sichersten Unternehmen der Welt habe bezeichnen dürfen.

*) W. Hoff. Fünfundzwanzig Jahre Eisenbahn-Verwaltungsordnung. Eisenbahnpolitische Rückblicke und Ausblicke. Verlag von Reimar P. Hobbing. Berlin 1920. 87 Seiten.

Wenn sich der Verfasser nun den durch den Übergang auf das Reich notwendig werdenden Reformen zuwendet, so zieht sich wie ein roter Faden durch seine Ausführungen der Gedanke hindurch, daß man sich von umstürzlerischen Erschütterungen des volkswirtschaftlichen Lebens im allgemeinen und des Beamtenkörpers im besonderen fernhalten möge. Schon in ruhigen Zeiten könne man ihnen nur dann überhaupt nähertreten, wenn zwingende Umstände es forderten. Um so viel mehr müsse in der gegenwärtigen Zeit der Erregung aller Gemüter solche unbedingte Notwendigkeit zu Umwälzungen nachgewiesen werden. Sie sei aber nicht nachgewiesen. Vielmehr habe die jetzige Verwaltungsordnung bis über den Kriegsbeginn hinaus auf allen wichtigen Gebieten große Erfolge erzielt und trage an der späteren Erschöpfung der Eisenbahnen keine Schuld. Was bisher an neuen Vorschlägen und Anregungen bekanntgeworden sei, erweise sich schon aus dem Grunde als gänzlich unbrauchbar, weil der noch so ideal ersonnene Verwaltungskörper — worüber dem sachkundigen Verwaltungsfachmann nicht der leiseste Zweifel aufkommen könne — nicht nur während der Übergangszeit ganz außerordentlich hohe Mehrausgaben verursachen, sondern auch dauernd eine sehr beträchtliche Zunahme an Beamten und an Verwaltungskosten zur Folge haben würde. Hoff ist davon überzeugt, daß die preußische Verwaltungsordnung, die auch bei den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen mit bestem Erfolge angewendet worden sei, für die Verfassung der künftigen Reichseisenbahnen eine ausreichende und zweckmäßige Grundlage bilden könne. Preußen habe schon wegen seiner Größenverhältnisse ein Anrecht darauf, bei der Ausgestaltung der neuen Verwaltungsordnung berücksichtigt zu werden. Er empfiehlt, zunächst für eine möglichst kurze Übergangszeit eine vorläufige allgemeine Verwaltungsordnung zu erlassen, in der auch zu bestimmen sei, inwieweit vorübergehend noch die Verwaltungsvorschriften der einzelnen Staatseisenbahnverwaltungen Gültigkeit behalten sollten, und dann einen Verwaltungsausschuß unverzüglich aus sachkundigen Fachleuten aller Eisenbahnverwaltungen, aus Vertretern des Eisenbahnpersonals und aus Verkehrsmännern des privatgeschäftlichen Lebens einzusetzen, dem die Ausarbeitung der neuen Verwaltungsordnung obliegen würde.

Diese Vorschläge sind, wie aus einem Nachwort der Schrift hervorgeht, zum Teil schon durch die Ereignisse überholt worden. Am 5. Februar ist durch Staatsminister Oeser eine Versammlung von Kennern des Wirtschaftslebens, von Vertretern der parlamentarischen Parteien und der Beamten- und Arbeiterorganisationen einberufen worden, der der Verfasser angehört hat. Diese Verhandlungen geben ihm Anlaß, zu den einzelnen Fragen, wie sie sich inzwischen gestaltet haben, Stellung zu nehmen.

Hoff ist kein Freund einer zu weit gehenden Dezentralisation. Er ist der Meinung, daß die Oberaufsicht und Oberleitung des Reichseisenbahnnetzes bei dem Reichsverkehrsminister unbedingt vereinigt sein muß. Unter einer richtigen Dezentralisation versteht er die Verteilung der Verantwortung und der Arbeit ganz genau soviel Menschen oder Geschäftsstellen, wie man braucht, um das Unternehmen möglichst geschäftlich zu führen, nicht aber, das zu zerreißen, was zusammengehört, oder was aus anderen Gründen notgedrungen einheitlich wahrgenommen werden muß. „Wollte man den Dienst von der Zentralstelle ganz fernhalten, so wäre damit schon im voraus der Stab über die Reichseisenbahnpolitik gebrochen!“ Deshalb wendet sich Hoff gegen den inzwischen aufgegebenen Gedanken der Schaffung von Landesämtern, gegen die Trennung der Zentralinstanz in eine politische Aufsichtsbehörde und eine fachliche Verwaltungsstelle, aber auch gegen die Teilung des Netzes unter sog. Generaldirektionen. „Die Leitung des deutschen Verkehrswesens ist zu einem so großen Teile politischer Art, daß die ständige, lebendige Fühlung des obersten Leiters mit allen anderen Reichsstellen und mit dem Parlament unentbehrlich ist.“

Um den Ressortchef von dem Übermaß der Arbeit, das mehr noch als bisher, schon infolge des parlamentarischen Systems, der Zentralstelle obliegen wird, wenigstens etwas zu entlasten, schlägt Hoff die Bildung eines Generaldirektoriums unter dem Minister vor, das sich aus sechs fachmännischen Generaldirektoren (für Verwaltung, Betrieb, Verkehr, Finanzen, Bau- und Maschinenwesen) mit Unterstaatssekretärsrang und mit großen selbständigen Befugnissen zusammensetzen soll. Unmittelbar unter den Generaldirektoren würden die vortragenden Räte stehen, denen ein bestimmt begrenzter Kreis von Geschäften zur selbständigen Bearbeitung zu überlassen wäre. Damit ist ein gesunder Gedanke ausgedrückt, der gewiß manchem, der den umständlichen Gang der wichtigeren Ministerialentscheidungen kennengelernt hat, die bisher die Mitwirkung gar zu vieler Stellen (Expedient, Referent, Abteilungsdirektor, Unterstaatssekretär, Minister) erforderten, aus der Seele gesprochen ist. Das Eisenbahnzentralamt soll nicht, wie vereinzelt gefordert wurde, zerstückelt und seine Obliegenheiten auf die Generaldirektionen oder Eisenbahndirektionen verteilt werden. Das würde einen Rückschritt bedeuten in einer Zeit, wo auf allen Gebieten, insbesondere im Beschaffungswesen, die privaten Lieferwerke sich zusammenschließen. Hoff denkt vielmehr an einen Ausbau des Zentralamts zu einer dem Minister untergeordneten Hilfsstelle, der Fachmänner aller Gliedstaaten angehören sollten, und der zur Entlastung des Ministers noch eine Reihe anderer Geschäfte übertragen werden könnte.

Ganz besonders rückschrittlich erscheinen dem Verfasser die Vorschläge, die auf Schaffung eines Doppelbehörden-Systems (Generaldirektionen, Betriebsdirektionen) hinauslaufen. Man käme dadurch auf die mit Mühe und Erfolg beseitigten Organisationen von 1872 und 1879 zurück, die sich damals als Wurzel alles Übels erwiesen, und deren Wiedereinrichtung nur unter steter Erhöhung des Verwaltungsaufwandes an Menschen und Geld vorgenommen werden könnte.

Hinsichtlich der Gestaltung der ausführenden Stellen, namentlich der Anregung, die Dienstzweige größerer Bahnhöfe zu Bahnämtern unter einem Vorstande zu vereinigen, empfiehlt Hoff, mit großer Vorsicht vorzugehen. „Jede Instanz schafft Mehrarbeit, die sehr oft den Vorteil größerer Machtfülle aufhebt.“ Er tritt aber nachdrücklich für eine Erweiterung der selbständigen Befugnisse der Dienststellenvorsteher, für eine Vereinfachung des Aufsichtsdienstes in den Werkstätten, für eine fortschrittliche Ausgestaltung des Bürodienstes und für die Übertragung der selbständigen Erledigung eines Kreises von Dienstgeschäften an zuverlässige Büroangestellte ein.

Das sind nur wenige Punkte aus dem inhaltsreichen Buche, dessen Studium den Stellen, denen die Neuordnung des Reichseisenbahnnetzes obliegen wird, nicht dringend genug empfohlen werden kann. Wenn die Reichsleitung an dem Gedanken festhält, an diesem schwierigen Werk einen möglichst großen Kreis von erfahrenen Fachmännern mitwirken zu lassen, so wird sie die Mitarbeit gerade des Mannes nicht entbehren können, der ein Menschenalter hindurch eine maßgebende Rolle im preußischen Eisenbahnwesen gespielt und durch seine neueste Schrift in dankenswerter Weise bewiesen hat, daß er sich auch im Ruhestand mit der Frage des Ausbaus seines Lebenswerkes eifrig weiterbeschäftigt.

—r.

Die Wirtschaftlichkeit des Lokomotivbetriebes.

Von Baurat **Ammermann**, Oldenburg.

Die bisher bei den Staatsbahnen üblichen Aufzeichnungen über die Leistungen und die Kosten des Lokomotivbetriebes wurden vorzugsweise vom Gesichtspunkte des Statistikers ausgeführt. Nur durch Vergleichung gewisser Zahlenreihen ist es möglich, den Wert oder Unwert der getroffenen Maßnahmen festzustellen. Die absolute Zahl des erzielten Nutzens wurde entweder nur in der Gesamtwirtschaft des Eisenbahnbetriebes durch Gegenüberstellung von Einnahmen und Ausgaben oder in meistens weniger umfangreichen Einzelermittelungen gesucht.

Die Unzugänglichkeit und der für die Betriebsführung geringe Wert dieser Rechnungsarten, die bei den beteiligten Fachleuten längst bekannt war, wurde vom preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten in der Sitzung der preußischen verfassunggebenden Versammlung am 8. und 9. Oktober 1919 besonders hervorgehoben.

Der Mangel liegt im wesentlichen in folgenden Hauptpunkten:

1. Der Betriebsleiter kann sich über den Erfolg seiner Tätigkeit in wirtschaftlicher Hinsicht keine sichere Rechenschaft ablegen.
2. Die Durchführung der vom technischen Standpunkt als notwendig erkannten Neuerungen stieß bis vor kurzem insofern auf Schwierigkeiten, als die Notwendigkeit, den Gesamthaushaltsplan ins Gleichgewicht zu bringen, die Mittel für bestimmte sachliche Ausgaben begrenzte, während für persönliche Ausgaben (Arbeiterzahl und Löhnung) praktisch eine Grenze nicht gezogen war.
3. Die Unterhaltungskosten der Lokomotiven in den Haupt- und Betriebswerkstätten wurden für sich abgerechnet, ohne Rücksicht auf die im Betriebe erzielten Leistungen.
4. Der Einfluß der Unterhaltungskosten auf die Bauart der Lokomotiven und auf die Erhaltung veralteter Lokomotivgattungen trat nicht genügend hervor. Nur klare Zahlen können Urteile, die dem Gefühle entsprechen, bestätigen oder berichtigen.

Das Ziel der neuen Buchführung der Werkstätten und der Lokomotivbetriebswerkstätten muß sein, diese Mängel zu beseitigen und beide Betriebsergebnisse zu ermitteln. Die Unwirtschaftlichkeit vieler Werkstättenbetriebe tritt jetzt aus anderem Grunde mehr hervor; es kann wohl behauptet werden, daß auch in früheren Jahren manche Werkstätten unwirtschaftlich gearbeitet haben, wenn man den Maßstab des privaten Unternehmers anlegt. Ob eine Werkstätte wirtschaftlich arbeitet oder nicht, kann nicht aus dem Abschluß der Werkstättenbuchführung allein festgestellt werden; es ist die Gegenüberstellung der Betriebsleistung erforderlich, mit anderen Worten: Was kostet die Lokomotive, was leistet sie?

Die Frage nicht auf Grund von Einzelermittelungen, sondern auf Grund des gesamten abgeschlossenen Betriebsergebnisses zu beantworten, muß durch eine Neuordnung angestrebt werden, die gleichzeitig mit der Neuregelung des Werkstättendienstes einzuführen ist. Es genügt nicht, niedrige Betriebskosten zu erzielen; es würde verfehlt sein, niedrige Werkstättenkosten allein anzustreben; notwendig ist, den Gesamtaufwand für eine Lokomotive möglichst niedrig zu halten und ein Höchstmaß von Leistung anzustreben. Es ist bestimmt zu erwarten, daß die Kosten für bessere bauliche und maschinelle Einrichtungen in sehr vielen Werkstätten durch wirtschaftliche Gesamtleistungen (Abkürzung der Ausbesserungsdauer) reichlich aufgewogen werden. Die Abkürzung der Ausbesserungszeiten erfordert (gute Regelung des Werkstättendienstes vorausgesetzt) höhere Werkstättenkosten; diese haben ihre Grenze an dem erreichbaren Mehrgewinn infolge der längeren Betriebszeit der Lokomotiven. Diejenige Grenze, bis zu der die Werkstätten- und Betriebskosten gesteigert oder ermäßigt werden dürfen, um den günstigsten Gesamtwirkungsgrad zu erreichen, ist durch die vorgeschlagene Buchführung zu ermitteln und laufend nachzuprüfen.

Man wird nicht davor zurückschrecken dürfen, daß diese Ermittelungen einen großen Apparat erfordern, es stehen zu große Werte auf dem Spiele, die den Einsatz lohnen. Daß außerdem die Betriebsverhältnisse (günstiger Fahrplan, ausgelastete Züge, günstige Bahnhofs- und Streckenverhältnisse u. a.) von wesentlichem Einfluß auf das Ergebnis sind, sei hier ausdrücklich erwähnt; die Verwaltung des Maschinenparks hat auf diese Dinge nicht immer Einfluß, da die Lokomotive Mittel zum Zweck ist.

Das Schema der Buchführung würde in großen Zügen folgendes sein müssen:

A. Ausgaben.

Ia. Allgemeine Verwaltungskosten der Maschinenverwaltung.
Ib. Verzinsung und Tilgung des Anschaffungskapitales der Lokomotiven.
II. Aufwendungen für den Lokomotivbetrieb,
  a) persönliche Kosten,
  b) Betriebsstoffe, Kohlen, Schmierstoffe usw.,
  c) kleinere Unterhaltungsarbeiten.
III. Unterhaltungsarbeiten der Lokomotiven in den Hauptwerkstätten.
  a) allgemeine Kosten, Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals der Werkstätten, gemeinsame Betriebsstoffe,
  b) persönliche Kosten und Löhne,
  c) Baustoffe für die Lokomotiven.

B. Einnahmen.

I. Ermittelung der geleisteten Tonnenkilometer, gesondert nach Güterzug-, Personenzug- und Rangierdienst.
II. Ermittelung der Einnahmen wie vor.

Diese Kosten müssen mindestens für jede Lokomotivgattung, wenn nicht für jede einzelne Lokomotive ermittelt werden.

Diese Vorschläge haben eine grundlegende Neuordnung des Maschinen- und Werkstättendienstes und des Werkstättenbuchungswesens zur Folge. Die leitenden Vorstände sind von untergeordneter Tätigkeit durch Bildung besonderer Verwaltungs-, Abrechnungs- und Materialienbüros sowie eines technischen Büros mit gehobener Verantwortung zu entlasten, damit sie das Gesamtziel höchster Wirtschaftlichkeit besser verfolgen können.

Neben selbständiger Buchführung des gesamten Maschinendienstes darf eine Grenze der bewilligten Mittel nicht gezogen werden. Die Beschaffung einer neuen als wirtschaftlich anerkannten Werkzeugmaschine darf deswegen nicht hinausgeschoben werden, weil Mittel im Haushaltungsplan nicht vorgesehen sind, obwohl die Anschlagsumme für Löhne ohne besondere Genehmigung längst überschritten ist. Über den Erfolg der Maßnahmen hat man sich durch Aufstellung einer Bilanz am Jahresabschluß Rechenschaft abzulegen. Die Leitung der Betriebe erfordert erfahrene Fachleute, ihnen schenke man durch größere Selbständigkeit Vertrauen und Verantwortung, auch zögere man nicht, nutzbringendes Streben durch Gewinnbeteiligung zu lohnen.

Stückgutabfertigung und Beförderungsdienst.

Von Obergütervorsteher Rechnungsrat **Saatmann**, Hagen (Westf.).

Unsere vor dem Kriege unübertreffliche und während desselben noch fast mustergültige Stückgutbeförderung ist dahin. Dieses müssen wir erkennen und aus der Selbsterkenntnis Besserung zu schaffen versuchen. Sehen wir uns die großen Güterböden und Umladestellen an. Was finden wir da? Berge überzähliger Güter! Zu den Sammelstellen können sie zeitweise nicht abgesandt werden, weil diese mit solchen Gütern vollgestopft sind. Millionenwerte gehen der Eisenbahn verloren. Was ist die Ursache dieser Erscheinung? Abgesehen von dem oft beklagten Mangel an Pflichttreue der Bediensteten und der jetzt fehlenden Macht der Dienststellenvorsteher, unnachsichtlich gegen lässige Ladebedienstete vorgehen zu dürfen, und von den in einer mangelhaften, undeutlichen oder gänzlich fehlenden Bezeichnung der Güter mit dem Namen der Absender und der Bestimmungsstation liegenden Fehlerquellen, möchte ich als eine der Hauptursachen den häufigen Verlust der Frachtbriefe bezeichnen. Von dem Verschwinden von Gut und Frachtbrief erhält die Dienststelle in der Regel erst nach Wochen oder Monaten Kenntnis, also erst dann, wenn der Empfänger beim Versender eine Sendung anmahnte, oder gar erst, nachdem der Empfänger nach Ablauf des Zieles nicht bezahlte. Bei dem früheren Abfertigungs-(Kartierungs-)verfahren konnten die überzähligen Güter, sofern sie mit dem Namen der Versandstation bezeichnet waren, an Hand der vorhandenen, stationsweise geordneten Güterbegleitkarten unschwer an den Mann gebracht werden. Jetzt ist es nicht mehr möglich, weil die Verrechnungskarten keinen Anhalt bieten. Es bleibt nur die zeitraubende Anfrage an die Versandstation übrig. Diese verläuft in vielen Fällen negativ, weil entweder das Versandbuch nicht ordentlich geführt oder gar eine Eintragung in dasselbe nicht erfolgt war. Ist nun auf dem Frachtstücke nicht der Name des Versenders angegeben, was aber überwiegend nicht der Fall ist, dann bleibt als letzter Weg übrig, den Absender zu fragen. Viel Schreibarbeit ist getätigt, und eine lange Zeit ist verstrichen, bevor endlich der Ausgleich erfolgen kann. Der Ermittelungsdienst ist infolge der ungeheuren Zahl der Fehl- und Überzähligkeitsanzeigen derart überlastet, daß er in vielen Fällen die Übersicht verlieren muß. Das im Jahre 1904 eingeführte, auf Personalersparnis berechnete vereinfachte Abfertigungsverfahren war in bezug auf Verladung und Beförderung nicht besonders glücklich, aber es war doch brauchbar, und zwar dadurch, daß das Personal die Wichtigkeit eines Frachtbriefes erkannte und würdigte. Daß vor dem Kriege Gut und Frachtbrief fehlten, kam ausnahmsweise vor, ist aber jetzt an der Tagesordnung. Zur Besserung des Zustandes muß etwas dadurch geschehen, daß eine Trennung des Gutes vom Begleitpapier in keinem Falle, auch nicht für kürzeste Zeit, eintritt. Ich schlage deshalb folgendes vor und bitte die Berufsgenossen, hierzu Stellung zu nehmen. Weil eine Besserung der Stückgutbeförderung auch im Interesse der Absender liegt, müßte ihnen eine kleine Belastung durch zwangsweise Forderung eines Frachtbriefdoppels auch im inneren deutschen Verkehr zugemutet werden.

Ich schlage also vor, daß das Frachtbriefformular in der während des Krieges eingeführten halben Größe bestehen bleibt. Das Frachtbriefdoppel, als Ladekarte anstatt Frachtbrief bezeichnet, wird durch Perforierung mit dem Frachtbrief verbunden und vom Absender vollständig in Übereinstimmung mit dem Frachtbrief ausgefüllt. Die Rückseite des als Ladekarte benutzten Frachtbriefdoppels wird nicht bedruckt und bleibt frei, weil für den Ladedienst bedeutungslos, ebenso entfällt auf der Vorderseite die Bemerkung im Kopfe und der Vordruck, der auf die E. V. O. Bezug nimmt. Anstatt des Vordrucks „Frachtbrief" ist „Ladekarte" zu setzen. Der Papierverbrauch ist also nicht größer als es derjenige bei den Friedensfrachtbriefen war.

In der Frachtbriefvorprüfungsstelle, oder da, wo solche nicht eingerichtet ist, bei der Annahme, wird nach Aufdrückung des Annahmestempels die Ladekarte vom Frachtbriefe getrennt, der Ladeweg in dieselbe eingetragen und das Gut nach Eintragung des Annahmezeichens unter Beigabe der Ladekarte zum Versandplatz gefahren oder in die bereitstehenden Wagen geladen. Der Frachtbrief wird in der Frachtbriefprüfungsstelle oder bei der Annahme durch einen Lademeister zurückgehalten, nach Annahme des Gutes mit dem Annahme- und Wägestempel versehen und unmittelbar in das Versandzimmer gebracht, kommt also zunächst mit dem Gute nicht mehr in engere Verbindung. Die Ladekarte vertritt also während der Annahme und Beförderung den bisherigen Frachtbrief. Hierdurch wird erreicht, daß eine Trennung des Gutes vom Begleitpapier überhaupt nicht stattfindet und Ladefehler verschwinden müssen. Jetzt wandern die Frachtbriefe mit dem Gute zunächst in die Wagen, werden dort gesammelt und zum Versandzimmer zur Abfertigung gebracht. Werden nun die Wagennummern nicht auf die Frachtbriefe geschrieben oder die Frachtbriefe für Stellen, wohin mehr als ein Wagen gleichzeitig geladen wird, in die unrichtigen Streifbänder gesteckt, so sind die Ladefehler fertig. Eine unmittelbare Verladung der Annahmegüter in die bereitstehenden Wagen ist aus verkehrstechnischen und wirtschaftlichen Gründen nicht zu umgehen. Bei dem jetzigen Verfahren findet also in allen Fällen eine Trennung des Frachtbriefes vom Gute, wenn sie auch nur vorübergehend ist, statt. Die Versandabfertigung, welche, da sich die Anlieferung auf die letzten Tagesstunden drängt, in den letzten Dienststunden überhastet arbeiten muß, fertigt mangelhaft ab oder läßt Frachtbriefe zurück, wodurch dann wieder die verladenen Güter ohne Begleitpapiere abrollen und übrig entladen werden.

Weil nun nach meiner Anregung die Versandabteilung ganz unabhängig vom Ladedienst arbeitet, kann die Arbeit dort gleichmäßig auf die 8 Dienststunden verteilt werden, und es wird erreicht, daß besser als bisher gearbeitet wird, auch sind Spätdienste nicht mehr nötig, sondern es kann die Arbeit in der Tageszeit zwischen 8 Uhr früh bis 8 Uhr abends geschehen.

Die abgefertigten Frachtbriefe werden täglich unter Umschlag der Empfangsstation zugesandt. Die Empfangsstellen, die zunächst mit verschließbaren Schränken, in denen nach Bedarf nach dem Abc geordnete Fächer eingerichtet sind, ausgerüstet werden müssen, sondern in diese Fächer die unter Umschlag erhaltenen Frachtbriefe, nachdem zuvor die Frachtberechnung nachgeprüft wurde, ein. Bei Eingang der Ladekarten werden die dazugehörigen Frachtbriefe aus den Schränken hervorgeholt und als Empfangsfrachtbriefe wie bisher verarbeitet. Die Ladekarten werden stationsweise nach dem Abc geordnet aufbewahrt. Sie dienen bei Reklamationen als Ergänzung des Frachtbriefes. Die Vorteile dieses Verfahrens sind:

a) Lade- und Ermittelungsdienst.

1. Es tritt nie eine Trennung des Begleitpapiers vom Gute ein.
2. Bei überzähligen Gütern, sofern die Versandstation an denselben bezeichnet ist, kann an Hand der unter Umschlag eingegangenen Frachtbriefe und der vorhandenen Ladekarten ohne Schreibwerk und beschleunigt die Hingehörigkeit ermittelt werden. Der Ermittelungsdienst wird erheblich entlastet.
3. Eine Vormeldung nicht allein der wertvollen, sondern aller Güter geschieht durch Übersendung der Frachtbriefe und deren Überwachung durch die Empfangsabteilung.

b) Versandabteilung.

1. Weil der Versand ganz unabhängig vom Ladedienst arbeitet, kann der Dienst auf die Tagesstunden gelegt werden.
2. Es wird vermieden, daß sich die Arbeit auf einzelne Stunden zusammendrängt, und eine gleichmäßige Arbeit für 8 Stunden und somit ein fehlerfreies und gleichmäßiges Arbeiten erreicht.
3. Die Arbeitskräfte können besser ausgenutzt werden.

c) Empfangsabteilung.

1. Die Empfangsabteilung ist in der Lage festzustellen, wenn Gut und Frachtbrief (in diesem Falle Ladekarte) nicht eingehen, dadurch, daß der von der Versandstelle übersandte Frachtbrief nach Ablauf einer für die Beförderungsstrecke angemessenen Frist im Frachtbriefschranke liegen bleibt. Bei wertvollem Gute kann sofort, weil Diebstahl vermutet wird, das Erforderliche veranlaßt werden.
2. Die Nachprüfung der Fracht- und sonstigen Beträge kann ohne Überhastung vorgenommen werden, weil diese unabhängig vom Ladedienst, nämlich bei Eingang der Frachtbriefe, geschehen soll. Es kann in Zukunft ein im Tarifwesen erfahrener Beamter hiermit betraut werden, während jetzt behufs rascherer Abwickelung mehrere Beamte, auch minderbefähigte, damit beschäftigt werden müssen.

Es kommen folgende Nachteile in Frage: Durch Übersendung der Frachtbriefe an die Empfangsstationen scheinen

Jnbequemlichkeiten durch Belastung des Briefbeförderungs-ienstes zu entstehen. Diese könnten herabgemindert wer-en dadurch, daß zwischen den täglich im Wechselverkehr tehenden Dienststellen zur Aufnahme der Briefe Taschen der Briefbeutel beschafft würden, die täglich einmal pen-eln. Eine Vereinfachung würde durch Einrichtung von Dienstbriefsammel- und Verteilungsstellen erzielt. Ich denke ir den Fall so, daß, wenn ein jeder Direktionsbezirk eine ammelstelle, die aber nicht zugleich Umladestelle sein darf, vo aber alle Eil- und D-Züge anhalten, vorhanden wäre, die bgefertigten Frachtbriefe für den ganzen Bezirk oder einen großen Umkreis mittels e i n e s Briefbeutels dorthin gesandt werden könnten, welche dann die Weiterversendung nach den einzelnen Empfangsstellen vornehmen müßte. Die Briefbeförderung wird stets der Stückgutbeförderung vorangehen, sodaß eine Ankunft des Gutes vor dem Frachtbriefe nicht eintreten wird.

Meine Vorschläge sollen nicht den Anspruch auf Vollkommenheit machen, sondern nur eine Anregung sein, Besseres zu ersinnen. So wie es jetzt ist, darf und kann es nicht bleiben.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Schiedsgerichtliche Erhöhung von Beförderungspreisen er Verkehrsunternehmungen.** Auf Grund des Gesetzes über ie Übergangswirtschaft vom 17. April 1919 hat die Reichs-gierung durch Verordnung vom 21. Februar 1920 bestimmt, aß Unternehmer von Eisenbahnen, Kleinbahnen (Lokal-ahnen usw.), Straßenbahnen und Anschlußbahnen, die bei em Inkrafttreten dieser Verordnung durch Vereinbarungen i der Festsetzung der Höhe ihrer Beförderungspreise ge-unden sind, die Änderung der vereinbarten Preise verlangen önnen, wenn und insoweit infolge der Verhältnisse des rieges und der Übergangswirtschaft die Höhe der Selbst-osten seit der letzten Preisvereinbarung so gewachsen ist, aß das Anwachsen bei Anwendung der Sorgfalt eines ordent-chen Kaufmannes nicht vorauszusehen war, und daß billiger-eise die Tragung der Mehrkosten dem Unternehmer allein cht zugemutet werden kann. Falls eine Einigung über die euregelung nicht zustande kommt, entscheidet ein S c h i e d s-e r i c h t unter Abwägung der Interessen aller Beteiligten. ie Entscheidung ist unanfechtbar. Über das schiedsgericht-che Verfahren gibt die Verordnung nähere Vorschriften.

— **Teilung der Strecken der Eisenbahndirektionen Saar-rücken und Ludwigshafen** (vgl. Nr. 21, S. 248 d. Ztg.). Mit ültigkeit vom 10. März d. J. ist für das Saargebiet eine ilung der innerhalb des Saargebiets gelegenen preußischen nd pfälzischen Strecken der bisherigen Eisenbahndirektions-ezirke Saarbrücken und Ludwigshafen in der Weise einge-eten, daß die Eisenbahndirektion 1 (für die Saarstrecken) in arbrücken die Verwaltung der innerhalb des Saargebiets ge-genen preußischen und bayerischen Eisenbahnstrecken und e Eisenbahndirektion 2 in Saarbrücken die außerhalb des aargebiets gelegenen Strecken der bisherigen Eisenbahn-rektion Saarbrücken übernimmt. Sitz beider Direktionen ist arbrücken 2 am Bahnhof.

— **Die Tariferhöhungen im Berliner Stadt-, Ring- und Vor-tverkehr.** Wie erinnerlich, wurden gleichzeitig mit der am März in Kraft getretenen hundertprozentigen Erhöhung der arife im Güter- und Personenfernverkehr auch die Erhöhung r Vororttarife für Berlin und Hamburg angekündigt. Ent-gen Meldungen von anderer Seite erfährt die „Reichshaupt-ädtische Korr.", daß diese Tarife noch nicht so bald zur urchführung gelangen werden, da die Festsetzung der eiserhöhung durch den preußischen Minister der öffent-lhen Arbeiten bis jetzt noch nicht erfolgt ist und die Vorbe-tungen, z. B. die Errechnung der neuen Fahrpreise, der uck der Fahrkarten usw., mindestens den Zeitraum von uch etwa sechs Wochen in Anspruch nehmen. Voraussicht-lh werden die Verteuerungen zum 1. Juni zur Durchführung langen. Auch die Mitteilungen über die voraussichtliche he der neuen Fahrpreise, Verteuerung um 25 oder 50 % er Preise sind unrichtig, da die Entscheidung in dieser age noch nicht gefallen ist.

— **Wiederaufnahme des internationalen Luxuszugverkehrs.** r erste internationale Luxuszug durch Deutschland wird, wie d „D. Allg. Ztg." meldet, am 1. April wieder aufgenommen. r vermittelt eine durchgehende Verbindung von Paris über aßburg, Nürnberg, Eger, Karlsbad, Prag und Olmütz nach arschau.

— **Deutsch-französisches Abkommen über den Kehler fen.** Auf Grund der Bestimmungen des Friedensvertrages is nach langwierigen Verhandlungen am 1. März d. J. in den-Baden ein Abkommen über den Kehler Hafen abgeschlossen worden. In dem Sonderabkommen sind die Befugnisse des französischen Hafendirektors festgelegt. Für die im Friedensvertrag festgesetzte Dauer hat die französische Regierung das Recht, in bestimmt bezeichneten Teilen des Kehler Hafens, die etwa ein Drittel davon ausmachen und die zur Ergänzung des Straßburger Hafens bis zu dessen weiterem Ausbau bestimmt sind, französische Unternehmer gegen Schadloshaltung der jetzt daselbst niedergelassenen Firmen anzusiedeln. Die Aufrechterhaltung der deutschen Rheinschiffahrt im Hafen von Kehl ist gesichert. Ebenso ist der Betrieb der deutschen Ansiedlungen in dem freigegebenen Teil des Hafens nicht beeinträchtigt. Das Abkommen soll innerhalb vier Wochen ratifiziert werden und bedarf der Bestätigung durch die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt.

— **Über die Wiedereinführung der Akkordarbeit** in den Werkstätten hat der Badische Landtag anläßlich einer darüber gestellten förmlichen Anfrage in seiner Sitzung am 2. März verhandelt. Nach den Mitteilungen des Finanzministers Dr. Wirth haben die Arbeiterorganisationen bei den Verhandlungen über den neuen Lohntarif die Einführung von Akkordlöhnen abgelehnt. Im Hinblick auf die bevorstehende Verreichlichung, nach der die Frage einheitlich geregelt werden könne, sei es nicht zweckmäßig erschienen, in Baden jetzt eine Neuregelung vorzunehmen. Da auch bei den preußischen Staatsbahnen da, wo die Akkordarbeit wieder aufgenommen worden sei, die Aufschreibungen und die Festsetzung der Sätze noch nicht endgültig seien, werde es für angezeigt gehalten, den Erfolg des neuen preußischen Akkordsystems abzuwarten.

— **Über die Führung des Weser-Main-Donau-Kanals** sind neuerdings Meinungsverschiedenheiten entstanden. War man anfangs der Meinung, den eigentlichen Kanal von Hann.-Münden ab (wo er zu beginnen hat, indem die Weser selbst nur im Wasserstande durch den Kanal und eine Reihe von Talsperren ensprechend aufgehöht werden soll) im Tale der W e r r a aufwärts zu führen, so kam man späterhin doch auf den Gedanken, ob nicht die F u l d a vorzuziehen sei. Der Vorschlag wurde dann von der Stadt Cassel in lebhafter Weise vertreten, weil bei solcher Führung Cassel unmittelbar an den Kanal zu liegen käme, während es sich sonst mit dem bereits bestehenden Wasserwege von Münden die Fulda aufwärts begnügen müßte. Die Vertreter Cassels im „Werrakanal-Verein" setzten es durch, daß beschlossen wurde, auf diese Art die Führung bei den vorzunehmenden Vorarbeiten in Erwägung zu ziehen. Daraufhin ist aber doch weiter nichts geschehen; die Fuldalinie ist nicht weiter erkundet worden. Dies hat die anderen Städte, die im unteren Fuldatal liegen, namentlich Fulda selbst und Hersfeld, veranlaßt, ihrerseits der Frage näher zu treten, die für sie nicht minder wichtig ist als für Cassel. Auch in Frankfurt a. M. hat die Frage jetzt Beachtung gefunden. Die „Frankfurter Zeitung" tritt in einem längeren Aufsatze, dem sie ein Kartenbild beifügt, mit wichtigen Gründen für die Führung des Weser-Main-Donau-Kanals entlang der unteren Fulda bis Bebra ein, indem sie u. a. ausführt, daß nur in diesem Falle Aussicht vorhanden ist, daß künftig auch eine Verbindung von Frankfurt über Hanau, Gelnhausen, Schlüchtern und Fulda mit der Weser zustande kommt. Diese Verbindung bedeute aber für Frankfurt nichts anderes, als den unmittelbaren Wasserweg für die Stadt selbst und für ganz Südwestdeutschland nach den Welthäfen an der deutschen Ost- und Nordseeküste — einen Weg, der unter den jetzt so drückenden politischen Verhältnissen für Deutschland wichtiger sei als jemals. Betont wird dabei auch noch, daß dieser wichtige Nord-Südkanal unterwegs einen so bedeutenden Eisenbahnknotenpunkt wie Bebra antrifft, der besonders gut geeignet ist, einen lebhaften Umschlagsverkehr aufzunehmen. F. W.-W.

Österreich.

— **Die Elektrisierung der Staatsbahnen.** Der Kabinettsrat hat in seiner Sitzung vom 16. v. M. auf Antrag des Staatssekretärs Paul und des Unterstaatssekretärs Dr. Ellenbogen beschlossen, in der Nationalversammlung eine Gesetzesvorlage einzubringen, durch die sie zum Ausbau von Großwasserkräften und zur Elektrisierung mehrerer Staatsbahnstrecken ermächtigt werden soll. Die Wasserkraftwerke, die erbaut werden sollen, sind: 1. eines am Spullersee in Vorarlberg mit 4400 Pferdekräften, 2. als zweites soll das schon bestehende Kraftwerk am Ruezbach in Tirol, das bisher bloß die Mittenwaldbahn versorgt, auf eine Jahresmittelleistung von 7500 Pferdekräften erweitert werden, 3. ein Werk an der obersten Stufe des Stuppachtales in Salzburg, von dem später weitere drei Stufen nach Bedarf ausgebaut werden sollen, gegenwärtig mit einer Leistung von ungefähr 6000 Pferdekräften, endlich 4. am Mallnitzbach bei Obervellach in Kärnten 5900 PS.; außerdem soll ein von der Firma Stern & Hafferl in Oberösterreich auszubauendes kleineres Werk als Stromlieferungswerk für die Elektrisierung der Linie Attnang-Stainach herangezogen werden. Elektrisch ausgerüstet sollen nun folgende Strecken werden: Innsbruck-Landeck-Bregenz mit Nebenstrecken; Salzburg-Schwarzach-St. Veit; Schwarzach-St. Veit-Villach; Schwarzach-St. Veit-Wörgl sowie Attnang-Stainach. Die Kosten dieses Baues sowie der elektrischen Streckenausrüstung und Triebfahrzeuge wird mit 3560 Millionen veranschlagt. Hiervon entfallen 353 Millionen auf den Ausbau der Wasserkraftwerke, 1296 Millionen auf Streckenausrüstung, 1911 Millionen auf Triebfahrzeuge. Die Regierung ließ sich bei diesem Beschlusse von der Erwägung leiten, daß der Übergang zum elektrischen Betrieb eine für den Wiederaufbau der Volkswirtschaft und die Unabhängigkeit von wirtschaftlichen und politischen Ereignissen und Bestrebungen im Auslande die unerläßliche Voraussetzung der Gesundung unserer gesamten wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse im Inlande sei. Die hohen Kosten dieser Aufwendungen, die durch die Geldentwertung und das Fehlen der Rohstoffe im Inlande verursacht sind, werden nach Überzeugung der Regierung durch die aus denselben Gründen gesteigerten Einkünfte wieder wettgemacht. Die Kosten gedenkt die Regierung durch eine Investitionsanleihe hereinzubringen, für deren Begebung sie in der gleichen Vorlage um die Ermächtigung der Nationalversammlung ansuchen will.

— **Einstellung des gesamten Personenverkehrs.** Wegen des drohenden schärfsten Kohlenmangels ist der gesamte öffentliche Personen- und Gepäckverkehr auf allen mit Dampf betriebenen Eisenbahnen Österreichs von Mittwoch dem 17. März an unter denselben Bedingungen wie in der Weihnachtswoche 1919 eingestellt worden (vgl. Nr. 99, S. 1064 d. Ztg. 1919). Die Wiederaufnahme des Verkehrs fand am 22. März in dem gleichen Umfang wie vor der Verkehrssperre statt.

— **Sommerzeit.** Durch Vollzugsanweisung der Staatsregierung vom 4. März 1920 ist für die Zeit vom 5. April bis 13. September 1920 die Sommerzeit durch Früherlegung der Zeitrechnung um eine Stunde eingeführt worden.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Kaschau-Oderberger Eisenbahn.** Durch die Übernahme der auf tschecho-slowakischem Gebiet liegenden Linien in den Betrieb der Staatsbahndirektion Kaschau werden die Rechte der Aktionäre als Eigentümer der Bahn nicht berührt. Insbesondere verbleibt der Aktiengesellschaft das Recht, über den Überschuß, der von der Staatsbahndirektion Kaschau ausgewiesen werden wird, zu verfügen. Dem Vorstand der Aktiengesellschaft bleibt das Recht vorbehalten, solche Ausgaben zu genehmigen, die das Budget dauernd belasten. Hierdurch wird jedoch das Recht der Staatsbahndirektion nicht berührt, Verfügungen zu treffen, die nach Entscheidung des Eisenbahnministeriums zur Erhaltung der Betriebssicherheit unbedingt notwendig sind.

Über Verfügungen, die die Eigentumsrechte der Aktiengesellschaft berühren, wie Bestimmung und Änderung der Tarife, Gewährung außertariflicher Frachtbegünstigungen, Bestimmung der Gebühren des Personals und ähnliches, ist das Einverständnis der Gesellschaft sowie des Eisenbahnministeriums notwendig. Sämtliche übernommenen Bediensteten unterstehen der Staatsbahndirektion Kaschau. Die bisherigen Dienstvorschriften bleiben bis auf weiteres in Kraft. Die Oberaufsicht obliegt einem Regierungskommissar, der auch für die Einheitlichkeit des Betriebes der in Schlesien liegenden Linien zu sorgen hat.

Ungarn.

— **Eine Protestnote der ungarischen Friedensdelegation an die Pariser Friedenskonferenz.** Die ungarische Friedensdelegation hat der Pariser Friedenskonferenz eine Note überreicht, worin sie gegen die Verletzung des Belgrader Waffenstillstandsabkommens und gegen die von den benachbarten Nationalstaaten an dem Völkerrecht, den Menschenrechten und den Rechten der Kultur begangenen Gewalttätigkeiten Verwahrung erhebt.

In ihrem Protest erwähnte die ungarische Friedensdelegation, daß, während Ungarn seine Vertragsverpflichtungen ehrlich erfüllt, die Besetzungsmächte die ungarische Verwaltung an sich gerissen, über die öffentlichen Angestellten willkürlich verfügt, ihnen das Treugelöbnis abgefordert und diejenigen, die dieses Gelöbnis verweigerten, ihrer Ämter entsetzt hätten. Ferner verfügten sie über die staatlichen Einnahmen und das staatliche Vermögen und legten Hand auf sämtliche Verkehrsanstalten in den besetzten Gebieten. Die Demarkationslinie werde von den Besetzungsmächten in eine politische und wirtschaftliche Grenze verwandelt, und zwar mit strenger Grenzsperre, daß jeglicher Verkehr mit den besetzten Gebieten vollkommen aufhöre.

Die Verletzung des Belgrader Abkommens sei die Hauptursache, daß der ungarische Bolschewismus heraufbeschworen sei, und auch jetzt würden Gewalttätigkeiten an der Kultur und Menschheit schonungslos begangen. Ungarische Beamten würden auch jetzt noch fast täglich mit Anwendung von Gewalt von ihren Amtsstellen vertrieben. Durch Drohungen trachte man den Beamten das Treugelöbnis für den fremden Staat abzupressen, und als der überwiegende Teil der Beamten dieses Ansinnen zurückgewiesen habe, seien die Drohungen unbarmherzig durchgesetzt worden. Diejenigen Eisenbahnangestellten, die das Gelöbnis verweigert hätten, seien nicht nur ihrer Stellen enthoben, sondern auch in vielen Fällen geprügelt, in den Kerker geworfen, gefoltert, ja viele von ihnen auf Grund erfundener Beschuldigungen sogar hingerichtet worden. Die Ausweisung erstreckte sich auch auf die Familien der Beamten, später sogar auf Pensionisten und Privatleute. Insbesondere seien diese Vergewaltigungen von den Rumänen auf der Tagesordnung, die mitten im Winter die Leute samt ihren Habseligkeiten auf die Straße gesetzt hätten. Die Verfolgung der Ungarn, die sich noch in den besetzten Gebieten aufhielten, dauere unausgesetzt an. Die Prügelstrafe sei hauptsächlich bei den Rumänen, aber auch bei den Serben und Tschechen auf der Tagesordnung. Eine Anzeige genüge, um jeden zu verhaften, und der Verhaftung folge ohne Verhör und Voruntersuchung die Prügelstrafe. Das Vereins- und Versammlungrecht der Ungarn sei überall abgeschafft. Die Note führt sodann die Gewalttaten an, die in Plünderungen, Raub und sogar Mordtaten ausarten. Insbesondere die Rumänen erschütterten durch ihr willkürliches Vorgehen die Rechtssicherheit. —

Schließlich beschuldigt die Note die Rumänen, daß sie die Produktionsmittel der Landwirtschaft und Industrie, die Verkehrsmittel und die Proviantvorräte fortschleppten. Die Note beantragt die Entsendung interalliierter Kommissionen nach Ungarn, um den Zuständen unverzüglich ein Ende zu bereiten.

— **Die Luftschiffahrt im Friedensvertragsentwurfe.** Während der Friedensvertrag für Österreich den Luftschiffverkehr zusicherte, schließt der Vertragsentwurf die Ausnützung des Flugzeuges in Ungarn aus. Die ungarische Friedensdelegation hat aus diesem Grunde der Friedenskonferenz eine Note überreicht, in der betont wird, daß Ungarn von der Entwicklung der Luftschiffahrt nicht ausgeschlossen werden dürfe, um so weniger als es auf diesem Gebiete bedeutende Erfolge aufzuweisen habe und das Flugzeug auch in Ungarn in den Dienst des Geschäfts- und Luxusverkehrs gestellt werden müsse.

— **Verhandlungen der Donaukommission der Entente in Budapest.** Die Donauangelegenheiten werden bekanntlich bis zum endgültigen Friedensschluß durch die Donaukommission der Entente verhandelt. Die in den letzten Tagen von Admiral Troubridge in Budapest eingeleiteten Beratungen über die schwebenden Donaufragen wurden jetzt abgeschlossen. Als Referent wirkte der Generalsekretär der Donaukommission Fregattenkapitän Del'Escaille. Im Laufe der Beratungen, an denen die Vertreter Englands, Frankreichs, Italiens, der tschechischen Republik, Südslawiens und Rumäniens teilnahmen, wurde der Beschluß gefaßt, daß im ganzen Laufe der Donau die freie Schiffahrt für jeden Staat und jedes Schiff gesichert werde. Zwecks Vorbeugung von Überschwemmungsgefahren entschied sich die Kommission für die Zusammenfassung des hydrographischen Dienstes für den ganzen Lauf der Donau. Damit übernimmt die Donaukommission eine Arbeit, die Ungarn vor dem Krieg

nd während desselben, wie das Generalsekretariat anerkennt, nstandslos versehen hat. Die Kommission beschloß zugleich die Herausgabe eines amtlichen Blattes, das zur Verbreitung der hydrographischen Berichte sowie der die Donau betreffenden Angelegenheiten und aller Mitteilungen der Donaukommission dienen wird. Den auf den Stromschnellen des Eisernen Tores bisher durch den ungarischen Staat versehenen Schlepperdienst übernimmt ebenfalls die Donaukommission. Sie faßte ferner den Beschluß, daß die Uferstaaten zum Instandhalten des Strombettes angehalten werden und erörterte die Maßnahmen, die in dem Falle zu treffen sind, daß einzelne Staaten dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollten. Die Schaffung einer einheitlichen Donauverkehrsordnung wurde in großen Zügen in Beratung gezogen; doch wird die ausführliche Ausarbeitung des betreffenden Entwurfs erst für die Zeit vertagt, in der bereits auch die Vertreter der Zentralmächte in die Kommission eintreten werden. Schließlich beschloß die Kommission, daß zur Deckung der Selbstkosten der Donaukommission von den auf der Donau verkehrenden Schiffsladungen eine Gebühr zu erheben ist. Die bisher verursachten ansehnlichen Kosten wurden vorläufig von den Ententemächten vorgeschossen.

Übrige europäische Länder.

— **Neues Lohnsystem bei den schwedischen Staatsbahnen.** Im Auftrag des Wirtschaftsausschusses der Staatsbahnen hat Ingenieur Bildt einen Bericht über das gegenwärtige Lohnsystem, über die Kontrolle bei den Staatsbahnen und über die Arbeitsleistung der Hauptwerkstätte in Örebro erstattet. Zu letzterem Punkte bemerkt er, daß die Staatsbahnen für Ausbesserung von ungefähr 1100 Lokomotiven an die 2500 bis 3000 Arbeiter beschäftigen, während amerikanische Werkstätten für 100 Lokomotiven verschiedener Klassen nur etwa 1000 Mann verwenden. Das neue Elektrisierungsprogramm wird einer scharfen Kritik unterzogen. An den kostspieligen Brennstoffen könnte nach dem Bericht viel erspart werden, wenn bei den Staatsbahnen eine wirksame Kontrolle vorhanden wäre. Noch schwerwiegender seien die Personalaufwendungen. Nimmt man an, daß das Personal der Zahl nach im Jahre 1915 der Transportarbeit gerade entsprach, so war der Personalstand in den folgenden drei Jahren um soviel zu hoch, daß der Staat beiläufig einen Schaden von 50 Millionen Kronen erlitt. Der Bericht schlägt sodann ein neues Lohnsystem vor, das sowohl dem Interesse der Staatsbahnen als auch dem des Personals entsprechen würde. Es gründet sich auf die Größe der Transportleistung. Einer gewissen vorausgeschätzten Transportleistung entspricht eine gewisse Entlohnung für die Einheit der Transportleistung bzw. ein bestimmter Mindestlohn. Fällt die Transportleistung höher aus, als geschätzt wurde, so erhält das Personal erhöhte Einnahmen nach einer gewissen Taxe für die Einheit der Transportarbeit, d. h. das Personal genießt bei einer Verkehrssteigerung deren Vorteile. Außerdem fällt dem Personal alles das zu, was unter der Bezeichnung „sachliche Kosten" erspart werden kann.

Das vorgeschlagene Entlohnungssystem soll die Arbeitsfreude und Sparsamkeit beim Personal heben und ihm sowohl wie dem Staate geldliche Vorteile zuführen. Während der letzten drei Jahre auf Grund gewisser Taxen für die Einheit der Transportarbeit angewendet, würde es dem Staate eine Ersparnis von etwa 34 Millionen Kronen und dem Personal eine Mehreinnahme von etwa 20 Millionen eingebracht haben. Schließlich macht der Bericht noch den Vorschlag, durch Elektrisierung größerer Bahnhöfe mit verhältnismäßig niedrig gespanntem, für das Personal der Dampflokomotiven ungefährlichem Strom oder durch Einführung von Akkumulatorlokomotiven, geladen mit Überschußenergie, für den leichteren Rangierdienst mit Dampfkesseln in geeignet gelegenen Lokomotivremisen zur Erzeugung elektrischer Energie, Brennstoff einzusparen, ohne daß den Staat hierfür allzuhohe Aufwendungen treffen. Dr. S.

— **Spanischer Eisenbahnerstreik.** Ein Eisenbahnerstreik hat den Verkehr auf den spanischen Eisenbahnen zwei Tage lang lahmgelegt. Es handelte sich zunächst um Lohnforderungen, für deren Gewährung die Regierung Mittel zur Verfügung stellen sollte. Die Regierung hat aber durch eine amtliche Note bekanntgegeben, daß politische Ziele mitgespielt hätten, die mit Verhaftungen im Zusammenhang stünden die sie bei Aufdeckung einer „gegen die Republik gerichteten Verschwörung" vorgenommen habe. In der Kammer wurde den Bahngesellschaften der Vorwurf gemacht, daß sie selbst den Streik organisiert hätten, ja daß sogar der Minister der öffentlichen Arbeiten selbst der Vorsitzende des Streikausschusses gewesen sei. Es wurden strenge Maßnahmen zur Wiederaufnahme der Arbeit und die Verstaatlichung der Eisenbahnen gefordert. Aus den spärlichen Zeitungsnachrichten läßt sich bisher ein klares Urteil über die Zusammenhänge nicht gewinnen. Der Streik begann in der Nacht vom 22. auf den 23. März. Nur in Valencia und Cadiz konnten einige Züge abgefertigt werden. Der Militärkommandant in Madrid hat zur Aufrechterhaltung des Betriebs das dienstpflichtige Personal aufgeboten. Am 24. März nachmittags wurde die Arbeit wieder aufgenommen. Der Präsident des Verwaltungsrats der Nordbahngesellschaft und frühere Ministerpräsident Rodrigues San Pedro ist von seinem Amt zurückgetreten. Zwei der bedeutendsten Eisenbahngesellschaften sagten die verlangten Lohnerhöhungen zu. Wenn über die Ursachen des Streiks und über die Art seiner Beilegung Näheres bekannt wird, werden wir weiter berichten.

— **Unfallrenten in England.** Durch einen Kriegszusatz von 1917 zu dem Gesetz von 1906, die Entschädigung für im Betriebe verunglückte Arbeiter betreffend, wurden die Renten, die bei gänzlicher Erwerbsunfähigkeit zu zahlen sind, für die Dauer des Krieges und ein halbes Jahr nach dessen Beendigung um 25 % erhöht. Ein Nachtragsgesetz vom Jahre 1919 erhöht diesen Zuschlag auf 75 %. Die nach dem Gesetz von 1906 zu zahlende Entschädigung belief sich auf den halben Verdienst des dem Unfall vorausgegangenen Jahres bis zu einem Höchstbetrag von 20 Schilling die Woche. Durch das Gesetz von 1917 wurde diese Entschädigung auf 25 Schilling erhöht, während jetzt 35 Schilling zu zahlen sind. Bei dem Gesetz von 1917 war es zweifelhaft, ob sich die Erhöhung der Unfallrenten auch auf solche Fälle beziehen sollte, bei denen der entschädigungspflichtige Unfall sich vor dem Inkrafttreten des Gesetzes vom Jahre 1906 ereignet hatte. Bei den Eisenbahnen wurde aber das Gesetz so gehandhabt, daß diese Unfälle von der Erhöhung betroffen wurden. Das neue Gesetz hat diese Zweifel beseitigt, und der Zuschlag von 75 % muß jetzt auf alle Unfallrenten gezahlt werden.

— **Neue Tariferhöhung in Polen.** Am 1. März 1920 ist in Polen eine neuerliche Tariferhöhung in Kraft getreten. Sie betrifft sowohl die Personen- wie die Gütertarife. Das Nähere ist der nachstehenden Kundmachung, veröffentlicht im „Monitor Polski" vom 19. Februar d. J., Nr. 40, zu entnehmen.

„Infolge unverhältnismäßiger Steigerung aller Materialpreise sowie der Kosten der Erhaltung des Personals und aller sonstigen Betriebskosten finden die Ausgaben des Eisenbahnbetriebes keine Bedeckung in den Einnahmen. Hierdurch sieht sich das Eisenbahnministerium nach gepflogenem Einvernehmen mit dem Finanz- und Handelsministerium veranlaßt, die Personen- und Gütertarife ab 1. März d. J. wie folgt zu erhöhen:

1. die Personentarife des Warschauer, Wilnaer und Posener Bereiches um 50 % (mit Ausnahme der Fahrpreise I. Klasse im Posener Bereiche, welche im Hinblick auf ihre derzeitige Höhe nur um 30 % gesteigert werden), jene des Radomer und galizischen Bereiches um 30 %.
2. den Gütertarif vom 1. November 1919 des Warschauer, Wilnaer und Radomer Bezirkes, ferner des Posener Bezirkes (Deutscher Eisenbahn-Gütertarif nach dem Stande vom 1. Oktober 1919) um 50 %; den Gütertarif des galizischen Bezirkes: Lokalgütertarif der österreichischen Staatsbahnen vom 1. März 1919 mit den ab 15. Februar d. J. gültigen Abänderungen um 30 %."

Fremde Erdteile.

— **Handelsaustausch mit Sibirien auf dem Seewege.** Bekanntlich begegnet der Handelsaustausch mit Sibirien auf dem Seewege im skandinavischen Norden großem Interesse (vgl. diese Zeitung 1919, S. 718 u. 963 und 1920, S. 50). Ein Vortrag, den Harald Funch in der volkswirtschaftlichen Vereinigung in Stockholm kürzlich hielt, mag daher Aufmerksamkeit verdienen. Der Vortragende wies zunächst auf die Verkehrslinien der nördlichen Meeresrouten durch den Sund Matoschkin Schar und Jugorski Schar oder nördlich um Nowaja Semlja an die Mündungen des Ob und Jenissei und deren Bedeutung für einen erhöhten Warenaustausch hin. Sibiriens wichtigster Ausfuhrartikel ist Getreide. Aber der Ackerbau befindet sich noch auf wenig entwickelter Stufe, und wenn einmal die Ernte in einem Jahre reicher ist als gewöhnlich, dann fehlen die Beförderungsmittel. Weiter finden sich in diesem Bereich ungeheure Wälder, die noch wenig ausgenutzt werden, Viehzucht, Flachs- und Tabakbau und endlich große Mineral- und Kohlenlager. Was Sibirien jetzt ausführt, ist nur ein geringer Teil dessen, was es ausführen könnte, wenn Verbindungen beständen.

Um die regelmäßige Seefahrt auf der nördlichen Meeresroute zu sichern, müßten mehr Seezeichen und Leuchtfeuer in ein-

zelnen Strecken gefordert werden. Weiter müßte das Karische Meer genauer hydrographischer Untersuchung unterworfen, und es müßten für Fälle der Not Rettungsstationen eingerichtet werden. Sodann sind mehrere Radiostationen, mit Äroplanen ausgerüstet, erforderlich, die durch geordnete Erkundungsfahrten die Eisverhältnisse aufklären. Weiter sind Eisbrecher nötig. Die Flußmündungen müssen mit guten Hafenanlagen ausgestattet werden und die Beförderungsverhältnisse auf den Flüssen selbst müssen durch Erbauung von Transportbooten und Umschlagplätzen geordnet werden.

Dr. S.

Allgemeines.

— **Schlomann-Oldenbourg, Illustrierte Technische Wörterbücher.** Unter Mitwirkung hervorragender Fachleute des In- und Auslandes herausgegeben von Alfred Schlomann, Ingenieur. Band 13: Baukonstruktionen. In sechs Sprachen: Deutsch, Englisch, Französisch, Russisch, Italienisch, Spanisch. Mit rund 2600 Abbildungen und Formeln. Preis 25 *M.* München, Berlin. Druck und Verlag von R. Oldenbourg.

Die Fortführung der Technischen Wörterbücher hat leider während des Krieges, an dem der Herausgeber teilgenommen hat, ruhen müssen. Mit um so größerer Genugtuung, ja Dankbarkeit ist zu begrüßen, daß nach Kriegsschluß die Arbeiten wieder kräftig in Fluß gebracht worden sind. So gelang es, den vorliegenden Band, der vor dem Kriege begonnen war, zu Anfang vorigen Jahres zum Abschluß zu bringen. Wir brauchen die Vorzüge dieser vielsprachigen Wörterbücher nicht aufs neue hervorzukehren; dazu sind sie zu bekannt. Hier möge lediglich erwähnt werden, daß, wie der Hera[...] geber zur Entschuldigung glaubt ausführen zu sollen, im v[...] liegenden Bande nicht das ganze Pensum hat verarbei[...] werden können, das ursprünglich beabsichtigt war. Der Pl[...] in dem Bande das gesamte Bauwesen, außer den Baukonstru[...] tionen auch noch den Straßen-, Kanal-, Hafen- und Wohnun[...] bau zu verarbeiten, konnte nicht verwirklicht werden; di[...] Gebiete werden in einem späteren Bande nachgeholt. [...] Verhältnisse haben es, wie der Herausgeber bemerkt, mit s[...] gebracht, daß dem vorliegenden Bande — infolge des Krie[...] dienstes einer großen Zahl bewährter Mitarbeiter, Her[...] ziehung neuer Mitarbeiter, fehlender Verbindung mit d[...] Auslande — nicht das gleiche Maß von Gleichmäßigkeit in[...] wohnt, wie den vor dem Kriege erschienenen. Man wird [...] verständlich finden und der sonst so trefflichen Arbeit g[...] nachsehen. Die Richtlinien, nach denen auch dieser B[...] bearbeitet worden ist, sind dieselben geblieben wie früh[...] Wer die fremdsprachige Literatur studieren und sich mit d[...] Auslande verständigen will, findet in dem Buche einen une[...] behrlichen Ratgeber.

Der Herausgeber weist darauf hin, daß die Aufrec[...] erhaltung des Unternehmens nur unter Aufwendung groß[...] Mühen und Opfer durchzuführen war und läßt dem Ausschu[...] zur Herausgabe der I. T. W. und seinem Vorsitzenden He[...] Patentanwalt Fehlert volle Anerkennung dafür zuteil werd[...] daß er sie ermöglicht habe; ohne dessen Förderung hätte [...] wie er annimmt, zu einer völligen Stillegung der Arbei[...] kommen müssen. Wir wollen mit dem Herausgeber hoff[...] daß die Bemühungen des Ausschusses, die auf die weit[...] Durchführung des Programms hinzielen, vollen Erfolg hab[...]

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. April 1920 wird die Station Forchheim bei Karlsruhe in das Tarifheft 1 aufgenommen.

Die Entfernungen sind durch Anstoß von 7 km an Karlsruhe zu bilden.

Breslau, den 29. März 1920. (376)
Eisenbahndirektion
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Für die am 10. Januar 1920 aus dem deutschen Reichsgebiet ausgeschiedenen Stationen des Memelgebietes sind Vorschriften über den Betrieb, Verkehr, die Rechnungslegung und Abfertigung erlassen worden.

Nähere Auskunft bei den beteiligten Dienststellen.

München, den 27. März 1920.
Tarifamt der bayerischen St. E. B. r. d. Rh.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Gemeinsames Heft A. — Tfv. 200.

Mit sofortiger Gültigkeit wird in den Abschnitt „B. Besondere Tarifvorschriften“ als neuer Unterabschnitt aufgenommen:

„5. Frachtberechnung für Saatkartoffeln.
(Zu § 47 der Allgemeinen Tarifvorschriften.)
Verzeichnis der landwirtschaftlichen Zentralstellen, die zur Abstempelung von Frachtbriefen oder zur Verleihung von Stempeln berechtigt sind.“

Näheres enthält die am 1. April 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 29. März 1920. (380)
Eisenbahndirektion.

Oberschlesische Schmalspurbahn.

Am 1. April d. J. tritt für die Oberschlesische Schmalspurbahn ein neuer Gütertarif in Kraft, der unter anderem Änderungen in der Benennung einiger Abfertigungsstellen, eine anderweite Einteilung der letzteren in Tarifstationen und Anschlußstellen, sowie ein neues Frachtbriefmuster mit sich bringt.

Die Einführung des Tarifs ohne Innehaltung der vorgeschriebenen Veröffentlichungsfrist hat die Landesaufsichtsbehörde genehmigt.

Abdrucke des Tarifs sind bei der Stationskasse (Schmalspurbahn) in Beuthen O/S zu haben.

Kattowitz, den 15. März 1920. (375)
Eisenbahndirektion (Schmalspurbahn).

Gemeinschaftliches Heft CIb (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1920 ab werden die im Verkehr mit den normalspurigen Stationen Schriesheim, Dossenheim (Bergstr.) und Heidelberg-Handschuhsheim der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn bei Beförderung über Heidelberg geltenden Frachtzuschläge erhöht. Näheres enthält die am 1. 4. 20 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 29. März 1920. (381)
Eisenbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr, Heft 1.

Am Tage der Aufnahme des Güterverkehrs mit Polen über Sosnowice und Herby werden die Tarifstationen „Kattowitz Landesgrenze“ und „Preußisch Herby Landesgrenze“ eröffnet und [...] den Tarif einbezogen.

Auskunft geben die beteiligten Gü[...] abfertigungen.

Berlin, den 17. März 1920. (3[...]
Eisenbahndirektion.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Eröffnung der Güterau[...] nahme im Frachtgutverkeh[...] mit Bratislava (Pozsony Preßburg).

Die Güteraufnahme an der ge[...] schaftlichen Station Bratislava wird [...] 29. März 1920 eröffnet. Demgemäß [...] ab dem bezeichneten Tage vorerst [...] Frachtgutverkehr zwischen den ge[...] schaftlichen Stationen Regensb[...] Passau, Linz, Wien (exklus. Wien [...] naukaibahnhof), Bratislava, Buda[...] (exklus. Budapest Donauuferbahn[...] untereinander offen.

Die Eröffnung des Frachtgutver[...] res mit weiteren Stationen wird [...] zessive erfolgen und verlautbart [...] den.

Wien, am 27. März 1920.

6. Verkauf von Altmaterial.

Die in Oldenburg auf dem W[...] stättenhofe und im Hauptmaga[...] lagernden Werkstättenmaterialien, [...] fälle aller Art sollen öffentlich [...] kauft werden.

Bedingungen und Materialverzei[...] können von unserem Materialienbü[...] hier, Karlstraße 16, gegen porto- [...] bestellgeldfreie Einsendung von 1 [...] in bar, nicht in Briefmarken, be[...] werden.

Verschlossene Angebote müsse[...] spätestens 8. April 1920, vorm[...] 11 Uhr hier eingehen, der Zuschla[...] folgt bis zum 15. April 1920.

Oldenburg, den 12. März 1920. [...]
Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 23. | Berlin, den 10. April 1920. | LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, **amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 8 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 40 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 45 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 50 Pf. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 1.35 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 23. | Berlin, den 10. April 1920. | LX. Jahrgang.

Inhalt:

Beiträge zur Frage der Organisation der Reichseisenbahnen.

Von Geh. Baurat **Heinrich**, Berlin.

I.

Zwei Gedankenreihen sind es hauptsächlich, die in den vielen in den letzten Monaten erschienenen Veröffentlichungen über die Organisation der Eisenbahnen nebeneinander hergehen; die eine Reihe betrifft das „Versagen" der Eisenbahn, die andere Reihe die bevorstehende Verreichlichung.

Zweifellos haben sich im Laufe der Jahre manche Mißstände in der Organisation herausgebildet, die der Abhilfe harren, zum Teil sie gebieterisch baldigst fordern. Man glaube aber nicht, daß man durch Beseitigung dieser Mißstände oder ja durch grundlegende Änderungen des Behördenaufbaues, wie sie Quaatz[1]) und Kloevekorn[2]) vorschlagen, eine Gesundung der Bahnen erreichen kann. Denn die Eisenbahnnot, unter der ganz Deutschland leidet, hat ganz andere Ursachen. Die Leistungen der Bahnen sind deshalb so gesunken, weil der ganze maschinelle Apparat durch den langen Krieg unter Abschluß von allen guten Rohstoffen herabgewirtschaftet ist, und weil das Personal unter den Entbehrungen des Krieges und den Folgewirkungen der politischen Umwälzungen, die die Dienstzucht erschütterten und die Arbeitslust herabsetzten, die alte Leistungsfähigkeit verloren hat.

So mancher Verfasser von Verbesserungsvorschlägen in den Zeitschriften hat offenbar übersehen, daß die Eisenbahnen im Frieden doch recht beachtliche Leistungen zu verzeichnen hatten, und baut seine Vorschläge auf dem jetzigen Zustande der Eisenbahnen auf. Ich glaube, verschiedene jetzt stürmisch verlangte Verbesserungen würden sich als überflüssig herausstellen, wenn wir in Preußen nur 15 800 betriebsfähige Lokomotiven statt der zurzeit vorhandenen 12 800 hätten.

Die Verreichlichung erfordert selbstverständlich eine möglichst weitgehende Gleichmäßigkeit der Eisenbahnorganisationen der Länder, es ist aber noch von keiner Seite bewiesen worden, daß diese Uniformierung in der Behördengliederung von Anfang an vorhanden sein muß. Deshalb wird man gut tun, einmal, um eine endgültige Organisation zu schaffen, andererseits um den Gesundungsprozeß des durch die Kriegsfolgen zerrütteten Eisenbahnkörpers nicht zu gefährden, jede Überstürzung zu vermeiden und einige Jahre mit den bestehenden Organisationen der Einzelstaaten zu arbeiten. Diese Übergangszeit wird die neue Zentralstelle benutzen müssen, um die in den verschiedenen großen Staaten bestehenden Einrichtungen in vergleichender Form eingehender zu studieren, als es bisher vielleicht möglich war. Man wird dann jedenfalls zu einem besseren Urteil kommen können als jetzt, wo jeder nur sein eigenes Land genauer kennt und daher den Vorzügen der Organisation des Nachbars nicht voll gerecht werden kann. Sehr lehrreich in dieser Beziehung sind die Gedanken des bayerischen Direktionsrates Semmelmann über die Verbindung von Bau und Betrieb und die Selbständigkeit des Verkehrs in Nr. 7 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1920.

Bei diesen Untersuchungen über die beste zukünftige Organisation wird man zweckmäßig die verschiedenen Hauptgebiete des Eisenbahnwesens (Verkehrsdienst, Betriebsdienst, Personalwesen, Maschinendienst usw.) zunächst für sich behandeln und dann nachher die Angleichung vornehmen. Bei der Behandlung jedes Teilgebietes müssen lediglich sachliche Gesichtspunkte im Vordergrund stehen. Den Vorteilen und Nachteilen der jetzigen Organisation müssen die Vorteile und Nachteile der beabsichtigten Organisation gegenübergestellt werden. Mit den Ermittelungen für jedes Teilgebiet betraue man Sonderfachleute, die man, auch zur Vornahme von Erhebungen an Ort und Stelle, von ihren übrigen Dienstgeschäften möglichst entbinden muß, denn eine gute erschöpfende Arbeit kann nicht nebenher in den Abendstunden geleistet werden. Man denke auch daran, daß wir seit 1914 fast abgeschlossen von der Welt gelebt haben, und daß uns vielleicht manche wertvolle Anregung über das Eisenbahnwesen entgangen ist, die wir jetzt durch Reisen ins Ausland, auch bei unseren Feinden, nachholen müssen.

[1]) Quaatz, „Die Reichseisenbahnen".

[2]) Kloevekorn, „Tariferhöhung oder Selbstkostenverminderung".

II.

Um einen Überblick darüber zu gewinnen, welche Auffassungen über die zweckmäßigste Gliederung der Betriebsverwaltung bei den leitenden Betriebsbeamten der Eisenbahndirektionen in Preußen vorliegen, habe ich Ende vorigen Jahres eine Umfrage veranstaltet. Es wurden drei Lösungen[3]) in Vorschlag gebracht:

1. Einrichtung von Generaldirektionen, Verkleinerung der jetzigen Direktionen zu Betriebsdirektionen, Fortfall der jetzigen Ämter, Zusammenfassung der Dienststellen zu einer Gesamtdienststelle (etwa nach Quaatz).
2. Beibehaltung der jetzigen Gliederung, außerdem Einrichtung von Generaldirektionen, die für ihren Bezirk Generalbetriebsleitungen sind.
3. Beibehaltung der jetzigen Gliederung mit den drei Generalbetriebsleitungen für gewisse Aufgaben der Verkehrszusammenfassung und des durchgehenden Zugdienstes. Die G.-B.-L. sollen auch in verkehrsruhigen Zeiten im Stamm (ein Vorstand, ein Sekretär) bestehen bleiben, um im Winter und in sonst schwierigen Betriebszeiten sofort verwendungsbereit zu sein. Alle als zweckmäßig erkannten zeitgemäßen Verbesserungen organisatorischer Art sind baldigst vorzunehmen.

Auf diese drei Fragen haben sich bei zwanzig preußischen Eisenbahndirektionen (ohne Posen) 89 Betriebsdezernenten, darunter zehn Lokomotivdezernenten, geäußert. Zwei Betriebsdezernenten haben kein Urteil abgegeben. Die Urteile einzelner Bau- und Stellwerksdezernenten sind der Gleichmäßigkeit wegen nicht berücksichtigt worden.

Für Vorschlag 1 in vollem Umfange hat sich keiner ausgesprochen, viele haben sich besonders scharf gegen das „Bahnamt" als Zusammenfassung aller Dienststellen erklärt. Ein Betriebsleiter hat für Generaldirektionen und das „Bahnamt" als Zusammenfassung der Dienststellen, dagegen für Beibehaltung der jetzigen Direktionen und Ämter sein Urteil abgegeben.

Für Vorschlag 2 haben drei Betriebsdezernenten, darunter ein maschinentechnischer, Stellung genommen; ein weiterer hat sich bedingungsweise ihnen angeschlossen. Die 84 übrigen Herren haben sich für Vorschlag 3 erklärt, zwölf unter ihnen haben es für vorteilhaft bezeichnet, daß die Bezirke der jetzigen Betriebs-, Maschinen-, Verkehrsämter die gleiche Ausdehnung und den gleichen Amtssitz erhalten[4]), sechs von den zwölf finden eine gemeinsame Spitze der Ämter ratsam.

Die überwiegende Mehrzahl der preußischen einschließlich verschiedener aus den ehemaligen Reichslanden übernommener leitenden Beamten des Betriebes bei den Eisenbahndirektionen hat sich demnach unter Voraussetzung zeitgemäßer Reformen für die Beibehaltung der jetzigen Gliederung (Zentralstelle — Direktion — Amt — Dienststelle) erklärt. Die Mängel, die von verschiedenen Seiten bei Gelegenheit dieser Umfrage angeführt wurden und die auch in Fachzeitschriften, zum Teil richtig abgewogen, zum Teil übertrieben, schon gekennzeichnet wurden, sind also nach Ansicht der meisten preußischen Betriebsdezernenten so, daß sie auch bei Bestehenbleiben der jetzigen Organisation behoben werden können.

Diese Erkenntnis, daß die Gesundung und Leistungserhöhung der Eisenbahnen auch bei der vorhandenen Gliederung möglich sei, muß uns befriedigen, denn wir werden schon aus Gründen der Beschaffung von Büroräumen und Wohnungen gar nicht in der Lage sein, in den nächsten Jahren größere Änderungen durchzuführen, die eine wesentlich andere Gruppierung der jetzt vorhandenen Behördenkörper erfordern.

III.

Wenn so auf der einen Seite im Interesse der Gesundung der deutschen Bahnen vor überstürzten Änderungen im Aufbau der Behörden gewarnt werden muß, so muß andererseits die schleunigste Vornahme zeitgemäßer Verbesserungen unbedingt gefordert werden. Als Mangel muß es bezeichnet werden, daß man die Organisation von 1895 nicht planmäßig mit dem Steigen des Verkehrs fortbildete. Anstatt durch einen ständigen Organisationsfortbildungs-Ausschuß die richtige innerliche Abstimmung zwischen dem Soll und Ist vorzunehmen und die Zuständigkeiten und den Geschäftsgang so zu bestimmen, daß jede Stelle die ihr obliegenden Arbeiten bewältigen könnte, begnügte man sich damit, auf Antrag ein neues Amt oder ein neues Dezernat zu schaffen. Man sah darüber hinweg, daß eine Abgrenzung der Geschäfte, die bei einem Netz von 27 000 km im Jahre 1895 möglich war, 1914 bei einem Netz von rd. 40 000 km nicht mehr angängig war. Die untenstehende Tabelle gibt eine Übersicht über das Wachsen des Geschäftsumfanges der preußischen Eisenbahnen von 1897 nach Übernahme der Direktion Mainz bis 1914. Man übersah es, um nur einen Punkt herauszugreifen, daß so manches Amt in seiner Bedeutung über so manches Dezernat hinauswuchs, und daß ein solches erstklassiges Betriebsamt des Industriebezirks mit 3100 Köpfen, vier bis sechs Bahnhöfen 1. Klasse und zehn bis zwölf erstklassigen Bahnmeistereien nicht ohne weiteres mit einem Zwergamt von Nebenbahnen, das z. B. 160 Köpfe, einen Bahnhof 3. Klasse, achtzehn Bahnhöfe 4. Klasse und sechs Bahnmeistereien 2. Klasse zu betreuen hat, verglichen werden darf. Ohne Rücksicht auf den schon vorhandenen Geschäftsumfang wies man dem Betriebsamte nicht nur sehr umfangreiche Neubauarbeiten zu, sondern übertrug dem Amtsvorstand, und zwar persönlich, die Hälfte der jährlichen Stellwerksprüfungen, die Hauptbrückenprüfungen, Oberbauprüfungen, einen Teil der Tunnelprüfungen und dergleichen. Es konnte nicht ausbleiben, daß ein stark belasteter Amtsvorstand vielfach den Überblick über wichtige Geschäfte verlor, daß er sich vor allem zu wenig um den Betrieb kümmern konnte. Ich glaube in Übereinstimmung mit allen Fachgenossen des Betriebes nicht fehlzugehen, wenn ich diese Versteifung der Organisation von 1895 im wesentlichen darauf zurückführe, daß in der Zentrale die Stelle fehlte, die sich im Hauptamte mit der Beobachtung der Betriebsvorgänge im Staatsbahnbereich im Zusammenhange befaßte, die all die größeren allgemeinen und besonderen Anordnungen der Zentralstelle in ihrem Einflusse auf die betriebliche Leistungsfähigkeit abschätzte und den Betriebsverhältnissen anpaßte. Eine besondere Abteilung für Betrieb im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten wurde bekanntlich erst unter den Einwirkungen des Krieges im Jahre 1917 eingerichtet.

[3]) Die Schrift von Kloevekorn wurde mir zu spät bekannt, so daß ich sie nicht bei der Umfrage berücksichtigen konnte. Zur Ermöglichung übereinstimmender Unterlagen wurde auf die Artikel von Quaatz und Reinicke in den Nrn. 36/37 und 46/47 1919 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen sowie auf die Schrift von Seydel, „Organisation der preußischen Staatsbahnen" verwiesen. Das Buch von Hoff, „Fünfundzwanzig Jahre Eisenbahnverwaltungsordnung", wurde mir erst nach Abfassung dieses Aufsatzes bekannt.

[4]) Wienecke, „Staatsbahnorganisation und Wirtschaftsleben".

	Netzlänge km	Werktätige Mitglieder	Zahl der Betriebsämter	Zahl der Maschinenämter	Verkehrsämter	Personal im ganzen	Zahl der Stationen	Zahl der Anschlüsse	Lokomotivkilometer
1897	29 300	287	242	78	85	321 553	4993	3538	422 237 250
1914	40 181	451	280	102	95	563 067	7853	6667	1913: 924 000 000
Vergrößerung in %	37	57	16	31	12	75	57	88	119

Es sollen hier nicht Vorschläge wegen anderer Abgrenzung der Geschäfte zwischen Amt, Direktion und Dienststelle gemacht, sondern nur angedeutet werden, daß man sich bei großen Betriebsämtern damit begnügen könnte, daß der Amtsvorstand persönlich im Jahre vier bis sechs Stellwerksprüfungen, zwei Brückenprüfungen, eine Oberbauprüfung und eine Tunneluntersuchung ausführt; die übrigen derartigen Revisionen können zum Teil von dem ihm beigeordneten technischen Beamten, zum andern Teil von besonderen Revisoren, die für verschiedene Ämter gemeinsam arbeiten, ausgeführt werden. An baulichen Arbeiten lasse man dem Betriebsamte nur die Oberbauunterhaltung und kleine sonstige Bauten; dagegen übertrage man die größeren Neubauarbeiten grundsätzlich besonderen Bauabteilungen.

Wenn man dann ferner die Befugnisse der Dienststellen, wenigstens der größten, erweitert, wenn man schließlich einen Teil betrieblicher Geschäfte, besonders auf dem Gebiete des Sicherungsdienstes und Personalwesens, von den Direktionen auf die Ämter überträgt, so entlastet man die Ämter, besonders die Vorstände, durch Fortfallen vieler Berichte derartig, daß sie eine ersprießlichere Tätigkeit auf betrieblichem Gebiete entfalten können.

Der häufig vorgebrachte Einwand, daß die Betriebsämter nicht erfolgreich im Betriebe arbeiten können, weil ihr Bezirk zu klein sei, und die Abgrenzung der Ämter nur nach verwaltungstechnischen statt nach betrieblichen Grundsätzen geschehen sei, kann nicht als stichhaltig anerkannt werden, wenn auch die Klage wegen der verwaltungstechnischen Abgrenzung der Ämter wohl in gewissem Umfange zutrifft. Es wird zu häufig vergessen, daß das Gebiet des Betriebes in zwei Hauptteile zerfällt: in das Gebiet des betrieblichen Sicherungswesens und in das Gebiet des betrieblichen Beförderungsdienstes.

Die Hauptarbeitsgebiete des Sicherungswesens sind die betriebsichere Unterhaltung der Sicherungsanlagen, die betriebsrichtige Heranbildung des Betriebspersonals, die Überwachung, daß der Betrieb nach den grundlegenden Sicherheitsvorschriften erfolgt, die Verfolgung aller Unregelmäßigkeiten im Zugdienst, die Aufrechterhaltung des Zugverkehrs und Beseitigung von Störungen durch Unfälle und dergleichen.

Die Hauptarbeitsgebiete des betrieblichen Beförderungsdienstes sind: Die Zusammensetzung der Züge nach der Zielbestimmung der Wagen, die Fahrplanaufstellung und die Bespannung der Züge, soweit nicht das Maschinenamt zuständig ist. Das Sicherungswesen kümmert sich nicht darum, woher die Wagen kommen, wohin sie gehen; seine Einheit ist nicht der Wagen, sondern die Achse, soweit es nicht im Zugmeldedienst der ganze Zug ist. Die erste Achse des Zuges löst die elektrische Streckentastensperre aus, die letzte Achse das Fahrstraßenfestlegefeld; die Achse ist das Hauptglied der Bremsberechnung. Für den betrieblichen Beförderungsdienst ist das Ziel und die Herkunft des Wagens von ausschlaggebender Bedeutung, seine Einheit kann daher nur der Wagen sein. Dieser Dienst verlangt zusammengehörende längere Strecken und Bahnhöfe; nur bei dieser Vorbedingung lassen sich zweckmäßig Fahrplan, Bespannung und Rangierung der Züge regeln. Selbst die jetzigen Direktionsbezirke sind sehr häufig nicht ausreichend, ja selbst Generaldirektionen würden vielfach auch noch zu klein sein. Man bedenke, daß zum Beispiel Bahnhof Hamm Züge für Wustermark, ja für Schneidemühl bildet. Für das Gebiet des Sicherheitsdienstes können die Amtsbezirke beliebig klein sein und brauchen nicht zusammenhängende Bahnhöfe und Strecken zu umfassen, da die Fragen des Fahrplans und der Bespannung zurücktreten.

Deshalb liegt die Hauptarbeit im betrieblichen Beförderungsdienste bei den Direktionen, im betrieblichen Sicherungswesen dagegen bei den Betriebsämtern. Die Aufgaben letzterer im Sicherheitsdienste sind überaus wichtig und werden offenbar von manchem Amtsvorstande unterschätzt. Nur bei gutem Arbeiten auf diesem Teilgebiet können die Zugförderungsaufgaben gut gelöst werden, kann eine gute Gesamtleistung erzielt werden. Die Tätigkeit des Betriebsamtes auf dem Gebiete des Sicherungswesens kann vertieft und vervollständigt werden dadurch, daß Zuständigkeiten der Direktion dem Amte zum Teil übertragen werden. Auf dem Gebiete des Beförderungsdienstes kann das Betriebsamt zur Verhütung von Betriebsschwierigkeiten ebenfalls eine sehr wertvolle Tätigkeit ausüben, wenn auch mehr anregender Art. Dazu braucht es nicht über Bahnhöfe und lange anschließende Strecken die Befehlsgewalt zu besitzen. Das Amt unterrichte sich z. B. jeden Tag, ob ein Bahnhof einen Zug verweigert hat und stelle darauf sofort die Gründe fest. Bei der Untersuchung dieser Vorfälle wird das Betriebsamt dahin kommen, der Direktion Vorschläge über Verbesserung baulicher Anlagen oder Änderung des Fahrplans oder der Zugbildung zu machen.

Damit das Amt auch auf diesem Gebiet des Betriebes Besseres als bisher leiste, muß es geeignete Beamte zur Verfügung haben. Es zeugt von einer Verkennung der Wichtigkeit der Aufgaben des großen Betriebsamtes auf betrieblichem Gebiete, wenn man die Betriebssachen von einem Assistenten bearbeiten läßt. Größere Ämter brauchen hierfür eine erstklassige, mit praktischer Erfahrung ausgerüstete Kraft, die auch zu örtlichen Nachprüfungen und Erhebungen benutzt werden kann. Diesem Betriebsbeamten könnte in allgemeinen und in Betriebsfragen auch die Vertretung des Amtsvorstandes neben dem Betriebsingenieur übertragen werden. Eine solche Entwicklung bietet gute Aufrückmöglichkeiten für die mittleren Beamten des Betriebsdienstes.

IV.

Die gute Organisation bildet zweifellos die Grundlage für ein ersprießliches Arbeiten, denn sie gewährleistet Ordnung und Zusammenarbeiten, sie verhindert ein Gegeneinanderarbeiten aller Glieder, aber sie verbürgt noch nicht ohne weiteres die Erreichung der Höchstleistungen; sie ist im wesentlichen nur die Form; ihr wird erst Inhalt und Leben gegeben durch den Geist, der in der Verwaltung herrscht, und durch den Träger der Arbeit, die Beamten- und die Arbeiterschaft, insbesondere die leitenden Beamten. Ohne den richtigen Geist, ohne die richtigen Führer wird man auch bei der besten Organisation keine Höchstleistungen erreichen, mit ihnen werden auch die Mängel einer weniger guten Organisation ausgeglichen werden.

Der Geist, der in der Eisenbahnverwaltung vorherrschen soll, wenn sie betriebliche Bestleistungen erzielen will, muß der kaufmännisch-wirtschaftliche, darf nicht der schematisch-fiskalische sein. Der Zweck der Eisenbahn ist die Bewältigung des Verkehrs, die Beförderung von Personen und Gütern jeder Art. Zur Erreichung dieses Zweckes dient in erster Linie das, was man unter Betrieb versteht. Er umfaßt alle die Tätigkeiten und Verrichtungen, die zur Folge haben, daß Züge gebildet werden und nach Fahrplan verkehren; er ist die Stelle, in deren Händen das gesamte Material über die fahrdienstlichen Leistungen der Strecken und Bahnhöfe zusammenläuft und ausgewertet wird. Die Betriebsleitung erkennt aus der ständigen Beobachtung aller Betriebsvorgänge, wo und worin Mängel oder Schwierigkeiten bestehen oder zu erwarten sind; sie muß daher unter Wahrung der Wirtschaftlichkeit in erster Linie mitbestimmen, was an Bahnanlagen, Personal, Lokomotiven usw. unbedingt erforderlich ist und wie sie zu benutzen sind, um die Anforderungen des Verkehrs möglichst sicher, billig, schnell und bequem zu bewältigen.

Die in kaufmännisch-wirtschaftlichem Geiste arbeitende Betriebsleitung, die von der Verkehrsleitung, der Beschafferin der Aufträge, dauernd über alle zu erwartenden Verkehrsbewegungen auf dem laufenden gehalten werden muß, wird vor allem den rechtzeitigen Ausbau der Bahnanlagen und Betriebsmittel anregen; vorausschauend, nicht nachhinkend, so daß sie sicher in der Lage ist, den Verkehr zu bewältigen. Die Be-

triebsleitung weiß, daß Versäumnisse in dieser Beziehung sich teuer bezahlt machen. Ein nicht mehr leistungsfähiger Bahnhof, eine überlastete Strecke zwingen zur Mehreinstellung von Rangierlokomotiven und verursachen große Verspätungen und damit wieder starken Mehrverbrauch an Lokomotiven und Zugpersonal; die Verspätungen haben nicht nur eine Verzögerung des Wagenumlaufs zur Folge, sondern auch eine Verärgerung des gesamten beteiligten Personals, insbesondere des Fahrpersonals, sie zwingen schließlich zu umfangreichen Umleitungen mit großem Mehrverbrauch an Lokomotiven, Personal, Kohlen, Öl usw., die Betriebskosten steigen also erheblich. Bei Beurteilung der Lokomotivausnützung halte man sich vor Augen, daß zurzeit für eine neue schwere Lokomotive an Verzinsung und Abschreibung arbeitstäglich etwa 500 ℳ anzusetzen sind.

Die in fiskalisch-schematischem Geiste arbeitende Betriebsverwaltung wird nicht so leicht geneigt sein, vorausschauend Geldkosten aufzuwenden, wie die in kaufmännischem Geiste arbeitende, sie wird hauptsächlich auf die Herabminderung der Ausgabenseite in ihrem Etat, auf augenblickliche Vergrößerung der Verzinsung des Anlagekapitals Wert legen. Die kaufmännisch geleitete Betriebsverwaltung wird den Wert der Betriebskosten für die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens richtig einschätzen, sie wird die Aufwendung auch größerer Summen für die Feststellung der Betriebskosten nicht scheuen.

Die fiskalisch-schematisch arbeitende Verwaltung strebt dahin, daß der festgelegte Kostenanschlag unter allen Umständen innegehalten wird. Sie wird nur schwer zu bewegen sein, Nachbewilligungen für Unvermeidliches — wo Holz gehauen wird, da fallen Späne, der Kaufmann hat den Begrifff „Geschäftsunkosten" — zu gewähren, sie nimmt Ersparnisse, die vielleicht in einem Jahre durch günstige Umstände und tüchtige Beamte erzielt wurden, zum Anlaß, im nächsten Jahre die Bewilligung herabzusetzen. Die Folge solchen Verfahrens ist auf der einen Seite die Neigung der ausführenden Beamten, durch gefärbte Bescheinigungen und Erklärungen Fehler zu verdecken und damit Unbequemlichkeiten zu umgehen, auf der anderen Seite die Gewohnheit, das einmal Bewilligte zu verbrauchen, also unwirtschaftlich zu arbeiten.

Daß in der Volksvertretung für diesen kaufmännisch-wirtschaftlichen Geist, auch wenn er Ausgaben verursacht, Verständnis vorhanden ist, darf aus den Ausführungen des Berichterstatters über den Eisenbahnetat 1919 entnommen werden. Von ihm wurde gefragt, ob die Summe für die die Leistung hebenden Erfindungen und Verbesserungen mit 22 000 ℳ nicht zu gering bemessen sei. Es ist zu wünschen, daß in Zukunft für die auf diesem Gebiet liegenden Zwecke erheblich größere Summen beantragt und bewilligt werden, nicht nur zur Erhöhung der Belohnungen für Erfindungen, sondern zur Ermöglichung einer systematischen Zusammenfassung aller Versuche auf dem Gebiete des Baues und des Betriebswesens; vielleicht in Angliederung an das Zentralamt, bei dem für das Gebiet des Lokomotiv- und Bremswesens schon Versuchsdezernate vorhanden sind, noch besser aber jedenfalls durch Angliederung einer solchen Stelle an eine Eisenbahndirektion, etwa in Sachsen oder Bayern, wo man für technische Neuerungen stets viel Verständnis gezeigt hat. Es ist vorteilhaft, wenn eine solche wissenschaftliche Abteilung im engsten Zusammenhange mit einer den Betrieb ausführenden Verwaltung ist. Sehr viele Versuche mit neuen Baustoffen, neuen Arbeitsmethoden u. dgl. verlaufen jetzt ohne Nutzen für die Verwaltung, wenn die Beamten wechseln, die aus Interesse an der Sache die Arbeit einleiteten, weil jetzt die Zusammenfassung in einer Zentrale fehlt. Dem Schaffensdrang des Einzelnen soll nicht etwa Zwang auferlegt werden durch Bevormundung seitens dieser Stelle, aber eine Behörde, die gelungene Versuche weiterverbreitet, vor mißlungenen warnt, mit einem Worte die an einer Stelle gemachten Erfahrungen für die Allgemeinheit nutzbar macht, dürfte am Platze sein. In diesem Versuchsamt müßten auch die in der technischen und Betriebs-Literatur des In- und Auslandes Woche für Woche enthaltenen Veröffentlichungen über die von strebenden Köpfen erdachten Verbesserungen planmäßig studiert und ausgewertet werden. Jetzt ist es der Aufmerksamkeit Einzelner überlassen, ob ein guter Gedanke aufgegriffen und weiter verfolgt wird. Es ist dringend zu wünschen, daß die Reichsbahnen die hier vorhandene Lücke bald ausfüllen. Im Rahmen eines solchen Versuchsamts können auch die von einzelnen Beamtengruppen geäußerten Wünsche erfüllt werden (vgl. Lokomotivtechnik 1920, Heft 1).

Ein zweiter wesentlicher Punkt für die Erzielung von Höchstleistungen betrifft die Heranbildung richtiger Führer auf dem Gebiete des Betriebes. Der Kaufmann erzielt Höchstleistungen durch Beteiligung seiner führenden Kräfte am Gewinn. Er erreicht damit, daß seine Prokuristen und alle an der Hebung der Produktion hervorragend beteiligten Beamten gewissermaßen bis an ihr Lebensende das Letzte an Kraft für seinen Betrieb hingeben. Eine solche Gewinnbeteiligung könnte wohl auch für ein Betriebsunternehmen wie die Eisenbahn in Aussicht genommen werden, dürfte aber zunächst auf Schwierigkeiten stoßen, da als Unterlage jedenfalls kaufmännische Buchführung mit gesonderter Nachweisung der Rentabilität jedes Zweiges des Gesamtgeschäftes Vorbedingung wäre. Ob man dahin kommen wird, abgesehen von den Werkstätten, erscheint nicht ohne weiteres sicher. Man kann gute Erfolge aber auch bei geeigneter Personalpolitik erreichen. Was der Kaufmann durch Gewinnbeteiligung erlangt, muß der Staat dadurch erzielen, daß er seine Beamten auf „Karriere" arbeiten läßt. Nach der jetzigen Übung sind bei den Eisenbahnen in Preußen in unteren und mittleren leitenden Stellen bedeutend mehr akademisch gebildete Beamte vorhanden, als in höhere leitende Stellen abfließen können. Ein sehr großer Teil der höheren Betriebs- und Baubeamten schließt daher mit der Amtsvorstandstätigkeit die Laufbahn ab. Im Alter von 45 Jahren stehend erfahren diese Herren, ob sie weiter aufrücken werden oder nicht. Diese Verhältnisse scheinen der Erzielung von Höchstleistungen nicht förderlich zu sein. Man könnte bessere Erfolge erzielen, wenn man für diese Beamten mehr Aufrückungsstellen schüfe, in erster Linie dadurch, daß man eine größere Zahl von Amtsvorstandsstellen als bisher mit Direktionsmitgliedern besetzte, denn, wie schon oben ausgeführt, muß man anerkennen, daß viele Ämter in ihrer Bedeutung für das Wohl der Eisenbahn mindestens so wichtig wie einzelne Mitgliedsstellen sind. Weitere Aufrückungsstellen für Mitglieder müßten wieder dadurch geschaffen werden, daß mehr Oberratsstellen eingerichtet würden. Die Kosten dafür nach dem alten Besoldungssystem waren sehr gering. Selbstverständlich ist es nicht angängig, so viele Aufrückungsstellen zu schaffen, daß alle Amtsvorstände befördert werden können; das ist auch nicht nötig, denn es gibt viele Ämter von geringerer Bedeutung, die sehr gut mit den aus den tüchtigsten mittleren Beamten hervorgehenden Anwärtern besetzt werden können. Man schafft bei der vorgeschlagenen Lösung größere Strebsamkeit, Zufriedenheit und Arbeitsfreudigkeit bei den höheren und gleichzeitig bei den mittleren Beamten. Ohne Frage muß mit einer gewissen Vorsicht vorgegangen werden, denn man muß darauf Rücksicht nehmen, daß in Anbetracht der bei der Eisenbahn vorhandenen Stellen sehr viele Anwärter mit akademischer Vorbildung vorhanden sind, und daß viele junge Leute ihr Studium daraufhin ergriffen haben.

Eine weitere Besserung in der Güte der Anwärter für die betriebstechnischen leitenden Stellen könnte dadurch erreicht werden, daß die jüngeren Fachgenossen nicht zu lange in unselbständigen Hilfsarbeiterstellen beschäftigt werden. Nichts wirkt vorteilhafter auf Arbeitsfreudigkeit, Entschlußkraft und Leistungen als frühe Selbständigkeit unter eigener Verantwortung.

Überaus wichtig zur Erzielung von betrieblichen Höchstleistungen ist die Auswahl der richtigen Männer für die in Frage kommenden Stellen. Häufigerer Wechsel in den Arbeitsgebieten ergibt zwar Beamte mit einem guten Überblick und erleichtert der Personalverteilungsstelle ihr Arbeiten, für das Wohl des Staates wäre es aber wohl vorteilhaft, mehr als bisher auf vorhandene Veranlagung und auf Ausnutzung gemachter Erfahrungen zu sehen. Die Verwendung in der Reihenfolge der Altersliste müßte natürlich dann zurücktreten. Ein überlanges Verbleiben der leitenden Beamten an demselben Orte empfiehlt sich nicht. Ein „Blutwechsel" müßte von Zeit zu Zeit durch Versetzungen geschaffen werden. Dieses Verfahren würde auch für die Beamten der Zentralstelle vorteilhaft sein. Ein Austausch, wie er bei unserem früheren Militär zwischen dem Großen und dem Truppengeneralstab stattfand, dürfte hier das Erstrebenswerte sein. Vielleicht läßt sich das Ziel unter Benutzung, falls sie bestehen bleiben sollten, der Generalbetriebsleitungen in Zukunft in größerem Umfange erreichen, als es bisher schon durch die Präsidentenstellen der Eisenbahndirektionen möglich war.

Vereinfachung des Nachnahmewesens, Auflassung der Bahnstations-, Güterstations- und Staatskassen und der bargeldlose Zahlungsverkehr.

Von Direktionsrat **Leonh. Pfeiffer** in Nürnberg.

Infolge des mangelnden Vertrauens im geschäftlichen Verkehr hat der Nachnahmeverkehr einen solch außerordentlich großen Umfang angenommen, daß eine Anregung notwendig erscheint, das seither bestehende Verrechnungs- und Auszahlverfahren einer neuzeitlichen Regelung zu unterziehen. Eine solche könnte ohne Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung durch die Inanspruchnahme des modernen Postscheckverkehrs, wie folgt, geschehen.

Dem mit Nachnahme*) belasteteten Frachtbriefe hätte der Warenversender, der an den Postscheckverkehr angeschlossen ist, eine mit seiner Adresse versehene Zahlkarte, und der nicht mit einem Postscheckkonto ausgerüstete Versender eine frankierte und adressierte Postanweisung beizufügen, insofern nicht verwaltungsseitig Nachnahmefrachtbriefe mit abtrennbarem postalischem Formblatt für die Zahlkarte oder Postanweisung hergestellt werden. Solange letzteres noch nicht der Fall ist, ist die Zahlkarte bzw. Postanweisung durch teilweises Aufkleben auf dem Frachtbrief so fest mit ihm zu verbinden, daß eine Trennung während des Transportes unmöglich ist. Die Frankierung der Postanweisung wäre deshalb zweckmäßig dem Warenaufgeber aufzubürden, weil sie erzieherisch wirken und ihn zum Anschluß an den Postscheckverkehr bestimmen würde.

Die Verbuchung der Nachnahmebeträge wäre wie bisher bei der Versandstation im Schalterausweis und Versandbuch vorzunehmen, und zwar nur, damit die erhobene Nachnahmeprovision geprüft und bei Nachforschungen eine Kontrolle ermöglicht werden kann. Die Nachnahmen würden jedoch keine rechnungsständigen Einnahmen und Ausgaben zu bilden haben, sondern nur vormerkweise durchzuführen sein. Das Frachtrechnungswesen würde wesentlich entlastet, weil eine seitenweise Aufrechnung der Nachnahmebeträge im Versandbuch und die Übertragung in die Versandrechnung nicht mehr notwendig erscheint. Bei der Bestimmungsstation des Gutes wären die Nachnahmen in der Verrechnungskarte, deren Spaltenbau zu erweitern wäre, getrennt von den übrigen Überweisungsbeträgen zu buchen. Auch bei ihr wären die Nachnahmen in den Empfangsbüchern nur vormerkweise durchzuführen.

Die Zahlkarten bzw. Postanweisungen wären bei der Auslösung der Frachtbriefe abzutrennen und tagsüber zu sammeln; beim Kassenabschluß würden die Nachnahmebeträge zusammenzustellen und das Ergebnis samt den Zahlkarten und Postanweisungen mit einem durchkreuzten Postscheck dem nächsten Postamt zu übermitteln sein. Bei diesem erfolgt die Verbuchung und Weiterleitung der Zahlkarten an die betreffenden Postscheckämter und der Postanweisungen an die Bestimmungspostämter.

Auf Verlangen des Warenversenders wäre gemäß § 72 der Verkehrsordnung ein Nachnahmeschein oder eine Abhebeliste zwar noch auszustellen, jedoch werden diese nicht mehr zur Empfangsbescheinigung über die erfolgte Auszahlung der Nachnahme zu dienen haben. Entbehrlich würden das Verzeichnis der Nachnahmen nach Eingang bei der Versandstation, die zahlreichen Gänge der Güterversender an die Schalter zum Zwecke der Abholung der Nachnahmebeträge, die dabei erforderliche Prüfung aller vorliegenden Nachnahmebegleitscheine durch den Schalterbeamten, die Ausstellung des Nachnahmebegleitscheins auf der Versandstation des Gutes, dessen Beigabe zu dem Frachtbriefe bis zur Bestimmungsstation, die Bestätigung letzterer über die Vollziehung der Einzahlung des Nachnahmebetrages und die Rückleitung des Nachnahmebegleitscheines zur Versandstation. Ferner kämen noch in Wegfall die Einzahlungsbenachrichtigungsschreiben der Versandstation an den Gutsversender, die sogen. Kassenbriefe der Versandstation an die Empfangsstation wegen Anfrage nach einer Nachnahme sowie die Kontrolle und Aufbewahrung der quittierten Nachnahmescheine. Viele Schreibarbeiten und die dazu nötigen Formblätter könnten gespart werden, dafür würde die Prüfung und Abnahme der mit den Frachtbriefen ankommenden Zahlkarten und Postanweisungen sowie die tägliche Aufgabe des erhobenen Gesamtnachnahmebetrages beim nächsten Postamt und zwar in bar, solange die Güterstation noch nicht am Postscheckverkehr angeschlossen ist, danach mit durchkreuztem Postscheck, erforderlich werden.

Der Anschluß der Bahn- und Güterstationskassen an den Postscheckverkehr würde zweckmäßig mit der Durchführung meines Vorschlages Hand in Hand zu gehen haben, wodurch auch das Zeichen zur Ausschaltung aller staatlichen Kassen und zur Abwälzung der staatlichen Kassen- und Zahlgeschäfte auf die Postämter und Postscheckämter gegeben sein wird. Nur noch Hand- und Schalterkassen hätten eine Existenzberechtigung. Die Einnahmen aller staatlichen Ämter und Stellen würden dann täglich an das nächste Postamt mit Zahlkarte abzuführen und alle Ausgaben bargeldlos mit Postscheck oder Überweisung zu begleichen sein.

Damit wäre auch die Frage der Auszahlung aller Gehälter und Löhne durch die Postscheckämter und Postämter gelöst, weil eine andere Auszahlungsart als die bargeldlose überhaupt nicht mehr möglich wäre, denn keine Rechnungsstelle hätte noch Barmittel zur Verfügung. Alle Staatsbeamten, Staatsarbeiter und Staatsgläubiger würden nur noch auf dem Wege des Postscheckverkehrs befriedigt werden können und wären alsdann in die Lage versetzt, ihre Verbindlichkeiten auch wieder bargeldlos zu begleichen.

Das Ideal einer Zahlungsweise würde dadurch erreicht sein. Millionen der jetzt in den Taschen der Staatsangestellten und Privaten sowie in den Kassenschränken der vielen Tausende von Staatstellen lagernden Bargelder, die zur Unterstützung der Volkswirtschaft nicht das geringste beitragen, sie vielmehr schwächen, würden zu den Postscheckämtern und von diesen zur Staatskasse zurückfließen; der übrige Teil der umlaufenden Reichsbanknoten, Reichskassenscheine und Darlehenskassenscheine würde sich dann einer besseren Deckung erfreuen, und die Valuta würde gehoben. Vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus wäre es deshalb nur zu begrüßen, wenn die Kassenschränke der staatlichen Dienststellen — außer jener der Postanstalten und Staatsbanken — zum alten Eisen geworfen würden.

Der wesentlichste Vorteil ergibt sich aber dadurch, daß viele Zahlbeamte, Zahlmeister, Kontrolleure, Geldzähler und Kassenboten bei den staatlichen Kassenverwaltungen (Zollämtern, Rentämtern, Bahnstationen, Güterstationen, Amtsgerichten usw.) sowie bei den städtischen und Gemeindekassen, Genossenschaftskassen, Vereinskassen und Sparkassen entbehrlich würden, ferner wäre die Möglichkeit geschaffen, daß täglich der gesamte Bargeldbestand des Staates leicht festgestellt werden könnte, was zurzeit ausgeschlossen ist. Durch den Anschluß aller Staatsstellen und aller Staatsangestellten an den Postscheckverkehr würden auch die mit diesen im Geschäftsverkehr stehenden Firmen und Privaten gehalten sein, sich der modernen Zahlungsweise zu bedienen. Es würde das allerdings eine Erweiterung und Vermehrung der Postscheckämter bedingen, dafür würden aber auch gewaltige wirtschaftliche Vorteile für den Staat erwachsen, die seiner Bevölkerung sicher zum Segen gereichen.

*) Hinsichtlich der Verrechnung der Barvorschüsse würde eine Änderung nicht eintreten.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Übergang der deutschen Staatsbahnen auf das Reich.** In der Sitzung des bayerischen Landtages vom 30. März bildete den letzten Punkt der Tagesordnung der Übergang der bayerischen Staatseisenbahnen auf das Reich, wobei der Verkehrsminister von Frauendorfer laut Bericht des „Wolffschen Telegraphenbüros“ noch einmal alle die Erwartungen zusammenfaßte, die man in Bayern bei dem Übergang der Bahnen an das Reich hegte, und die insbesondere auch in der weitestgehenden Dezentralisation der Bahnen gipfelten. Er hoffe, daß man in Berlin alle von Bayern geäußerten Wünsche in entgegenkommendster Weise prüfe. Dem Gesetzentwurf wurde hierauf samt dem Schlußprotokoll in erster und zweiter Lesung endgültig zugestimmt.

Die sächsische und die württembergische Kammer haben gleichfalls endgültig die Regierungsvorlage angenommen, durch die der Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich mit Wirkung vom 1. April 1920 ab genehmigt wird.

In Preußen hat die Landesversammlung die gleiche Vorlage dem Haushaltungsausschuß überwiesen. Die erste Lesung wurde vom Staatsminister Oeser durch eine ausführliche Begründung eingeleitet, deren wesentlicher Inhalt nach einem in der „D. Allg. Ztg.“ veröffentlichten Auszuge folgender war:

„Noch nie hat das Haus eine Vorlage zu beraten gehabt von so außerordentlicher nationaler Bedeutung, eine Vorlage, bei der es sich um so ungeheure Werte handelt. Die Vorlage dient dem Zweck, den gesamten deutschen Verkehr, Eisenbahnen, Wasserstraßen, Kraft- und Luftfahrwesen, in eine Hand zu bringen, nach einem einheitlichen Plan zu leiten und zu verwalten; aber nicht geringer als diese Einheitlichkeit stellt sich die nationale Bedeutung der Vorlage dar. Preußen ist nicht etwa ein Gegner dieser Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens gewesen; 1876 hat es sich durch ein besonderes Gesetz zur Abtretung seiner Bahnen an das Reich bereit erklärt. Die Widerstände lagen anderswo, bei Württemberg, Sachsen, Bayern. Auch später hat Preußen der Vereinheitlichung kräftig vorgearbeitet, es war auch für eine allgemeine deutsche Betriebsgemeinschaft zu haben, konnte aber den Widerstand der Südstaaten nicht überwinden. Jetzt hat die Veränderung der politischen Verhältnisse die Bahn freigemacht. Der traurige Ausgang des Krieges, die Zerreißung Deutschlands nötigen zur Schaffung eines neuen Bandes der Einheit, das fest genug ist, separatistischen Tendenzen entgegenzuwirken. Hier bietet sich in den Eisenbahnen, der Post, der Binnenschiffahrt, im Verkehr im allgemeinen ein solches Mittel nationaler Festigung dar. Der Gedanke, durch die Vereinheitlichung Ersparnisse zu erzielen, muß freilich unter den heutigen Verhältnissen zurücktreten; aber gewisse Störungen, Hemmungen und Schwierigkeiten des Verkehrs werden beseitigt werden, wenn der Verkehr nicht mehr nach finanziellen und Wettbewerbsrücksichten, sondern ausschließlich nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten geleitet, wenn eine absolut einheitliche Verkehrspolitik getrieben wird. Durch eine solche wird auch unser verkehrspolitischer Einfluß nach außen wieder wachsen und etwas von dem internationalen Einfluß zurückzugewinnen sein, den wir durch den Krieg verloren haben. Dazu ist aber notwendig, daß der Verkehr so schnell wie möglich wieder sein normales Aussehen bekommt. Deutschland ist das Herz Europas; es gibt kaum einen Verkehr, der nicht irgendwie von Deutschland aus beeinflußt werden kann. Notwendig ist ferner, das Verkehrswesen so modern und so volkstümlich wie irgend möglich auszugestalten. Die Überführung an das Reich erfolgt schon ein Jahr vor dem verfassungsmäßig spätesten Termin, weil die Fehlbeträge der Eisenbahneinnahmen so erheblich geworden sind, daß die Länder sie nicht mehr tragen können, dann auch, weil der steigenden Unruhe der Übergangszeit baldigst ein Ende gemacht werden muß. Auch der Verlust der Steuerhoheit, die von den Ländern auf das Reich übergegangen ist, spielt hier mit. Für die Grundidee der Stärkung des Einheitsbewußtseins erfreulich ist, daß die Länder dem Übergang der Bahnen an das Reich freiwillig und nicht gezwungen zustimmen. Die finanzielle Frage ist vom Reich großzügig gelöst worden. Selbstverständlich leistet das Reich Entschädigung für das abgetretene Material, ebenso übernimmt es auf eigene Rechnung die Eisenbahnanlagen in den abzutretenden Gebietsteilen. Die Verzinsung beträgt teils 4, teils 4½ %. Die Eisenbahnschuld zurückzuzahlen war eine Unmöglichkeit, das hätte der Kapitalmarkt nicht ertragen. Das Reich übernimmt die Schulden der Länder, es bleibt den letzteren aber unbenommen, die Verzinsung vom Reich entgegenzunehmen und an die Gläubiger abzuführen. An der derzeitigen Organisation soll in der ohnehin so schwierigen Übergangszeit so wenig wie möglich geändert werden. Auch über die Personale ist völliges Einverständnis herbeigeführt worden. Mit der Verkehrspolitik fällt dem Reichsverkehrsministerium, dem Reichsrat und dem Reichstag auch die Tariffrage und die Tarifhoheit zu. Die Vorlage ist eines der großen Mittel für den Wiederaufbau Deutschlands, ein Stück des neuen Deutschland, das entstehen soll, ein kräftiges Mittel, die deutsche Einheit so fest zu verankern, daß ihre Antastung unmöglich wird.“

— **Wechsel in der Leitung des Eisenbahnzentralamts.** Der langjährige Präsident des Zentralamts Sarre hat beim Ausscheiden aus dem Staatsdienst an alle Beamten, Hilfsbeamten und Arbeiter des Eisenbahnzentralamts folgenden Erlaß gerichtet:

„Infolge von Altersbeschwerden habe ich mich veranlaßt gesehen, den Herrn preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten zu bitten, zum 1. Juli d. J. meine Verabschiedung aus dem Staatsdienst herbeizuführen und mich vom 1. April d. J. bis dahin zu beurlauben. Der Herr Minister hat diesem Antrage entsprochen. Widrige Umstände bringen es mit sich, daß ich nicht, wie ich hoffte, in einer Zeit ruhiger Entwicklung zu neuem Aufstieg unseres Vaterlandes, sondern im Augenblick unerwarteter neuer gewaltiger Erschütterungen des deutschen Wirtschaftslebens aus dem Amte scheide, das mir vor acht Jahren anvertraut wurde, und das mit dem deutschen Wirtschaftsleben in so engen Beziehungen steht. Um so schwerer wird mir nunmehr der Abschied von meinen treuen Mitarbeitern, deren opferwillige Hingabe an den Dienst allein die Bewältigung der dem Eisenbahnzentralamt im Weltkriege gestellten großen Aufgaben ermöglicht hat. Mit dem aufrichtigen Danke für die verständnisvolle Unterstützung, die ich bei meinen Mitarbeitern stets gefunden habe, verbinde ich den heißen Wunsch, daß sie wie bisher so auch fernerhin das Wohl des Vaterlandes über alle anderen Ziele stellen und in Rechtschaffenheit und Treue den alten guten Ruf des deutschen Beamtentums wahren mögen.“

Auf die hohen Verdienste des scheidenden Präsidenten werden wir noch zurückkommen. An seine Stelle tritt der bisherige Präsident der Eisenbahndirektion Cassel, Gutbrod, der dem maschinentechnischen Fach angehört.

— **Schnellzugverbindungen Genua - Basel - Amsterdam und London - Ostende - Wien.** Durch die Einlegung eines neuen Zugpaares ist die erste internationale Fernverbindung seit Kriegsausbruch zwischen Amsterdam und Genua über die Rheinstrecken geschaffen worden. Vom 5. April d. J. ab verkehrt der D-Zug 281/282, der auf der Reise nach Süden folgenden Fahrplan hat: ab Rotterdam 9.32, Amsterdam 10.20, Emmerich 3.50, Duisburg 5.11, Cöln-Deutz 6.^{57}, Frankfurt (Main) 12.^{00}, Karlsruhe 3.^{00}, Basel B. B. 8.30, Basel S. B. B. 11.00, Luzern 1.05, Chiasso 8.^{10}, Mailand 10.^{00}, an Genua 1.^{25}. In der süd-nördlichen Richtung sind die Abfahrtszeiten folgende: ab Genua 7.40, Mailand 12.00, Chiasso 2.00, Luzern 7.^{43}, Basel S. B. B. 9.^{55}, Basel B. B. 11.^{30}, Karlsruhe 3.^{50}, Frankfurt (Main) 7.30, Cöln-Deutz 12.15, Duisburg 1.56, Emmerich 3.27, Amsterdam 9.^{00}, an Rotterdam 10.^{34}. Die Züge führen Schlafwagen zwischen Basel B. B. und Wiesbaden, sowie Speisewagen zwischen Frankfurt (Main) und Amsterdam in beiden Richtungen.

Zwischen London-Ostende und Wien sowie Amsterdam und Rotterdam-Wien über die rechte Rheinseite ist seit Kriegsausbruch die erste Fernverbindung durch das vom 15. April ab täglich verkehrende neue Schnellzugspaar D 54/55 mit Anschlußzügen nach Holland D 254/255 geschaffen worden. Die Abfahrtszeiten sind folgende: ab London 8.45, Dover 11.00, Brüssel Nord 6.15, Cöln Hb. 12.^{54}, Frankfurt a. M. 5.^{42}, Nürnberg 11.32, Passau 5.15, an Wien Westbh. 10.^{55} (Sommerzeit). In entgegengesetzter Richtung sind folgende Abfahrtszeiten festgesetzt worden: ab Wien Westbh. 8.20 (Sommerzeit), Passau 2.00, Nürnberg 6.^{00}, Frankfurt a. M. 11.^{29}, Cöln Hb. 4.^{16}, Brüssel Nord 11.35, Dover 7.^{00}, an London 9.^{00}. Die Anschlußzüge Holland-Cöln verlassen Haag um 3.25 und Amsterdam um 5.30 und treffen dort in umgekehrter Richtung ein um 1.39 und 12.46. Die Züge führen direkte Wagen Ostende und Haag (Amsterdam)-Wien, Schlafwagen Amsterdam-Würzburg und Cöln-Würzburg sowie Speisewagen Ostende-Herbesthal und Würzburg-Wien.

— **Berliner Stadt- und Ringbahn.** Der Sommerfahrplan der Eisenbahndirektion Berlin wird eine große Anzahl von Fahrplanverbesserungen bringen. Zur Erreichung besserer Übergänge werden auf den Stadtbahnstrecken Potsdam-Erkner, Halensee-Grünau und Grunewald-Kaulsdorf völlig neue Fahrpläne aufgestellt werden, damit die Reisenden auf den in Frage kommenden Ringbahnstationen Stralau-Rummelsburg,

[St]eptow, Halensee und Westend nach den Ringbahnhöfen [sc]hneller Anschluß finden als bisher. Die Wiedereinlegung [vo]n Nord- und Südringzügen ist jedoch nicht geplant. Sie [ka]nn zurzeit wegen der technischen Schwierigkeiten nicht [du]rchgeführt werden.

— **Fehlbetrag der sächsischen Staatsbahnen.** In der Sitzung [de]r Volkskammer vom 23. März teilte der Regierungsvertreter, [wi]e wir der „D. Allg. Ztg." entnehmen, mit, daß der Fehl[bet]rag der sächsischen Staatseisenbahnen vom 1. Januar 1919 [bis] 31. März 1920 sich auf 334 Millionen Mark beläuft. Trotz [de]r Erhöhung der Eisenbahntarife wird mit einem weiteren [Zu]schuß von 364 Millionen Mark für das Etatsjahr zu rechnen [sei]n. Um besonders die Personalverhältnisse an die preußi[sch]en Eisenbahnverhältnisse wegen des Übergangs der [Ba]hnen an das Reich anzugleichen, sind 6044 Stellen neu ge[sch]affen, 2644 in höhere Stellen umgeschaffen worden. 2921 [sol]len Beförderungsstellen sein. Ferner beabsichtigt eine [Re]gierungsvorlage, um den Aufstieg der Unterbeamten in die [mi]ttleren Stellen zu ermöglichen, 100 technische Eisenbahn[ass]istentenstellen und 300 nichttechnische Eisenbahnassi[sten]tenstellen für handwerksmäßig vorgebildete Arbeiter vor[zub]ehalten. Der ganze sächsische Etat 1918/19 beträgt 2169 [Mi]llionen.

— **Sonntagspersonenverkehr in Baden.** Ostersonntag ist auf [de]n badischen Staatseisenbahnen der Personenverkehr an [So]nn- und Feiertagen in beschränktem Umfang wieder auf[gen]ommen worden.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessi[sc]hen Staatsbahnverwaltung sind folgende Ände[run]gen eingetreten: Beauftragt sind: die Regierungs- und [Bau]räte Georg Michaelis, Vorstand des Eisenbahn-Be[tri]ebsamts 2 in Cottbus, mit der Verwaltung des Eisenbahn-[Bet]riebsamts 1 daselbst und Walbaum in Göttingen mit der [Ver]waltung des neu errichteten Eisenbahn-Maschinenamts 2 [da]selbst; die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches [Vo]rbücheln in Essen mit der Wahrnehmung der Geschäfte [de]s Vorstandes des Eisenbahn-Maschinenamts 2 daselbst, [Ku]ppe in Göttingen mit der Wahrnehmung der Geschäfte [de]s Vorstandes eines neu errichteten Werkstättenamts bei der [Ei]senbahn-Hauptwerkstätte daselbst, Siekmann in Katto[wit]z mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstandes des [Ei]senbahn-Maschinenamts daselbst, Ottersbach in Düssel[dor]f fernerweit mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Vor[st]andes des Eisenbahn-Maschinenamts daselbst, Gremler in [Mü]lheim (Ruhr)-Speldorf mit der Wahrnehmung der Geschäfte [des] Vorstandes eines neu errichteten Werkstättenamts bei der [Ei]senbahn-Hauptwerkstätte daselbst, Goldmann in Königs[ber]g (Pr.) mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Vor[st]andes des Eisenbahn-Maschinenamts daselbst, Karl Vogt in [B]reslau mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstandes [des] Eisenbahn-Maschinenamts 2 daselbst, Reichenheim in [...]ein mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstandes [ein]es neu errichteten Eisenbahn-Abnahmeamts daselbst, [...]uter in Dortmund mit der Wahrnehmung der Geschäfte [des] Vorstandes eines Eisenbahn-Abnahmeamts daselbst und [Her]mann Luther in Berlin mit der Wahrnehmung der Ge[sc]häfte des Vorstandes des Eisenbahn-Maschinenamts 5 [da]selbst.

[De]r Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches v. Lö[ne]ke in Lauban ist dem Ministerium der öffentlichen Ar[bei]ten zur aushilfsweisen Beschäftigung in den Eisenbahn[abt]eilungen überwiesen.

[Ve]rsetzt sind: der Oberregierungsrat Adolf v. Schae[we]., bisher in Frankfurt (Main), zur Eisenbahndirektion [Ost]en nach Berlin, der Geheime Regierungsrat Hanow, bis[he]r in Danzig, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach [Ma]gdeburg, die Regierungsräte Mantell, bisher in Cöln, [als] Oberregierungsrat (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach [Hal]le (Saale), Richtsteig, bisher in Altona, als Ober[re]gierungsrat (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Münster [(We]stf.), Dr. jur. v. Livet de Moisy, bisher in Posen, als [Mi]tglied der Eisenbahndirektion Osten nach Berlin, Gehr, [bish]er in Cöln, als Oberregierungsrat (auftrw.) der Eisenbahn[dir]ektion nach Frankfurt (Main), Dr. jur. Voßköhler, bis[he]r in Danzig, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Bres[lau], Paetzolt, bisher in Posen, als Mitglied der Eisen[bah]ndirektion Osten nach Berlin, Herzbruch, bisher in [Dan]zig, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Breslau, Dr. [jur.] Güldenpenning, bisher in Ülzen, als Mitglied der [Eisen]bahndirektion nach Altona, Nitschmann, bisher in [Ber]n, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Verkehrsamts [nach] Hamburg und Dr. jur. Johannes Schultz, bisher in [Ham]burg, zum Eisenbahn-Zentralamt nach Berlin, der Regie[rung]sassessor Steffler, bisher in Breslau, zur Eisenbahn[dire]ktion nach Cöln, die Regierungs- und Bauräte Frederking, bisher in Danzig, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Halle (Saale), Wolfhagen, bisher in Erfurt, als Oberbaurat (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Frankfurt (Main), Fritsche, bisher in Elberfeld, als Oberbaurat (auftrw.) der Eisenbahndirektion Osten nach Berlin, Bathmann, bisher in Danzig, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Stettin, Nordhausen, bisher in Danzig, als Mitglied der Eisenbahndirektion Osten nach Berlin, Willi Lehmann, bisher in Düren, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Cöln, Siebels, bisher in Crefeld, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Münster (Westf.), Haack, bisher in Essen, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Mainz, Sittard, bisher in Glogau, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Erfurt, Springer, bisher in Gnesen, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Nordhausen, Linow, bisher in Dortmund, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Elberfeld, Andreas Hansen, bisher in Gnesen, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Düren, Blau, bisher in Dirschau, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Liegnitz, Berlinghoff, bisher in Cleve, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Saarbrücken, Gödecke, bisher in Lauenburg (Pom.), als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Magdeburg, Breternitz, bisher in Gerolstein, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts nach Jena, Bode, bisher in Berlin, als Oberbaurat (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Königsberg (Pr.), Kleitsch, bisher in Danzig, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Elberfeld, Wypyrsozyk, bisher in Königsberg (Pr.), als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Stettin, Modrze, bisher in Hannover, als Oberbaurat (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Breslau, Engelbrecht, bisher in Erfurt, als Oberbaurat (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Magdeburg, Emil Krause, bisher in Altona, als Oberbaurat (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Berlin, Giertz, bisher in Danzig, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Stettin, Fuchs, bisher in Cassel, unter Übernahme aus dem Reichseisenbahndienst in den preußischen Staatsdienst als Oberbaurat (auftrw.) der Eisenbahndirektion Osten nach Berlin, Staehler, bisher in Gießen, nach Dortmund als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte 1 daselbst, Nellessen, bisher in Charlottenburg, nach Berlin als Vorstand des neu errichteten Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte Berlin 3 (Lehrter Bhf.), Wilhelm Schmitz, bisher in Frankfurt (Main), als Vorstand des neu errichteten Eisenbahn-Maschinenamts nach M.-Gladbach, Mestwerdt, bisher in Hemelingen (Sebaldsbrück), als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Hannover, Meyeringh, bisher in Potsdam, als Vorstand eines Eisenbahn-Abnahmeamts nach Berlin, Süersen, bisher in Altena (Westf.), nach Schwerte als Vorstand des dorthin verlegten Eisenbahn-Maschinenamts Altena (Westf.), Schumann, bisher in Breslau, August Diedrich, bisher in Essen, Reutener, bisher in Limburg (Lahn), Brandes, bisher in Darmstadt, Mörchen, bisher in Trier, Wilhelm Müller, bisher in Münster (Westf.), Dr.-Ing. Martens, bisher in Gleiwitz, und Freiherr v. Eltz-Rübenach, bisher in Düsseldorf, unter Belassung in seiner Beschäftigung bei den Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten als Mitglieder (auftrw.) des Eisenbahn-Zentralamts nach Berlin, Sydow, bisher in Siegen, nach Stolp als Vorstand des neu errichteten Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, Quelle, bisher in Duisburg, als Mitglied (auftw.) der Eisenbahndirektion nach Erfurt, Krohn, bisher in Hannover, nach Berlin als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte 1 Berlin (Markgrafendamm), Ruthemeyer, bisher in Görlitz, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Cassel, Dr.-Ing. Spiro, bisher in Trier, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Altona, v. Strenge, bisher in Leinhausen, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Hannover, Adalbert Wagner, bisher in Saarbrücken, nach Paderborn als Vorstand eines neu errichteten Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte 2 Nord daselbst, Wilhelm Günther, bisher in Dirschau, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Glogau, Riemer, bisher in Hamburg, nach Paderborn als Vorstand des Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte 1 daselbst, Schweth, bisher in Paderborn, nach Trier als Vorstand des Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, Paul Neubert, bisher in Berlin, nach Potsdam als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, Helff, bisher in Meiningen, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Sagan, Wilhelm Neumann, bisher in Beuthen (Oberschl.), nach Berlin als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte 2 Berlin (Ostbhf.) Kaempf, bisher in Kattowitz, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Limburg (Lahn), Iltgen, bisher in Neumünster, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts 1

nach Trier, Thalmann, bisher in Berlin, nach Hemelingen als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte Sebaldsbrück, Johannes Voß, bisher in Dortmund, nach Siegen als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, Sußmann, bisher in Bromberg, nach Nied als Vorstand eines neu errichteten Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, Wesemann, bisher in Königsberg (Pr.), als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Görlitz, Müller-Artois, bisher in Berlin, nach Breslau als Vorstand (auftrw.) eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte 1 daselbst, Zaelke, bisher in Breslau, nach Leinhausen als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst; — die hessischen Regierungs- und Bauräte Dr.-Ing. Walloth, bisher in Gießen, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Glückstadt und Wickmann, bisher in Mainz, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Erfurt; — die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Zeitz, bisher in Konitz, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Neiße, Schönborn, bisher in Konitz, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Breslau, Pfeiffer, bisher in Deutsch-Eylau, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Stettin, Türcke, bisher in Graudenz, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Lauenburg (Pom.), Leinemann, bisher in Cöln, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts nach Crefeld, Hans Berg, bisher in Hannover, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Cottbus, Conrad, bisher in Cöln, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Cleve, Parow, bisher in Frankfurt (Main), als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts 3 nach Breslau, Buddenberg, bisher in Münster (Westf.), als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Dortmund, Pückel, bisher in Herford, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts nach Mainz, Friedrich Müller, bisher in Torgau, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Gießen, Deiß, bisher in Czersk, zum Eisenbahn-Betriebsamt 1 nach Hagen (Westf.), Kalweit, bisher in Hannover, als Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung nach Ahlen (Westf.), Grostück, bisher in Bielefeld, zum Eisenbahn-Betriebsamt 1 nach Stendal, Berger, bisher in Bielefeld, zum Eisenbahn-Betriebsamt 1 in Hannover, Kuhn, bisher in Danzig, zum Eisenbahn-Betriebsamt 1 nach Görlitz, Frankenberg, bisher in Hagen (Westf.), zum Eisenbahn-Betriebsamt 2 nach Elberfeld und Karl Exner, bisher in Posen, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Stettin; — die Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbaufaches Borlinghaus, bisher in Saarbrücken, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Hannover und Maager, bisher in Posen, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Essen; — die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Grahl, bisher in Charlottenburg, nach Berlin als Vorstand (auftrw.) eines Werkstättenamtes bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte 2 Berlin (Ostbhf.), Kott, bisher in Crefeld, nach Cassel als Vorstand eines neu errichteten Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, Heinrich Schumacher, bisher in Stettin, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Maschinenamts nach Münster (Westf.), Walter König, bisher in Berlin-Schöneberg, nach Gotha als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, Dr.-Ing. Osthoff, bisher in Berlin, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Maschinenamts 3 nach Duisburg, Streuber, bisher in Elberfeld, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Maschinenamts nach Hamburg, Mertz, bisher in Berlin, nach Potsdam als Vorstand (auftrw.) eines bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst neu errichteten Werkstättenamts, Fortlage, bisher in Magdeburg, nach Dortmund als Vorstand (auftrw.) eines neu errichteten Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte 2 daselbst, Opificius, bisher in Stettin, nach Siegen als Vorstand (auftrw.) eines neu errichteten Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, Kleinow, bisher in Nieder-Salzbrunn, als Vorstand des neu errichteten Eisenbahn-Maschinenamts nach Hirschberg (Schles.), Otto Breuer, bisher in Cöln, nach Conz, als Vorstand (auftrw.) des Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, Domnick, bisher in Berlin, nach Berlin-Schöneberg als Vorstand (auftrw.) eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte Berlin-Tempelhof, Rudolf Geisler, bisher in Cöln, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Maschinenamts nach Crefeld, Biebrach, bisher in Danzig, nach Stargard (Pom.) als Vorstand (auftrw.) eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, Klemme, bisher in Mülheim (Ruhr)-Speldorf, unter Übernahme aus dem Reichseisenbahndienst in den preußischen Staatsdienst nach Aschersleben als Vorstand des neu errichteten Eisenbahn-Maschinenamts daselbst, Max Breuer, bisher in Leipzig, als Vorstand (auftrw.) des neu errichteten Eisenbahn-Maschinenamts nach Marburg (Bez. Cassel), Erich Schulze, bisher in Berlin,

unter Belassung in seiner Beschäftigung bei den Eisenba
Abteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten na
Leinhausen als Vorstand (auftrw.) eines bei der Eisenba
Hauptwerkstätte daselbst neu errichteten Werkstättenam
Schinke, bisher in Gleiwitz, als Vorstand (auftrw.)
nach Breslau verlegten Eisenbahn-Abnahmeamts Gleiw
Janisch, bisher in Halle (Saale), nach Breslau als Vorst
(auftrw.) eines neu errichteten Werkstättenamts bei der Eis
bahn-Hauptwerkstätte 1 daselbst, Paul Wagner, bisher
Berlin, nach Charlottenburg als Vorstand (auftrw.) eines
errichteten Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwe
stätte Berlin-Grunewald, v. Lösecke, bisher in Laub
unter Belassung in seiner Beschäftigung bei den Eisenba
abteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten n
Jülich als Vorstand (auftrw.) eines neu errichteten We
stättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte dasel
Wachsmuth, bisher in Berlin, zum Eisenbahn-Werkstätt
amt nach Lauban, Stolzke, bisher in Betzdorf (Sieg), n
Saarbrücken als Vorstand (auftrw.) eines Werkstättena
bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte in Saarbrücken-Burba
Hoenike, bisher in Magdeburg, als Vorstand (auftr
des neu errichteten Eisenbahn-Maschinenamts 3 nach D
mund, Havliza, bisher in Hannover, nach Magdeburg
Vorstand (auftrw.) eines Werkstättenamts bei der Eisenba
Hauptwerkstätte Magdeburg-Buckau, Oberbeck, bisher
Essen, nach Witten als Vorstand eines neu errichteten We
stättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte dasel
Heilbronn, bisher in Altona, nach Glückstadt als V
stand (auftrw.) eines neu errichteten Werkstättenamts bei
Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, Metzkow, bisher
Berlin, nach Charlottenburg als Vorstand (auftrw.) eines
der Eisenbahn-Hauptwerkstätte Berlin-Grunewald neu erri
teten Werkstättenamts, Happel, bisher in Lübeck, n
Harburg als Vorstand (auftrw.) des Werkstättenamts bei
Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, Emmelius, bisher
Berlin, unter Belassung in seiner Beschäftigung bei den Eis
bahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbei
nach Frankfurt (Main), als Vorstand (auftrw.) eines We
stättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte dasel
Küsel, bisher in Düsseldorf, zum Eisenbahn-Maschinen
nach Altona, Wolfframm, bisher in Berlin, nach Pla
Hoepner, bisher in Halle (Saale), zum Eisenbahn-Zent
amt nach Berlin, Cyron, bisher in Breslau, nach Leinhau
Friedrich Müller, bisher in Breslau, als Abnahmebeam
nach Görlitz, Wicke, bisher in Dortmund, als Abnah
beamter nach Betzdorf (Sieg) und Maercker, bisher
Dortmund, zum Eisenbahn-Zentralamt nach Berlin, die he
schen Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Zw
ling, bisher in Osnabrück, als Vorstand des Eisenba
Maschinenamts nach Gießen und Weskott, bisher
Cassel, nach Darmstadt als Vorstand (auftrw.) eines W
stättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte 1 daselbst
der Regierungsbaumeister des Hochbaufaches Eitner, bi
in Danzig, zur Eisenbahndirektion nach Altona, die Eisenb
Verkehrsinspektoren Buhtz, bisher in Aachen, als Vors
des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Altena (Westf.), Rechnu
rat Fitzner, bisher in Ostrowo, als Vorstand des Eisenb
Verkehrsamts nach Guben und Paul Nagel, bisher in Ti
als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts 2 nach Magdeb
sowie der Eisenbahn-Hauptkassenrendant Puschma
bisher in Danzig, zur Eisenbahndirektion nach Cassel.

Die Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßen
faches Daub und Hermann Noetel sind zur Beschäftig
im Staatseisenbahndienst, ersterer bei der Eisenbahndirek
Elberfeld, letzterer bei der Eisenbahndirektion in Stettin
berufen.

Dem Wirklichen Geheimen Oberbaurat Dr.-Ing. Rimr
Präsidenten der Eisenbahndirektion in Danzig, den Gehei
Bauräten Rietzsch, Mitglied der Eisenbahndirektion
Breslau, Hüttig, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamt
Jena, Richard Buchholz, Vorstand des Eisenbahn-Betr
amts in Neiße, Brill, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsa
in Nordhausen, Middendorf, Vorstand des Eisenb
Betriebsamts 2 in Erfurt, Schreiner, Vorstand des Ei
bahn-Betriebsamts 1 in Flensburg, Grevemeyer, Vors
des Eisenbahn-Betriebsamts 2 in Cöln-Deutz, Krolow,
stand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 in Cottbus, und B
mann, Mitglied der Eisenbahndirektion in Elberfeld,
Regierungs- und Baurat Prange, Vorstand des Eisenb
Betriebsamts 1 in Elberfeld, dem Regierungsbaumeister
Eisenbahnbaufaches Brosig, Vorstand des Eisenbah
triebsamts in Glückstadt, und dem Eisenbahn-Verkehrsins
tor, Eisenbahndirektor Hagen, Vorstand des Eisenb
Verkehrsamts 1 in Essen, ist die nachgesuchte Entlassung
dem Staatsdienst mit Ruhegehalt erteilt. — Dem Regier
baumeister des Maschinenbaufaches Otto Becker, bish
Arnsberg (Westf.), ist die nachgesuchte Entlassung aus
Staatseisenbahndienst erteilt. — Die hessische Staatsregie

ht den Regierungs-und Baurat Sieben in Saarbrücken auf en Nachsuchen aus dem hessisch-preußischen Staatseisenbahndienst entlassen.

Der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Dr.-Ing. Naumann, bisher in Stargard (Pom.), ist infolge Ernennung zum ordentlichen Professor an der Technischen Hochschule in Aachen aus dem Staatseisenbahndienst ausgeschieden.

Der Geheime Baurat Berndt in Bromberg, Mitglied der Eisenbahndirektion Osten in Berlin, ist gestorben.

Bei der badischen Staatseisenbahnverwaltung wurden ernannt Bauinspektor Kurt Specht in Kehl zum Vorstand der Bahnbauinspektion Kehl, Bauinspektor Otto Strack in Mannheim zum Vorstand der Bahnbauinspektion III Karlsruhe, Bauinspektor Eugen Wasmer in Karlsruhe und Bauinspektor Max Brunner in Heidelberg zu Inspektionsbeamten der Generaldirektion.

Bei den oldenburgischen Staatseisenbahnen ist dem bislang bei den Reichsbahnen tätigen Regierungbaumeister Hofstetter mit Wirkung vom 1. März d. J. die etatsmäßige Stelle des Vorstandes der Maschinenverwaltung verliehen worden.

Österreich.

— **Der gegenwärtige Stand der Elektrisierung der Staatsbahnen** (vgl. Nr. 22, S. 266 d. Ztg.). Über diesen Gegenstand sprach auf Einladung des Ingenieur- und Architektenvereins der Direktor des Elektrisierungsamtes der österreichischen Staatsbahnen, Ministerialrat Ingenieur Dittes vor einer zahlreichen Zuhörerschaft. Zum Ausgangspunkte seiner Ausführungen nahm er die Studien des früheren Eisenbahnministeriums auf dem Gebiete der Kraftbeschaffung, die dem vor Jahresfrist errichteten Elektrisierungsamte vorlagen, und in den Vordergrund bereits der Plan zur Elektrisierung der Arlbergstrecke und der Linie Stainach-Irding-Attnang-Puchheim stand. An Hand der für den Kraftbedarf der Arlbergstrecke maßgebenden Zahlen führte Dittes den Nachweis für die bedingte Notwendigkeit des Baues bahneigener Kraftwerke und zeigte an dem Zusammenwirken des in Ausgestaltung begriffenen Ruetzwerkes der Mittenwaldbahn mit dem seit Herbst v. J. im Bau befindlichen Spullerseewerke, die beide die Kraft für den elektrischen Betrieb der Linie Innsbruck-Lindau liefern werden, die wasserwirtschaftlichen Vorteile der Kuppelung von Mittel- oder Niederdruckwerken mit speicherfähigen Hochdruckwerken. Mit der technischen Anordnung des Spullerseewerkes, dessen Seebecken durch Sperrmauern bis auf 30 m Höhe zu einer Stauanlage großen Fassungsraumes ausgestaltet werden kann, ist die in letzter Zeit wiederholt erhobene Forderung erfüllt, ähnlich der maschinellen und elektrischen Ausrüstung auch gewisse bauliche Herstellungen der Kraftwerke von Stufe zu Stufe der Verkehrsleistung der Strecke anzupassen. Im vorigen Herbste begonnen, umfaßt der übertragene Bau im ersten Jahre vorwiegend die sogenannten Installationsarbeiten, wozu Seilbahn, Schrägaufzug, Druckluftanlagen und Absenkungsstollen, ferner als Kraftquelle für den Betrieb aller dieser Hilfsanstalten der Ausbau des Kraftwerkes der Montafonerbahn gehören. Der Stollen zur Absenkung des Seespiegels wurde am 18. Oktober 1919 angeschlagen, sein Durchschlag ist im kommenden April zu erwarten; dann wird sogleich der Vortrieb des Hauptstollens und die Fundierung der Staumauern beginnen. Als Bauvollendungstermin wird das Ende des Jahres 1921 angesetzt. Als gutes Zeichen für den Fortschritt der Elektrisierung wurde die Mitteilung aufgenommen, daß die ersten elektrischen Lokomotiven nach gründlicher Durcharbeitung des konstruktiven Teiles bei den Brown-Boveri-Werken und der A. E. G. Union in Bestellung gegeben worden sind. Es sind schwere Gebirgsschnellzugslokomotiven für den Arlberg mit einer Zugleistung bis zu 360 t in der Steigung mit einer Höchstgeschwindigkeit von 65 km in der Stunde, ferner sogenannte „Mittellokomotiven“ für die Linien Stainach-Irding-Attnang-Puchheim und Innsbruck-Landeck. Neu war auch die Mitteilung, daß die Akkumulatorentriebwagenzüge, die schon im Bau sind und unabhängig von der Fertigstellung der Oberleitung in Verkehr gesetzt werden können, für den Nahverkehr auf den Strecken Innsbruck-Telfs und Salzburg-Hallein bestimmt sind. Die mit Eintritt der günstigeren Jahreszeit auch auf dem Bahnkörper in vollem Umfange fortzusetzenden Arbeiten für die Streckenausrüstung werden die Staatsbahnverwaltung auf organisatorischem Gebiete gerüstet finden. Die Besprechung dieser Organisationsfragen bildete den Übergang zum Bauprogramm der nächsten fünf Jahre, das durch Veröffentlichungen in den letzten Tagen bekanntgeworden ist. Die Zweckmäßigkeit dieses Programms, nach dem die Elektrisierung in der Richtung der ausbaureifen Wasserkraftprojekte von Westen nach Osten fortschreitet, wurde in ausführlicher Weise begründet und beispielsweise hervorgehoben, daß allein die Beförderung der für den Betrieb der Strecken westlich von Innsbruck gewöhnlich erforderlichen 125 000 Tonnen Kohle von Lundenburg bis zur Verbrauchsstelle rund 20 000 Tonnen Kohle, also fast den sechsten Teil, verschlingt. Der rechnungsmäßige Nachweis der Wirtschaftlichkeit der Elektrisierung begegnet mangels tragfähiger Unterlagen für die künftige Entwicklung aller Preise bedeutenden Schwierigkeiten. Wenn man den gegenwärtigen Anlagekosten die heutigen Kohlenpreise gegenüberstellt, dann fällt die Rechnung unzweifelhaft zugunsten der Elektrisierung aus. Belangreich war die Feststellung, daß die im fünfjährigen Bauplane vorgesehenen Kraftwerke, die zum Teil Ausgleichs- und Spitzendeckungswerke sind, zusammen 178 000 000 Kilowattstunden jährlich erzeugen werden, worin eine reichliche Vorsorge für die zu erhoffende Verkehrssteigerung noch ihre Deckung findet. Zur Elektrisierung der Strecke Innsbruck-Bludenz und Stainach-Irding-Attnang-Puchheim sind zwei Jahre, für die Strecken Salzburg-Wörgl und Schwarzach-Sankt Veit-Villach von heute ab rund fünf Jahre erforderlich. Den Zeitraum, den die Elektrisierung aller hierfür in Betracht kommenden Hauptbahnlinien Österreichs erfordern wird, schätzt der Vortragende auf 12 bis 15 Jahre, unter der Voraussetzung, daß die gegenwärtigen Wirtschaftserschwernisse sich allmählich bessern werden.

— **Eintragung der bahnamtlichen Gewichtsfeststellung in die Frachtkarte.** Im Bereiche der österreichischen Staatsbahnen wurde angeordnet, daß künftig bei bahnamtlicher Feststellung des Gewichts von Wagenladungen auf der Gleiswage das Gesamtgewicht, das Wageneigengewicht und das Reingewicht des Gutes von der verwägenden Station nicht nur im Frachtbrief, sondern auch in der Frachtkarte zu vermerken ist, damit wenigstens in jenen Fällen, wo Rechnungsfehler bei der Gewichtsermittlung unterlaufen und nicht schon bei der Frachtberechnung und Kartierung berichtigt werden, die Gebührenausfälle noch nachträglich durch die Einnahmekontrollen, unter Umständen auch nach Überprüfung des etwa zweifelhaft erscheinenden Wageneigengewichtes an Hand des Wagenverzeichnisses hereingebracht werden können. Falls die verwägende Staatsbahnstation versehentlich diesen Vermerk in die Karte nicht eingesetzt hat, oder die Sendung von einer fremden Versandstation kommt, ist die Bestimmungsstation verpflichtet, den Vermerk nachzutragen.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Tarif- und Verkehrsfragen.** Dieser Tage fand, wie wir dem Prager Tarifanzeiger entnehmen, beim Eisenbahnministerium unter Vorsitz des Sektionsvorstandes Dr. Madl und unter Beteiligung von Vertretern der beteiligten Ministerien, Handelskammern und landwirtschaftlichen Körperschaften eine Besprechung über die zukünftige Reform wichtiger Verkehrs- und Tariffragen statt. Die Betriebsordnung für den inländischen Transportverkehr soll im großen und ganzen unverändert bleiben, jedoch auf die Eisenbahnen in der Slowakei ausgedehnt werden. Im Bereiche des internationalen Transportrechtes werden vorläufig die Verkehrsbeziehungen zu dem Auslande auf Grund des Berner Übereinkommens mit einigen Abänderungen geregelt werden. Auch das von Österreich übernommene Tarifsystem soll nicht geändert werden, weil bisher die wirtschaftlichen und Valutaverhältnisse nicht geklärt und gefestigt sind, doch werden bald neue selbständige tschechoslowakische Tarife (Teil I und Lokaltarife) auf Grundlage der bisherigen Tarife ausgegeben werden. Die Vertreter der Interessentenkreise erklärten sich mit den Vorschlägen der Regierung im ganzen einverstanden, verwahrten sich jedoch gegen eine Verschlechterung der bisherigen Verhältnisse, insbesondere gegen die Durchführung des Artikels 3 der „provisorischen Berner Konvention (accord provisoire)“, wonach den Bahnen das ausschließliche Recht zustehen soll, für die Sendungen den Transportweg eigenmächtig zu bestimmen und die Vorschriften der Absender nicht zu beachten (s. folgende Seite) Mit diesen Fragen wird sich die Verkehrskommission der Handelskammern befassen.

Ungarn.

— **Die Kohlenfrage im Friedensvertragsentwurf.** Die Kohlenversorgung ist eine der wichtigsten Fragen, die jetzt und in Zukunft in Ungarn in den Vordergrund tritt. Die diese Frage betreffenden Artikel 207 und 208 des Vertragsentwurfes haben folgenden Inhalt: „Während des Abschlusses dieses Abkommens, aber in keinem Falle länger als fünf Jahre vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages gerechnet, ver-

pflichten sich der tschecho-slowakische Staat und Polen, daß keinerlei Ausfuhrzoll erhoben oder sonst irgendeine Einschränkung der Ausfuhr von Stein- oder Braunkohle nach Ungarn auferlegt werden soll bis zu einer angemessenen Menge, die, wenn ein Übereinkommen zwischen den betreffenden Staaten nicht zustandekommt, durch die Wiedergutmachungskommission festgestellt werden soll. Bei Feststellung dieser Menge wird die Wiedergutmachungskommission alle Umstände berücksichtigen, einschließlich der Mengen von Stein- und Braunkohle, die einerseits von dem früheren Gebiete Ungarns und Schlesien, anderseits zwischen dem vom früheren österreichischen Kaiserreich, dem tschecho-slowakischen Staate und Polen in Gemäßheit der Friedensverträge übertragenen Gebiete befördert wurden, sowie auch die Mengen, die jetzt für die Ausfuhr aus diesen Ländern in Betracht kommen. Ungarn soll als Entgelt dem tschecho-slowakischen Staate und Polen Braunkohlen, Lebensmittel und Rohstoffe in Übereinstimmung mit den Entscheidungen der Wiedergutmachungskommission liefern.

Der tschecho-slowakische Staat und Polen verpflichten sich ferner, während des gleichen Zeitabschnittes die Maßnahmen zu treffen, die notwendig sind, damit Kohlen, einschließlich Braunkohlen, ungarischen Käufern unter gleichen Bedingungen zugänglich werden wie Käufern aus der Tschecho-Slowakei, aus Polen oder aus anderen Ländern.

Die Bestimmungen betreffend das Verbot von Ausfuhrzöllen oder Einschränkungen und die Verkaufsbedingungen sollen auch Anwendung finden auf die Lieferung von Braunkohle durch Ungarn an Polen und den tschecho-slowakischen Staat. Laut Anlage ist Ungarn verpflichtet, als Wiedergutmachung innerhalb der auf das Inkrafttreten dieses Vertrages folgenden fünf Jahre eine „Option“ auf eine Menge aus dem Pécser Bergwerk den verbündeten Mächten zu erteilen. Diese Menge wird von Zeit zu Zeit vom Ausschusse bestimmt, der über sie zugunsten Südslawiens unter von ihm festzustellenden Bedingungen verfügen wird. Der Preis für diese Erzeugnisse ist derselbe, den die ungarischen Staatsangehörigen zahlen. Die Berechnung des Versandes bis an die ungarische Grenze erfolgt zu den vorteilhaftesten Bedingungen, die für gleiche Erzeugnisse den ungarischen Staatsangehörigen gewährt werden.“

Diese mit so allgemein gehaltenen Klauseln versehenen Artikel sind nicht geeignet, die Kohlenversorgung Ungarns zu sichern, da der Vertragsentwurf jeder tatsächlichen Sicherheit bezüglich der ausländischen Kohlenlieferung entbehrt und die Ungarn zu überlassenden Mengen nicht genau angeführt sind. Es muß ferner betont werden, daß Ungarn bis zum Ausbruch des Krieges jährlich 8—9 Millionen Tonnen Kohle benötigte, wovon nur 6 Millionen Tonnen aus heimischen Kohlen gedeckt wurden. Man darf aber infolge des Rückgangs der durchschnittlichen Arbeitsleistung auf eine ausgiebige Kohlengewinnung in Zukunft nicht mehr rechnen. Da ferner die Gaserzeugung, die Schnellzüge und Eisenwerke Schwarzkohle und Koks nicht entbehren können, ist Ungarn auf Einfuhr dieser Erzeugnisse angewiesen, wobei in erster Reihe nur Böhmen und Polen in Betracht kommen können. Dies ist von um so größerer Bedeutung, weil die vorzüglichen und ausgedehnten Nyitrabányaer und Zeiltaler Kohlenbecken für Ungarn verlorengehen. Sollte daher der Friedensvertrag Ungarn trotzdem, statt es mit Schwarzkohle und Koks in genügender Menge zu versehen, unter dem Deckmantel der Wiedergutmachung dazu zwingen, an Böhmen und Polen seinerseits Kohle auszuliefern, so wäre dies ein Verstoß gegen jede Billigkeit. B. W.

Übrige europäische Länder.

— **Schwierigkeiten bei der Instandsetzung von Fahrbetriebsmitteln.** Daß die Eisenbahnwerkstätten den an sie gestellten Anforderungen nicht genügen können, ist eine Erscheinung, die nicht nur in Deutschland und bei den Mittelmächten, sondern auch bei den Ententestaaten beobachtet wird. Nach einer Veröffentlichung des englischen Verkehrsministeriums sind dort 6 % der Güterwagen abgestellt, die nicht mehr betriebsfähig sind, von den Instandsetzungswerkstätten aber nicht ausgebessert werden können. In Frankreich beträgt die entsprechende Zahl 15 %, in Italien 18 %, in Ungarn 24 %, in Österreich 35 %, in Rumänien 42 % und in Bulgarien 44 %. Noch größer ist die Zahl der stilliegenden Lokomotiven; sie beträgt in England 21 %, in Frankreich 22 %, in Italien 27 %, in Ungarn 73 %, in Österreich merkwürdigerweise nur 37 %, in Rumänien 71 % und in Bulgarien 63 %.

— **Provisorisches Übereinkommen über den Internationalen Eisenbahnverkehr.** Über die Fortdauer der Gültigkeit des I. Ü. über den 31. Dezember 1919 hinaus ist wiederholt, zuletzt in Nr. 8, S. 95 d. Ztg., berichtet worden. Die Entente hat a 6. Dezember 1919 ein vorläufiges Übereinkommen (acco provisoire) zur Erneuerung des direkten internationalen Ei und Frachtgutverkehrs abgeschlossen, das zunächst auf ei Jahr gilt, aber bis zur Ausarbeitung des in den Friedensve trägen vorgesehenen neuen Internationalen Übereinkommen iem auch die Mittelstaaten beitreten müssen, stillschweigen wieder verlängert werden soll. Aus dem „Allgemeinen Tari anzeiger“ entnehmen wir, daß dieses provisorische Überei kommen sich darauf beschränkt, das alte I. Ü. mit wenige Änderungen für weiterhin gültig zu erklären. Es hand sich im wesentlichen um Änderungen, die durch die Valut und Verkehrsschwierigkeiten bedingt sind und schon in d Sondervereinbarungen zwischen den Staaten der alten österreichisch-ungarischen Monarchie enthalten sind. Die B lastung mit Nachnahmen und Barvorschüssen, Interess deklarationen und Abänderungen der Empfangsstatione durch nachträgliche Verfügungen werden verboten, eine Tei frankatur vorgeschrieben. Beförderungen unter 5 t solle nicht angenommen werden. Die Lieferfristen werden ve doppelt. Der Beförderungsweg soll nur noch von den Eise bahnen bestimmt werden können, nicht aber durch den Ve frachter. Die letztere Bestimmung hat in den Verkehr kreisen große Unzufriedenheit hervorgerufen.

— **Großes Lawinenunglück in der Schweiz.** Beim Val Mino (Berninagebiet) wurde am 16. März vormittags ein Persone zug durch eine vom Piz Lagalb heruntersausende Schleude lawine erfaßt. Zwei Motorwagen des Zuges wurden 3—4 m vom Gleise weggeschleudert. Es gab sechs Tote unter de Personal. Die Reisenden blieben unverletzt.

— **Der Arbeitszwang in Rußland.** Wie wir der „N. Zürche Ztg.“ entnehmen, hat die Sowjetregierung die Eisen bahnen und die Gerbereien militarisiert. Arbeite welche die Arbeit niederlegen, werden verhaftet und an di Front gesandt. In den Lokomotivfabriken und den Eisenbah werkstätten ist der zwölfstündige Arbeitstag eingeführt wo den. Die bolschewistische „Krasnaja Gazeta“ nennt die I dustriebetriebe, in denen die Arbeiter beschlossen haben, de Zwölfstundentag einzuführen, und fordert die gesamte A beiterschaft auf, diesem Beispiel zu folgen. Ein bolsch wistisches Regierungsmitglied erklärte, daß der Ruin nich durch Gewerkschaftsverbände, sondern durch eine eisern Disziplin verhindert werden könne, die das einzige Mittel zu Hebung der Produktion sei.

Fremde Erdteile.

— **Von den amerikanischen Eisenbahnen.** Die Vereinigun der Eisenbahnbetriebsbeamten in Neuyork hat an 5922 Zei schriften und Zeitungen einen Fragebogen verschickt, m dessen Hilfe sie die öffentliche Meinung in betreff der Rüc überweisung der amerikanischen Eisenbahnen an ihre Eige tümer zu ergründen versuchte. Von den Befragten haben si 83 % für baldige Rückgabe und nur 11 % dagegen ausg sprochen; 6 % gaben zweifelhafte Antworten. Die politisch Parteirichtung und die geographische Lage der Befragte hatten auf das Ergebnis dieser Abstimmung keinen Einflu Die genannte Vereinigung kommt infolgedessen in eine Flugblatt, das sie herausgegeben hat, zu dem Ergebnis, da das amerikanische Volk sowohl Gegner des Staatsbah systems als auch des Staatsbetriebes der Eisenbahnen ist, da es aber auch keine Sowjetverwaltung der Eisenbahne wünscht, sondern vielmehr auf Wiederherstellung des Zu standes, der vor dem Kriege geherrscht hat, drängt. Dies ist durch Gesetz am 1. März wiederhergestellt worden. Wi die Rücküberweisung vor sich gegangen ist, und welch Folgen sie zunächst gezeigt hat, darüber ist noch nichts b uns bekanntgeworden. Zu den Folgen des Krieges für di amerikanischen Eisenbahnen gehört jedenfalls — ebenso wi in anderen Ländern — die Notwendigkeit, außerordentlic große Beträge für Arbeiten und Anschaffungen auszugebe die im Kriege unterblieben sind. Die Aufwendungen, die i den nächsten drei Jahren gemacht werden müssen, um di amerikanischen Eisenbahnen in den Stand zu setzen, den a sie gestellten Ansprüchen zu genügen, werden auf mindeste 6 Milliarden Dollars geschätzt. Das in den amerikanisch Eisenbahnen angelegte Kapital ist seit 1915 nur um 1,9 Mi liarden Dollars erhöht worden, während die Zunahme na dem Verhältnis der letzten vorausgegangen 10 Jahre 5 Mi liarden Dollars hätte betragen müssen. Dabei hat der Güte verkehr seit 1915 um 57 %, der Personenverkehr um 36 % zu genommen, es ist aber in diesem Zeitraum der Güterwage park nur um 5 %, der Bestand an Personenwagen überhau nicht vermehrt worden. Die Eisenbahngesellschaften müsse

den nächsten drei Jahren mindestens 800 000 Güterwagen, 0 000 Lokomotiven und 10 000 Personenwagen, teils als Ersatz für unbrauchbare Betriebsmittel, teils zu der der Verkehrszunahme entsprechenden Vermehrung des Bestandes, beschaffen. Diese werden bei den heutigen Preisen etwa 5 Milliarden Dollars kosten. Dazu kommen noch die Aufwendungen für Neubauten, und zwar sowohl von Strecken, ls auch von einzelnen, namentlich zweiten und dritten leisen, Bahnhofserweiterungen, Werkstättenanlagen u. dgl. Venn es den Eisenbahngesellschaften nicht gelingt, die hierfür nötigen Mittel alsbald aufzubringen, wird befürchtet, daß er Verkehr und infolgedessen das gesamte Erwerbsleben der ereinigten Staaten schwer leiden und die Entwicklung zu nem Stillstand kommen wird.

— **Die Eisenbahnen von Queensland.** Die Eisenbahnen von ueensland haben im Betriebsjahr Juli 1918/Juni 1919 984 597 £ eingenommen und 1 690 445 £ ausgegeben, auf diese rt zwar einen Betriebsüberschuß von 294 152 £ erzielt, trotzem aber, da sie 1 712 625 £ an Zinsen für das Anlagekapital ufbringen mußten, im ganzen mit einem Fehlbetrag von 418 473 £ gearbeitet. In den Betriebsjahren 1916/17 und 17/18 war das Ergebnis ebenso ungünstig; die Fehlbeträge liefen sich auf 734 997 £ und 1 025 446 £. Die Roheinnahmen aren im letzten Jahr zwar niedriger als im vorhergehenden, er höher als im Jahre davor; die Ausgaben sind von 094 187 £ im Jahre 1916/17 über 3 410 157 £ im Jahre 1917/18 f 3 690 443 £ gestiegen. Der Grund der ungünstigen Betriebsergebnisse ist in einem großen Schiffahrtsstreik, der allen senbahnen Australiens große Verluste gebracht hat, in der illegung der Fleischerzeugung im Norden des Staates, die nen starken Rückgang des Viehverkehrs zur Folge hatte, r Schließung der Hüttenwerke in Cloncurry und der Arbeitsinstellung in den Bergwerksbezirken, in der Grippeseuche d in der Herabsetzung der von der Postverwaltung für die förderung ihrer Güter bezahlten Entschädigung zu suchen. ußerdem sind auf Grund einer schiedsgerichtlichen Entscheing auch die Löhne und Gehälter erhöht worden. Es geht so auch in dem bereits sehr stark sozialisierten Australien cht ohne Schwierigkeiten zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern ab; die obenerwähnten Stillegungen von gewerblichen Betrieben sind auch zum größten Teil auf solche hwierigkeiten zurückzuführen. Die Länge der Eisenbahnen n Queensland beträgt zurzeit 9035 km, darunter eine 47 km nge Strecke in 61-cm-Spurweite und im Berichtsjahr eröffnete Neubaustrecken von zusammen 114 km Länge.

Allgemeines.

— **Amerikanische Eisenbahnwagen aus Eisenbeton.** In Chicago hat sich, wie in der Zeitschrift „Beton und Eisen", Heft IV/V, 1920, mitgeteilt wird, die Concrete Car Co. gebildet, welche sich mit dem Bau von Eisenbahnwagen aus Eisenbeton befaßt, die nach dem Entwurfe des Ziviling. I. B. Strauß hergestellt werden. Der erste derartige Wagen wurde am 17. März v. J. der Illinois Central-Eisenbahn übergeben und befindet sich jetzt im Versuchsstadium. Der Wagen ist 12,66 m lang, 3,12 m breit und hat Bordwände in Höhe von 1,45. Sein Eigengewicht beträgt 24,3 t.*) Vergleichsweise sei erwähnt, daß ein Wagen desselben Typs aus Eisen 20,9 t wiegt, während ein Wagen aus Eisengerippe und Holzverkleidung je nach seiner Bauweise 20 bis 24,5 t Eigengewicht besitzt. Das Ladegewicht eines solchen Wagens ist für alle Fälle 45 t + 10 % Überlast. Die Bauart besteht aus einem Eisengerippe, das zugleich als Kantenschutz dient, und einer Betonausfüllung der Wände und des Bodens, so zwar, daß das untere Laufgerüst miteinbetoniert worden ist. Die Berechnung des Wagens geschah auf Grund einer zulässigen Inanspruchnahme von 1125 kg/cm² im Eisen und 70 kg/cm² im Beton unter Berücksichtigung von 20% Stoßzuschlag. Die Zugvorrichtung wurde für 90 t konstruiert, bestehend aus 2×30 U-Eisen mit einer 8 mm Deckplatte, 50 cm breit. Dieser unter dem Namen Gondola bekannte Typ von Wagen ist dem schärfsten Gebrauche ausgesetzt und wird daher als beste Gelegenheit für einen Beweis für die Gebrauchstähigkeit von Eisenbetonwagen angesehen. Schließlich sei erwähnt, daß der bei dem Bau verwendete Leichtbeton nach einem von dem Ing. St. I. Hayde herrührenden Verfahren mit gebrannten porösen Tonstücken hergestellt wurde. Dieser hat ein spezifisches Gewicht von 1,6 und zeigt eine Druckfestigkeit von 300 kg/cm² nach 28 Tagen. Der Boden ist 5 cm dick und kreuzweise mit 6 mm ∅ bewehrt. Die Abmessung der Wände beträgt etwa 4 cm. Ihre Herstellung war nur mit Hilfe der Torkretmaschine in der Weise möglich, daß die Schalungsformen außen aufgestellt und der Beton von innen angeschossen wurde, was einen sehr dichten und glatten Beton ermöglichte. Der Gebrauch der Zementkanone erhöhte die Dichtigkeit, aber auch das Eigengewicht des Wagens. Die Ausführung des Baues geschah unter Mitwirkung der Eisenbahnverwaltung der Vereinigten Staaten. Die letzten Nachrichten berichten über einen bereits 6 Monate langen strengen Dienst des Wagens ohne jeden Anstand.

*) Die Gesellschaft glaubt, bei der späteren Ausführung das Eigengewicht bis auf 21 t herabzusetzen.

Rechtspflege.

— **Außergewöhnliche Leckage. Keine Haftung der Eisenbahn für das Auslaufen von Fässern.** Über diese Frage (vgl. Nr. 92, S. 987 der Ztg., Jahrg. 1919) hat das Oberlandesgericht Kiel sich in zwei ganz ähnlich liegenden Fällen (Urteile des 1. Zivilsenats vom 12. Juni und vom 9. Oktober 1919) ausgesprochen. Da die Entscheidungsgründe dieser Urteile im wesentlichen miteinander übereinstimmen, soll im folgenden nur das erstere wiedergegeben werden.

19 Fässer mit Birnenwein im Gewicht von über 13 000 kg waren mit der Eisenbahn aus der Pfalz nach Hamburg gesandt worden. Auf dem Transport sind vier Fässer beschädigt, ein Teil des Inhalts ist ausgelaufen. Der Kläger berechnete den Schaden auf 1236,20 ℳ und verlangte ihn vom beklagten Eisenbahnfiskus ersetzt. Die Klage wurde in erster Instanz abgewiesen.

Das Oberlandesgericht Kiel wies die hiergegen erhobene Berufung aus folgenden Gründen zurück:

„Die formell zulässige Berufung ist sachlich unbegründet. Die Eisenbahn haftet grundsätzlich für den Schaden, den die ihr zum Transport übergebenen Güter in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Abnahme erleiden, soweit nicht die besonderen Ausnahmen, die der § 456 HGB., § 84 EOV. anführt, vorliegen. Weitere Ausnahmen der Haftung der Eisenbahn führt der § 459 HGB., § 86 EVO. an, wobei aber im Absatz 3 bestimmt ist, daß, sofern der Schaden durch Verschulden der Eisenbahn entstanden ist, diese Befreiung von der Haftung nicht eintritt.

Hier handelt es sich um mit Flüssigkeit gefüllte Holzfässer, die nach der unter Beweis gestellten Behauptung des Klägers ordnungsmäßig verpackt zur Absendung in einem offenen Waggon gebracht sind, in welchem 17 Fässer auf dem Boden des Wagens lagen, während die beiden letzten Fässer oben auf den anderen Fässern lagen. Nach der bahnseitig veranlaßten Tatbestandsaufnahme drang bei der Ankunft der Güter in Hamburg bei einem großen Teil der Fässer der Inhalt zwischen den Faßdauben hindurch, vier Fässer waren schon bis zur Hälfte ausgelaufen, und von zwei Fässern waren die Krösen zum Teil abgebrochen. Der Kläger behauptet, daß die Fässer bei der Ankunft bunt durcheinander geworfen waren, vier Fässer seien stark beschädigt, und von ihrem Inhalte seien 1120 l ausgelaufen. Demgegenüber beruft die Eisenbahn sich mit Recht auf die Haftungsbefreiung aus § 459 Nr. 4 HGB., wonach keine Haftung besteht „in Ansehung der Güter, die vermöge ihrer eigentümlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Verlust oder Beschädigung, namentlich inneren Verderb, außergewöhnliche Leckage zu erleiden, für den Schaden, der aus dieser Gefahr entsteht."

Daß die Weinfässer zu den Gütern gehören, die kraft ihrer natürlichen eigentümlichen Beschaffenheit der Gefahr der außergewöhnlichen Leckage ausgesetzt sind, und daß es hier gerade auf die außerordentliche Beanspruchung des Gutes durch Stoß oder andere Ursachen ankommt, hat das angefochtene Urteil in zutreffender Weise ausgeführt und befindet sich hierbei in Übereinstimmung mit der vom erkennenden Senat vor kurzem in einem ähnlich liegenden Fall ausgesprochenen Auffassung. Auch bei nochmaliger Nachprüfung liegt kein Anlaß für das Berufungsgericht vor, hiervon abzugehen. Demnach greift die gesetzliche Vermutung Platz, daß der Schaden, der auf dem Transport an den Fässern und an dem Inhalt der Fässer entstanden ist, aus den mit dem Eisenbahntransport verbundenen Gefahren entstanden ist.

Wenn demgegenüber der Kläger behauptet, es sei von der Eisenbahnverwaltung zu vertretendes Verschulden als Ursache des eingetretenen Schadens anzusehen, so beruft er sich hierfür auf den Zustand, in dem sich die Fässer bei der Ankunft in Hamburg befunden haben. Allein auch hier ist der Begründung des angefochtenen Urteils dahin beizutreten, daß diese Behauptung nicht ausreicht, um ein Verschulden zu begründen. Starke Rangierstöße lassen sich, so sehr auch darauf zu achten ist, daß sie verhütet werden, im Eisenbahnbetriebe nicht immer vermeiden. Die Tatsache, daß solche vorgekommen sind, erbringt daher an sich noch nicht den Nachweis, daß das Eisenbahnpersonal schuldhaft gehandelt hat oder die von der Verwaltung getroffenen Einrichtungen und Anordnungen mangelhaft und unzureichend waren.

Wenn endlich der Kläger behauptet, es sei ein Teil der zur Sicherung der Lagerung angebrachten Keile unterwegs unberechtigt entfernt, wodurch das Rollen der Fässer ermöglicht worden wäre, so ist darauf hinzuweisen, daß es auch in dieser Beziehung einer Beweiserhebung nicht bedarf. Angenommen, daß diese Behauptung den Tatsachen entspricht, was der Beklagte bestritten hat, so ist darauf hingewiesen, daß ein derartiges unberechtigtes Entfernen von Verpackungsmaterial dadurch ermöglicht ist, daß die Güter in offenem Wagen transportiert sind. Hierdurch wurde es ermöglicht, daß Leisten und Holzkeile unberufenerweise unbemerkt, z. B. beim Aufenthalt auf Rangierbahnhöfen und bei ähnlichen Gelegenheiten, von Unberufenen entwendet werden konnten, ohne daß es der Verwaltung möglich war, für eine derartige jederzeitige Absperrung zu sorgen, daß solches unmöglich gemacht wurde. Es greift daher in solchem Fall Nr. 1 des § 459 HGB. (§ 86 EVO.) Platz, wonach bei der Beförderung in offen gebauten Wagen keine Haftung für den Schaden eintritt, der aus der mit dieser Beförderungsart verbundenen Gefahr entsteht, wobei wiederum die Vermutung des Absatzes 2 Anwendung findet, daß ein Schaden, der aus dieser Gefahr den Umständen nach entstehen konnte, aus dieser Gefahr entstanden ist. Hiernach rechtfertigt sich die erstinstanzliche Klagabweisung."

Die beiden Urteile verdienen, ebenso wie das hier bereits in Nr. 92 vom 3. Dezember 1919 veröffentlichte gleichartige Erkenntnis desselben Senats, allgemeine Beachtung. Der Fassung der Entscheidungen kann man freilich vorwerfen, daß sie die Begriffe Gut und Verpackung nicht auseinanderhalten. Die Fässer sind vorliegend Verpackung, Gut ist nur der Wein. Nicht darum handelt es sich, ob die Fässer, sondern ob der Wein zu den empfindlichen Gütern des § 86 Z. 4 EVO. gehört. Die Verpackung ist nur insofern von Bedeutung, als zu prüfen ist, ob sie geeignet oder ungeeignet ist, die dem Gut anhaftende Empfindlichkeit gegen die Beförderung aufzuheben. (Vgl. Rundnagel, Haftung, 2. Aufl. § 78, S. 147, Beförderungsgeschäfte § 140, S. 445.) Nun gehört Wein, wie alle Flüssigkeiten, anerkanntermaßen zu den Gütern, die der besonderen Gefahr des Auslaufens — außergewöhnlicher Leckage — ausgesetzt sind, und die Urteile wollen sagen, daß die übliche Faßverpackung auch bei vorzüglichster Beschaffenheit nicht geeignet ist, diese Gefahr während des Eisenbahntransportes völlig zu beheben, daß der Wein vielmehr auch im ordnungsmäßig verladenen, tadelfreien Faß ein Gut bleibt, das bei normaler Eisenbahnbeförderung der Möglichkeit des Auslaufens ausgesetzt ist.

Die Entscheidungen kommen zu diesem Ergebnis, indem sie davon ausgehen, daß bei der Natur und dem Umfang des Eisenbahnbetriebes heftige und starke Rangierstöße nicht immer zu vermeiden sind, durch deren Nachweis allein also ein Verschulden im Sinne des § 86 Abs. 3 EVO. nicht dargetan ist. Diese richtige Würdigung des tatsächlichen Verhältnisses ist in Schrifttum und Rechtsprechung durchaus vorherrschend. (Vgl. z. B. Rundnagel, Haftung, 2. Aufl. § 75, Beförderungsgeschäfte, § 140, S. 446, Rg. 64, 169 ff. sowie ständige Rechtsprechung des Oberlandesgerichts Celle.) Das muß gegenüber den Versuchen fast aller Versender, aus jedem starken Rangierstoß ohne weiteres ein Verschulden der Eisenbahn herzuleiten, besonders betont werden. „Auch ein Rangierstoß von außerordentlicher Stärke rechtfertigt noch nicht den Schluß auf ein Verschulden der Eisenbahn. Nach den darüber sammelten Erfahrungen liegt es außerhalb der Fähigkeit a gewissenhafter und geübter Beamter, starke Rangierst unter allen Umständen zu vermeiden." (So OLG. Celle v 25. November 1919 in Sachen H./Pr. Eisenbahnfiskus, 2 376/19.)

Die große Bedeutung der Urteile beruht in der Folgeru aus dieser Erkenntnis, daß die Möglichkeit der Gefahren § 86 EVO. für ein Gut schon gegeben ist, wenn erwiesen w daß zwar nicht eine im Einzelfall ganz einwandfrei v laufende Beförderung, wohl aber jede im Massenbetrieb Eisenbahn unvermeidbare und darum als normal zu bezei nende gelegentliche Unregelmäßigkeit die Gefahren des § auszulösen geeignet ist. Prüft man unter diesem Gesichtspu in der Praxis, ob hölzerne Weinfässer die Gefahren der auß gewöhnlichen Leckage von dem in ihnen enthaltenen Gut zuwenden geeignet sind, so muß man für alle Fässer, von starken rheinischen Stückfässern bis zu den gebrechlich Kastanienholzfässern, zu dem Ergebnis der vorliegenden kenntnisse kommen. Ein Stoß braucht nur die Verkeilu eines Fasses etwas zu lösen. Die sich daraus während Beförderung ergebende schaukelnde Bewegung des Fasses wirkt fast immer ein Zusammenschlagen mit den Köpfen Nachbarfässer, und hierdurch ist bei der Eigenart der H stellung der Fässer aus zahlreichen einzelnen Stäben o weiteres die Gefahr des Stabbruches gegeben. Mit Recht heb darum die Erkenntnisse hervor, daß ein Beweisantritt tadellose Verladung unerheblich ist. Dieser wurde bisher zahlreichen Gerichten zugelassen, obwohl sie an sich W in Fässern zu den Gütern des § 86 Z. 4 rechneten. Er fiel f immer zuungunsten der beklagten Verwaltung aus, da s naturgemäß nie ein Verlader findet, der bezeugt, daß sei Verladung nicht mängelfrei gewesen sei.

Nur zwei Behauptungen sind geeignet, schlüssig die Haftu der Bahn zu begründen:

1. daß ein starker Rangierstoß stattgefunden habe u dieser Stoß auf einem bestimmten Verschulden ber (§ 86, Abs. 3 EVO.), oder
2. daß ein Rangierstoß von solcher Stärke vorgeleg habe, daß auch ein nicht besonders empfindliches beschädigt worden wäre, also die Empfindlichkeit Gutes nicht die Ursache des Schadens gewesen sei. (V Rg. Bd. 64, S. 173.)

Regierungsassessor Dr. Sperber, Hannover

Der Schriftleitung sind folgende Bücher zugegangen:

Jahresbericht der Handelskammer zu Berlin für 1 Bericht über das Wirtschaftsjahr 1919 und die Wirksamk der Handelskammer.

„Aus Natur und Geisteswelt", Sammlung wissenschaftli gemeinverständlicher Darstellungen. Bd. 15: Verkehr entwicklung in Deutschland seit 1800 (fortgefü bis zur Gegenwart), von Prof. Dr. W. Lotz. Vierte Aufla — Bd. 396: Unsere Kohlen, Einführung in die Geolo der Kohlen unter Berücksichtigung ihrer Gewinnung u Von Bergassessor P. Kukuk. Zweite Auflage. — Ver B. G. Teubner, Leipzig und Berlin 1920. Preis jedes Ban kart. 1,60 ℳ zuzüglich Teuerungszuschläge.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Ueberfuhrgebühren.

Badischer Tiertarif. Wechseltiertarife.

Auf 3. April 1920 werden die Überführgebühren nach und von den Schlacht- und Viehhöfen in Mannheim, Heidelberg und Karlsruhe erhöht. Näheres in unserem nächsten Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 31. März 1920. (390)
Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1920 ab werden im Abschnitt „III. Überfuhrgebühren und sonstige örtliche Gebühren" folgende Überfuhrgebühren erhöht:

1. zwischen Braunschweig Hbf. und Braunschweig Ost,
2. zwischen Magdeburg Alte Neustadt und der Ladestelle „Packhofsgleise",
3. zwischen Magdeburg Elbbf. und den Ladestellen „An der Sulze" und „Am Kranstrange",
4. zwischen Magdeburg Sudenburg und der Ladestelle „Am Breitenwege",
5. zwischen Magdeburg Elbbf. und den übrigen Bahnhöfen in Magdeburg bei Sendungen, die nach der zollamtlichen Behandlung in Magdeburg Elbbf. unverändert auf Grund des alten Frachtbriefes von diesem Bahnhofe nach einem anderen Bahnhofe in Magdeburg übergeführt werden.

Näheres enthält die am 1. April 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteilig Güterabfertigungen sowie das A kunftsbüro, hier, Bahnhof Alexan platz.

Berlin, den 29. März 1920. (
Eisenbahndirektion.

2. Verkehrswiederaufnahme.

Namens der Verwaltungen des D schen Staatsbahnwagenverbandes b gen wir hiermit zur Kenntnis, daß in Nr. 100 der Zeitung des Vereins D scher Eisenbahnverwaltungen, Ja gang 1918, bekanntgegebene Behi rung des Verkehrs über die Rh brücken behoben ist.

Berlin, den 31. März 1920. (
Eisenbahn-Zentralamt.

3. Güterverkehr.

innen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 1.

Mit sofortiger Wirkung werden nach ·m Vorgange in den deutschen Wech-·lverkehren die Bestimmungen im An-ıng unter „II. Ausnahmetarife" auf 42 über die Frachtberechnung bei erwendung von Beutewagen usw. ge-richen.

Dresden, am 6. April 1920. (399)
Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

---

eutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil II, Isonderes Tarifheft enthaltend den usnahmetarif 6 für Steinkohlen, raunkohlen usw. vom 1. Oktober 1919 Nr. 1101 des Tarifverzeichnisses. — Ab 20. d. M. sind unter IV a (Gel-ıgsbereich, Gewinnungsstätten) die ationen Kötzschen und Pro-shim-Haidemühl als Versand-itionen nachzutragen.

Halle (Saale), den 4. April 1920. (400)
Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit sofortiger Gültigkeit sind die Ta-ı entfernungen folgender Stationen der Jagsttalbahn Möckmühl-Dörzbach: Berlichingen, Biedingen (Jagst), ırzbach, Jagsthausen, Krautheim (agst), Ruchsen und Middern um 5 v. H. zu erhöhen.

Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, den 7. April 1920. (401)
Eisenbahndirektion.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr.

Am 1. Mai 1920 tritt zum Tarif der Nachtrag V in Kraft, der Entfernungs-alerungen für gewisse Stationsver-bidungen und die seit Ausgabe des Nachtrags IV im Verfügungswege durch-geführten Änderungen enthält. Die dırch die Entfernungsänderungen ein-tretenden Frachterhöhungen gelten erst vm 1. Juni 1920 an. Näheres bei un-serem Tarifbureau.

Stuttgart, den 29. März 1920. (385)
Generaldirektion der Württ. Staats-eisenbahnen.

---

taats- und Privatbahn-Tierverkehr (Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1920 werden d Gebühren für die Beförderung von Rennpferden zwischen Rennbahn und Hoppegarten und Karlshorst (Seite 29, 30 und 41 des Tarifs) erhöht.

Auskunft geben die beteiligten Güter-abfertigungen sowie das Auskunfts-büro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 30. März 1920. (384)
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C Ib (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1920 ab werden im Verkehr mit den Bahnhöfen der Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn Frachtzuschläge nicht mehr erhoben. Näheres enthält die am 1. April 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzei-gers.

Auskunft geben die beteiligten Güter-abfertigungen sowie das Auskunfts-büro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 30. März 1920. (383)
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1920 ab wird der im Verkehr mit den Bahnhöfen der Neustadt-Gogoliner Eisenbahn gewährte besondere Frachtzuschlag für Kohlensendungen bei Frachtberechnung nach den Sätzen des Ausnahmetarifs 6 aufgehoben. Näheres enthält die am 1. April 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro hier, Alexanderplatz.

Berlin, den 30. März 1920. (393)
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1920 werden Elten, Elten Grenze und Welle Stationen der preußischen Staatsbahn.

Näheres durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Berlin, den 26. März 1920. (394)
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Am 1. April 1920 wird der an der Strecke Remagen-Dümpelfeld gelegene Haltepunkt Kreuzberg (Ahr) für den Güterverkehr eröffnet und in den Staats- und Privatbahn-Gütertarif aufgenommen.

Näheres durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Berlin, den 26. März 1920. (395)
Eisenbahndirektion.

Gemeinsames Heft C I b (Stationstariftafeln usw.). Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1920 ab treten im Verkehr mit den Bahnhöfen der Elmshorn - Barmstedt - Oldesloer Eisenbahn folgende Änderungen ein:

1. Der besondere Frachtzuschlag für Kohlensendungen des Ausnahmetarifs 6 wird aufgehoben.

2. Die Gebühren für die in Altona oder Neumünster erfolgende Überführung mit Rollfuhrwerk werden erhöht.

Näheres enthält der Tarifanzeiger. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (396)

Berlin, den 30. März 1920.
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.). Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 12. April 1920 werden die auf Seite 21 unter lfd. Nr. 77 (Schmalspurbahnen des Direktionsbezirks Erfurt) aufgeführten Umlade- und Rollbockgebühren erhöht und zwar

für die Güter der Gruppe 1: (Steingrus usw.) von 4 auf 6 ₰,

für die Güter der Gruppe 2: (Holz und Holzwaren usw.) von 15 auf 23 ₰,

für die Güter der Gruppe 3: (sonstige Wagenladungen) von 12 auf 18 ₰.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Erfurt, den 31. März 1920. (397)
Eisenbahndirektion.

Binnengütertarif für die vollspurigen Linien der Sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, Heft 3 vom 1. März 1919.

Mit Gültigkeit vom 14. Juni 1920 werden die im Abschnitt V vorgesehenen Nebengebühren und zwar das Kran-, Wäge- und Lagergeld erhöht. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen.

Dresden, am 3. April 1920. (389)
Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Gütertarif.

Am 1. April 1920 wird die badische Station Forchheim b. Karlsruhe in den direkten Verkehr einbezogen.

Näheres durch die beteiligten Dienststellen.

Erfurt, den 30. März 1920. (392)
Eisenbahndirektion.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Personen- und Gepäcktarif, Teil II, der Südbahn-Gesellschaft.
Tariferhöhungen.

Mit Wirksamkeit vom 16. April 1920 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1920, finden auf den im Bereiche der Republik Österreich gelegenen Strecken der Südbahn-Gesellschaft die Fahrpreise und Beförderungspreise nach dem Stande vom 1. Jänner 1920 mit folgenden perzentuellen Erhöhungen Anwendung:

Die Preise sämtlicher Fahrkartengattungen und der Bahnsteigkarten mit 50 prozentiger Erhöhung; die Beförderungspreise für Hunde, Reisegepäck und Expreßgut (mit Ausnahme der Mindestpreise und der Beförderungspreise für Zeitungen in Ballen als Expreßgut) mit 100 prozentiger Erhöhung u. zw. unter Durchführung entsprechender Rundungen.

Wien, am 27. März 1920. (398)
Südbahn-Gesellschaft.

Greifswald-Grimmener Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde werden ab 1. April 1920 die Fahrpreise der gewöhnlichen Fahrkarten II. und III. Klasse, sowie der Arbeiterrückfahrkarten ermäßigt, die der Monatskarten und Schülermonatskarten erhöht. Die Arbeiterwochenkarten werden aufgehoben und durch Wochenkarten ersetzt, die für jedermann benutzbar sind. Das alsbaldige Inkraftsetzen dieser Änderungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der E. V. O. Nähere Auskunft erteilt die Bahnverwaltung in Tribsees.

Grimmen, den 19. März 1920. (387)
Die Direktion.

Stralsund-Tribseer Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde werden ab 1. April 1920 die Fahrpreise der gewöhnlichen Fahrkarten II. und III. Klasse, sowie der Arbeiterrückfahrkarten ermäßigt, die der Sonntagskarten, Monatskarten und Schülermonatskarten erhöht. Die Arbeiterwochenkarten werden aufgehoben und durch Wochenkarten ersetzt, die für jedermann benutzbar sind. Das alsbaldige Inkraftsetzen dieser Änderungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der E. V. O. Nähere Auskunft erteilt die Bahnverwaltung in Tribsees.

Stralsund, den 19. März 1920. (388)
Der Vorstand.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin. Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 24. Berlin, den 14. April 1920. LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.
Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.
Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 8 M. für das Vierteljahr bezogen werden.
Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 40 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 45 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 50 Pf. abgegeben.
Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 1.35 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.
Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050-53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Inhalt:

Wohnungsnot und Notwohnungen.

Von Eisenbahn-Obersekretär Neuhaus, Frankfurt (Main).

Eine der übelsten Folgen des Weltkrieges ist der scharfe Mangel an Familienwohnungen, der zuerst Mitte 1916 in Erscheinung trat und allmählich sich zur Wohnungsnot gesteigert hat. Vorher konnte von einem Mangel an Wohnungen keine Rede sein, vielmehr litten die Hauseigentümer damals andauernd unter Mietausfällen leerstehender Wohnungen. Nach einer Statistik aus dem Jahre 1911 standen z. B. in diesem Jahre ständig leer. in Frankfurt (Main) 2,5 %, Berlin 5,9%, Kiel 4,8 %, Hamburg 6,6 % aller Wohnungen. In Frankfurt (Main) waren im Jahre 1911 vorhanden 97 000 Wohnungen, davon leer 2455, im Jahre 1914 von 104 400 Wohnungen leer 4007, und am 1. Mai 1918 von 103 160 Wohnungen leer 2606.

Mit Kriegsausbruch wurden zahlreiche Wohnungen frei, da alleinstehende Männer und Frauen aus mancherlei Gründen ihren eigenen Hausstand aufgaben. Die Folge war eine rapide Zunahme der Leerwohnungen, wodurch die Mieten erheblich fielen und die Wohnungen oft unter dem ortsüblichen Mietwert abgegeben wurden, um längeres Leerstehen zu verhüten. Die Bautätigkeit ließ allmählich nach und hörte mit der zunehmenden Teuerung und Beschlagnahme aller Baustoffe sowie infolge der zunehmenden Löhne ganz auf. Vom Jahre 1915 an trat zuerst ein Stillstand dieses Wohnungsüberflusses und dann allmählich ein völliger Umschwung der Verhältnisse ein. Zahlreiche aus dem Heeresdienste Entlassene kehrten wieder heim, Kriegswitwen gründeten einen neuen Hausstand, vom Lande strömte die Menge in die gewinnbringenden Industriestädte. Am Ende des Jahres 1916 hörte der Überfluß an Wohnungen nicht nur ganz auf, sondern es zeigten sich die ersten Anfänge des unheilvollen Wohnungsmangels, der sich heute zu einer Wohnungsnot gestaltet hat, wie sie in Deutschland noch nicht erlebt wurde. Besonders machte sich der Mangel an Kleinwohnungen fühlbar, während größere Wohnungen von sechs und mehr Räumen auch heute noch nicht selten zu haben sind.

Die Ursache des heute bis zur höchsten Potenz gesteigerten Wohnungsmangels ist außer dem vorstehend Geschilderten durch den Zustrom von Flüchtlingen aus den verlorenen Gebieten und von Auswanderern aus den vom Feinde besetzten Orten entstanden. Nach einem Bericht der „Straßb. Korresp." wurden z. B. seit dem 1. Januar 1919 aus dem Unterelsaß 2800 Deutsche ausgewiesen und sind 18 500 Deutsche freiwillig ausgewandert, außerdem mußten 4800 Bahnbeamte das Land verlassen. Vor dem 1. Januar 1919 sind etwa 6000 Deutsche zwangsweise oder freiwillig ausgewandert, so daß insgesamt 32 000 Deutsche seit dem Waffenstillstand allein aus dem Unterelsaß nach Deutschland zurückgeführt worden sind. Weil sich die süddeutschen Staaten, in erster Linie Bayern und Baden, wie in der Lebensmittelausfuhr so auch gegen den Zuzug von Ortsfremden und Flüchtlingen absperrten, wurde die Woge dieser Bevölkerungsbewegung dadurch von Anfang an ganz einseitig auf preußische Gebietsteile gelenkt, die Süddeutschland benachbart sind. Es dürften wohl zwei Drittel aller Flüchtlinge diesen Weg nach ihrer neuen Heimat und ganz besonders über Frankfurt (Main) genommen haben. Nach der Statistik der preußischen Übernahmestelle in Frankfurt (Main) haben hier vom Juni 1919 bis zum Jahresschluß rund 30 000 Flüchtlinge diese Stelle in Anspruch genommen. Ende des Jahres 1919 waren in den Listen des städtischen Wohnungsamtes Frankfurt (Main) nicht weniger als 5000 Wohnungsuchende mit Familie eingetragen. Dagegen sind tausende nicht registrierte vorhanden. Als weiterer Grund für den Wohnungsmangel trat in wichtigen Orten, namentlich in Berlin, die Tatsache hinzu, daß ein großer Teil der Arbeiterschaft, wohl infolge der nach der Revolution einsetzenden sprunghaften Steigerung ihrer Bezüge und ihrer An-

sprüche, mit dem bisherigen Brauch, überflüssige Räume der Wohnung abzuvermieten (Schlafburschenwesen), brach und nunmehr die ganze Wohnung in Anspruch nahm, wodurch die Aftermieter wohnungslos wurden. Die Stadt Frankfurt (Main) hat in reichem Maße für die Unterbringung der Wohnungslosen gesorgt. Bis Ende des Jahres 1919 waren in städtischen Gebäuden 1878 Familien mit 7400 Köpfen untergebracht, ferner waren 124 städtische Notwohnungen mit einem Kostenaufwand von 744 000 ℳ (durchschnittlich 6000 ℳ für eine Wohnung) fertiggestellt.

Unter dem Druck der sich zuspitzenden Verhältnisse sind die Gemeinden durch die Reichs- und Staatsregierungen mit weitgehender Vollmacht zur Durchführung der Unterbringung obdachloser Familien ausgestattet worden. In organisatorischer Hinsicht war zunächst die Bestellung eines Wohnungskommissars für Preußen und das Reich von Bedeutung. Einer der Hauptgründe für die Einrichtung des Wohnungskommissariats war die Zersplitterung der Zuständigkeit auf dem Gebiete des Wohnungswesens.

Auf Grund der Verordnung des Bundesrats vom 23. September 1918 wurden vom Staatskommissar für das Wohnungswesen unterm 10. März 1919 auch dem Magistrat der Stadt Frankfurt (Main) die aus der Wohnungsmangelverordnung sich ergebenden Befugnisse eingeräumt und durch eine Reihe von Anordnungen weitgehend ausgebaut. Die Rechtsgültigkeit der zur Behebung des Mangels an Wohnstätten erschienenen Verordnungen ist mehrfach angefochten und durch gerichtliche Entscheidung in Bremen und Cassel angegriffen worden. Das Reichsjustizministerium hat sich hierzu neuerdings gutachtlich dahin geäußert, daß das Bremer Urteil rechtsirrtümlich sei, da die Beschlagnahme übergroßer Wohnungen nicht, wie dort angenommen, eine Enteignung, sondern nur die Auferlegung einer öffentlich-rechtlichen Last bedeute.

Das Verfügungsrecht der Behörde über entbehrliche Räume ist selbstverständlich. Wo fängt aber der Begriff der Entbehrlichkeit an, wo hört er auf? Gesetzliche Normen bestehen in dieser Hinsicht für die städtischen Wohnungskommissionen nicht, vielmehr ist es dem subjektiven Ermessen dieser Kommissionen überlassen, in welchem Umfange die tief in das Privatrecht des einzelnen Mieters eingreifende Entziehung von Räumen erfolgen kann. Anders liegt es bei staatseigenen Dienstwohnungen und sinngemäß auch bei Mietwohnungen, da durch das Dienstwohnungsregulativ und den Erlaß des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten vom 8. Oktober 1919 IV. 44. 241. 1788 bestimmte Normen für die Größe der Wohnungen gegeben sind. Hiernach dürfen Wohnungen, die von der Eisenbahnverwaltung oder mit Hilfe von Staatsdarlehen durch Baugenossenschaften usw. hergestellt werden, im Höchstfalle für mittlere Beamte nur rund 80 qm Nutzfläche (einschl. Küche, Speisekammer, Spülraum und Dachkammer), für Unterbeamte und Arbeiter höchstens 55 qm enthalten. Für höhere Beamte ist die Größe der Wohnungen durch Erlaß vom 4. Mai 1908 IV. K 9. 73 bei Neubauten auf 7 Wohnzimmer begrenzt. Es ist wünschenswert, daß auch für diese Wohnungen eine bestimmte Nutzflächengröße festgesetzt wird.

Die Verordnung des Bundesrats vom 22. September 1918 (R. G. Bl. S. 1143) enthält ihrem Wortlaute nach zwar keine Ausnahme zugunsten der im Eigentum des Reiches oder des Staates stehenden Gebäude. Nach einer Entscheidung des Reichsministers der Justiz Nr. 1993 II erscheint aber auch ohne einen solchen Hinweis eine Gemeindebehörde nicht befugt, zeitweilig unbenutzte staatseigene Diensträume zur Herrichtung als Wohnräume in Anspruch zu nehmen. Der Magistrat der Stadt Frankfurt (Main) hat sich dieser Einsicht nicht verschlossen und sich jedes Eingriffes in die Maßnahmen der Eisenbahndirektion enthalten. Es ist auch nicht anzunehmen, daß der Erlaß des Ministers für Volkswirtschaft vom 11. Dezember 1919 St. 4. 5023, wonach die Inanspruchnahme öffentlicher Gebäude zu Wohnzwecken durch die Gemeinden rechtlich unzweifelhaft zulässig ist, eine Wendung bringen wird. Die Eisenbahndirektion hat in der Folge die nachstehenden Einrichtungen getroffen, die sich bisher in jeder Richtung bewährt haben.

Als die ersten Notrufe der Reichseisenbahnzweigstelle Karlsruhe eintrafen, für die aus äußerst mißlichen Verhältnissen kommenden reichsländischen Eisenbahnbediensteten zu sorgen und ihnen jede mögliche Erleichterung beim Übertritt in die neuen Verhältnisse, insbesondere hinsichtlich der Wohnungsfrage zu erwirken, war die Eisenbahndirektion Frankfurt (Main) an erster Stelle berufen, umfangreiche Maßnahmen zur Erfüllung dieser moralischen Pflicht zu treffen. Zunächst wurde für Bereithaltung möblierter Zimmer und Räume zum kostenfreien Unterstellen der Möbel gesorgt und wurden die ersten Ankömmlinge in freiwerdende Dienst- und Mietwohnungen vorzugsweise untergebracht. Nebenbei wurde durch gutes Zusammenarbeiten mit dem städtischen Wohnungsamt erreicht, daß bis heute etwa 130 Privatwohnungen für Eisenbahnbedienstete überwiesen wurden. Als die weitere Unterbringung von Flüchtlingen in vorhandene bahneigene Wohnungen sich als unmöglich erwies, wurde umgehend zur Errichtung von Notwohnungen nach dem Vorbilde der Tätigkeit des Magistrats geschritten. Die Einrichtung der Notwohnungen erfolgt seitdem nach folgenden Gesichtspunkten:

Unter Notwohnungen als solche sind zunächst alle Wohngelegenheiten für Familien anzusehen, die aus dringendsten Bedürfnissen heraus mit möglichst geringem Kostenaufwand in kürzester Frist hergestellt werden. Hierbei sind zu unterscheiden:

a) Notwohnungen, die als vorläufige, notdürftige Unterkunft anzusehen sind und einen Anspruch auf Dauerwohnungen nicht erheben können. Sie werden meist in vorübergehend freigegebenen Diensträumen, Aufenthalts- und Übernachtungsräumen, Dachböden, Lagerräumen, Baracken usw. eingerichtet und erfordern in den meisten Fällen nur geringen baulichen Aufwand; hierbei wird stets nach Möglichkeit den gesundheitstechnischen Mindestforderungen Rechnung getragen.

b) Notwohnungen, welche nach ihrer Größe und Lage sowohl in bautechnischer als auch wohnungshygienischer Hinsicht allen Anforderungen entsprechen und infolgedessen als Dauermietwohnungen beibehalten werden können. Hierzu werden in erster Linie Teile von übergroßen staatseigenen Dienst- und Mietwohnungen verwendet, die ohne Härten den Wohnungsinhabern entzogen werden können, weiterhin kommen in Frage Um- und Ausbauten von Dachgeschossen, vornehmlich in Dienstwohn-, Empfangs- und Güterabfertigungsgebäuden. Ebenso werden alle im Betrieb insbesondere durch Neubauten entbehrlich gewordenen Gebäude, soweit dieselben sich hierzu eignen, durch Umbau für Wohnzwecke dienstbar gemacht.

Selbstverständlich werden die unter b) bezeichneten Notwohnungen unter möglichster Einhaltung der baupolizeilichen Mindestforderungen eingerichtet. Für den Stadtbezirk Frankfurt (Main) kommen dabei u. a. für Dachwohnungen in Frage:

„Mindestlichthöhe der Wohnräume von 2,2 m, dieselbe muß mindestens auf halbe Fußbodenfläche vorhanden sein, Fenstergröße von mindestens 0,5 qm auf 30 cbm Raum, feuersicherer Treppenaufgang, 1,2 m breiter Zugang mit verputzten Wänden. Für jede Wohnung ein Abort von mindestens 1 qm Größe.“

Die unter a) bezeichneten, vorübergehenden Notwohnungen müssen selbstverständlich in absehbarer Zeit, vor allem nach den dienstlichen Erfordernissen, wieder geräumt und durch Dauerwohnungen ersetzt werden, um so mehr, als die in die städtischen Wohnungsämter gesetzten Erwartungen in der Wohnungsbeschaffung für unsere Bediensteten in den allei

neisten Fällen nicht erfüllt worden sind. Auch von der Tätigkeit der gemeinnützigen Baugenossenschaften, soweit sie für unsere Bediensteten in Frage kommen, ist in den nächsten 3 bis 4 Jahren eine ausreichende Wohnungsbeschaffung nicht zu erwarten.

Wenn also in absehbarer Zeit der äußersten Wohnungsnot unserer Bediensteten wirksam gesteuert werden soll, muß die Schaffung von Notwohnungen als Dauermietwohnungen in der bisherigen Weise fortgesetzt werden, zumal die Zahl der unserem Bezirk zugewiesenen wohnungslosen Flüchtlinge aus den zu räumenden Gebieten stetig wächst.

Die Vorerhebungen für die Beschaffung von Notwohnungen wurden anfangs durch die zuständigen Betriebsämter gemacht. Da sich diese Maßnahme nicht als ausreichend erwies — teils vielleicht durch erklärliche Befangenheit örtlicher Beamten oder geringes Entgegenkommen der Wohnungsinhaber —, wurde durch Errichtung einer Zentralstelle für das Wohnungswesen am Sitze der Eisenbahndirektion Wandel geschaffen. Es wurde ein besonderes Wohnungsdezernat und ein diesem unterstelltes Wohnungsbüro (Wob.) errichtet, in dem alle Fäden des gesamten Wohnungswesens des Eisenbahndirektionsbezirks zusammenlaufen. Das Wob. verschafft sich Kenntnis von jeder Möglichkeit zur Unterbringung wohnungsloser Eisenbahnbediensteten im Direktionsbezirk, ebenso vom Ankauf von Häusern, Baracken der Heeresverwaltung, allen Erweiterungs- und Wohnungsneubauten und ihrer Fertigstellung, soweit sie für Wohnungszwecke in Frage kommen, der Tätigkeit der Siedelungsgenossenschaften u. dgl. Eine besondere Wohnungskommission der Eisenbahndirektion, bestehend aus einem administrativen und einem technischen Beamten, ist zur Ermittlung von Gelegenheiten zur Herstellung von Notwohnungen in bahneigenen Räumen bestellt und bereist seither den Direktionsbezirk. Die Besichtigung der Dienstwohnungen für höhere Beamte in Privathäusern erfolgt unter Hinzuziehung der zuständigen städtischen Behörden zur Erfassung etwa verfügbarer Räume für Eisenbahnbedienstete und zum Schutze der Dienstwohnungsinhaber. Die Herstellung von Notwohnungen in diesen Privathäusern durch die Eisenbahnverwaltung empfiehlt sich wegen der Kosten der Einrichtung und später der Wiederherstellung ihres ursprünglichen Zustandes nicht. Außerdem ist es nach Erlaß des Ministers für Volkswohlfahrt vom 30. August 1919 St. 4. 339 auf Grund der bestehenden gesetzlichen Vorschrift nicht zulässig, die Ermächtigungen aus der Wohnungsmangelverordnung neben den Gemeindebehörden auch an Eisenbahndirektionen zu verleihen. Die Wohnungskommission muß sich daher auf die Erfassung von staatseigenen Räumen beschränken. Als Grundlage für die Besichtigungen der Wohnungskommission dienen Auszüge aus der Gebäudenachweisung und den nach den Berichten der Betriebsämter geführten Nachweisungen 1. sämtlicher Wohnungslosen, 2. sämtlicher Notwohnungen.

Im Direktionsbezirk wurden bisher 140 Notwohnungen hergestellt. Hiervon entfallen auf: Gruppe a) 60 Wohnungen mit einem Kostenaufwand von durchschnittlich 1000 ℳ, Gruppe b) 80 Wohnungen mit einem Kostenaufwand von durchschnittlich 6000 ℳ.

Geplant oder in Ausführung begriffen sind bis jetzt: 16 Wohnungen mit rund 72 000 ℳ, 12 Wohnungen mit rund 90 000 ℳ.

Im Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt (Main) sind insgesamt vorhanden: 1722 staatseigene Dienstwohnungen, 426 staatseigene Mietwohnungen, 997 aus Fürsorgegesetzmitteln für Beamte und Arbeiter hergestellte Wohnungen, zusammen 3145 Wohnungen, mithin einschließlich der 168 Notwohnungen insgesamt 3313 Wohnungen.

Die Notwohnungen sind in erster Linie als Wohlfahrtseinrichtungen zu betrachten; bei der Bereitstellung der Baukosten dürften daher die Wohlfahrtsfonds hauptsächlich heranzuziehen sein. Eine ausreichende Verzinsung des aufgewendeten Baukapitals ist durch den Umstand, daß diese Wohnungen vorwiegend als Dauerwohnungen zu den ortsüblichen Preisen vermietet werden, gesichert.

Das Ende der Wohnungsnot ist nicht abzusehen, der Wohnungsmangel wird voraussichtlich noch mehrere Jahre andauern. Wenn auch durch die jetzt allerwärts einsetzende Tätigkeit gemeinnütziger Baugenossenschaften eine Abwanderung aus mancher Notwohnung in den nächsten Jahren wahrscheinlich ist, so darf das nicht davon abhalten, auf dem jetzt eingeschlagenen Wege der Herstellung von Notwohnungen weiter zu schreiten zum Wohle der durch die Härten des Krieges so schwer geprüften Flüchtlinge. Das segensreiche Wirken der Wohnungsfürsorge wird aber erst dann vollendet sein, wenn alle Eisenbahnverwaltungen nach folgenden Grundsätzen verfahren:

1. Zusammenarbeiten mit den städtischen Wohnungsämtern auch wegen Bereitstellung von Wohnungen für die in den Ruhestand tretenden Beamten, deren Dienstwohnungen für die Dienstnachfolger freigemacht werden müssen (vgl. F. O. XII Abschn. A Ziff. 112).

2. Einwirkung auf die Landgemeinden auf Grund des Erlasses des Reichsarbeitsministers vom 21. Oktober 1919 III. 4214 betr. Beschaffung von Wohnungen auf dem Lande für Beamte aus den abgetretenen Gebieten.

3. Errichtung eines besonderen Wohnungsdezernats bei jeder Eisenbahndirektion.

4. Einrichtung eines selbständigen, dem Wohnungsdezernate unterstellten Wohnungsbüros bei jeder Eisenbahndirektion. Zentralisierung des gesamten Wohnungswesens bei dieser Stelle.

5. Einrichtung einer Wohnungskommission und ihre Zusammensetzung aus einem administrativen und einem technischen Beamten, die gleichzeitig Leiter des Wohnungsbüros sind.

6. Rechtzeitige Bereitstellung ausreichender Mittel bei Titel 8 oder den Wohlfahrtsfonds.

Nochmals Neubildung der Betriebsämter.

Die Abhandlungen über die Neubildung der Betriebsämter nach der Verreichlichung der Staatseisenbahnen mehren sich. Da das Thema in der Hauptsache von höheren technischen Eisenbahnbeamten bisher behandelt worden ist, dürfte auch die Ansicht des nichttechnischen Betriebsbeamten von Interesse sein.

Beim Lesen der Artikel über die Zukunft der Betriebsämter habe ich immer wieder ein gewisses Ziel empfunden, auf das mit mehr oder weniger Umschreibung gesteuert worden ist: „Leitung des neuen Amtes durch einen technisch vorgebildeten Beamten unter möglichster Erfassung von Verkehrsaufgaben“. Diesem sei gegenübergehalten: Der Eisenbahnbetrieb in enger Umgrenzung umfaßt die Bewältigung des Verkehrs mit vorhandenen technischen Mitteln. Diese Verkehrsbewältigung bzw. ihre Leitung liegt augenblicklich in den Händen der für das Vorhandensein der technischen Mittel verantwortlichen leitenden technischen Beamten, deren Kräfte für die Ausführung der technischen Aufgaben derart in Anspruch genommen werden, daß ihnen für die eigentlichen Betriebsaufgaben nur noch ein Bruchteil von Arbeitskraft und Zeit übrig bleibt. Diese bekannten Tatsachen sollen nicht näher erörtert werden.

Dagegen sei die oft betonte Zweckmäßigkeit einer derartigen Organisation kritisch beleuchtet und zwar um so mehr, als die noch in lebhafter Erörterung stehende Organisation der Feldeisenbahnen zu einer Bejahung der engen Verbindung Bau — Betrieb verführt. Die durch die Zusammenlegung von Bau und Betrieb in eine leitende Hand im Feldeisenbahn-

dienst erzielten günstigen Ergebnisse werden jetzt oft angeführt, um bei der bevorstehenden Neuorganisation als Muster zu dienen. Das geschieht meines Erachtens zu Unrecht, weil im Feldeisenbahnwesen ganz andere Voraussetzungen in Frage kamen als im Heimat- oder Friedensbetrieb.

Draußen war außer dem Verkehr auch der Bau in einer dauernden Bewegung. Die Neuanlage von Strecken und Bahnhöfen entsprang impulsiv den Stößen, die der Betrieb in Anpassung an die bewegte Front machte, und ließ sich infolge reichlichen Vorhandenseins von Material und Mitteln in kurzer Zeit durchführen.

In gewöhnlichen Zeiten ist aber der Verkehr weit beweglicher als der Bau, der namentlich zu einer Zeit des wirtschaftlichen Tiefstandes, wie jetzt, mit größeren Veränderungen nicht zu rechnen hat, sondern in der Hauptsache aus baulicher Unterhaltung und Ergänzung und nur kleineren Änderungen besteht. Das eigentliche Bewegliche wird also in den nächsten Jahren in erster Linie der Verkehr sein, der den wirtschaftlichen Schwankungen gerecht werden muß und in dieser seiner Hauptaufgabe auf den Betrieb und auf eine gute Betriebsleitung angewiesen ist. Die Frage der Zusammenlegung von Betrieb und Verkehr in eine leitende Hand oder die Vereinigung beider in einem gemeinsamen Amte dürfte der Verbindung von Betrieb und Bau mit Recht gegenübergestellt werden. Erst wenn an einer leitenden Stelle die Fäden des Betriebs und Verkehrs zusammenlaufen und diese Leitung nach neuen Methoden wissentschaftlich ausgebaut ist, wird sich mit der geringsten Anzahl von Achs- und Lokomotivkilometern die größte bewegte Tonnenzahl und der niedrigste Wagenstillstand, kurz das wirtschaftlich beste Ergebnis erzielen lassen. Und das wird und muß in den nächsten Jahren unser Ziel sein.

Die enge Zusammengehörigkeit von Betrieb und Verkehr sei noch an zwei herausgegriffenen Beispielen erörtert, von denen das erste wiederum dem Feldeisenbahndienst entnommen ist und diesmal die Schattenseite der Trennung des Betriebes vom Verkehr zeigt. Vor und bei großen Truppenbewegungen setzte ein mehr oder weniger umfangreicher Ausfall von Güterzügen ein. Der noch mehr als in der Heimat vom Betrieb getrennte Verkehr (die Verkehrsämter unterstanden nicht wie die Betriebsämter den Militäreisenbahndirektionen oder Linienkommandanturen, sondern unmittelbar der Militärgeneraldirektion) folgte mit seinen Verkehrssperren den Betriebssperren, während erstere den letzteren eigentlich hätten vorausgehen müssen. Die Folge war ein erhebliches Anschwellen der Restachsen in den Verschiebebahnhöfen. Der Wagendienst meldete diese Restachsen seinem vorgesetztem Verkehrsamt. Dieses wandte sich (über den Weg Militärgeneraldirektion) an den Betrieb um Abhilfe, und dieser begründete das Anschwellen der Restachsen mit dem zu späten Einsetzen der Verkehrssperre; Unregelmäßigkeiten, die bei der Vereinigung von Verkehr und Betrieb nicht hätten vorkommen können.

Ferner: der praktisch tätige Betriebsbeamte, der Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamte, weiß, daß bei einer Revision durch einen auch im Verkehr bewanderten Betriebsbeamten (Betriebskontrolleur) meist mehr Fehler seines Arbeitsfeldes aufgedeckt werden, als bei einer Revision durch den Betriebsamtsvorstand oder seinen stellvertretenden Ingenieur, da die Untersuchungen der letzteren sich mehr auf sichere Handhabung des Betriebsdienstes erstrecken, während die betriebs- und verkehrserfahrenen Kontrolleure den Fehlerquellen bis durch die Fülle der Verkehrsfragen hindurch auf den Grund gehen.

Es ist sicher anzunehmen, daß durch die Übertragung gewisser Aufgaben verkehrstechnischer Art an das Betriebsamt oder die Ermöglichung einer engeren Fühlungnahme in einem engbegrenzten Gebiet mit dem Verkehr der Betrieb wirtschaftlich günstig beeinflußt werden wird. In dem gleichen Maße werden jedoch andere Nachteile entstehen. Die sicherungstechnischen Arbeiten werden beim Betriebsamt den neuen Aufgaben nachstehen, womit nicht gesagt sein soll, daß sie etwa vernachlässigt werden. Dem Verkehrsamt werden Aufgaben entzogen, die für dieses zurzeit die Verbindung zwischen Verkehr und Betrieb bilden. Wer glaubt, daß mit der Zuteilung eines Verkehrsbeamten, etwa eines Verkehrskontrolleurs, zum Betriebsamt die Frage sich lösen läßt, unterschätzt bedeutend den Umfang und die Wichtigkeit der Aufgaben, die das Bindeglied zwischen Verkehr und Betrieb bilden.

Andererseits ist die lebendige Fühlungnahme des Betriebstechnikers mit dem Betrieb die Vorbedingung für die Weiterentwicklung aller der Ausübung des Betriebes dienenden technischen Mittel. Ich möchte jedoch die Frage aufwerfen, ob nicht eben eine enge Fühlung mit dem Betrieb genügt, etwa in der Weise, wie sie jetzt das Verkehrsamt hat. Es wird in dieser Zeit der Umformung sicher nicht zum Schaden sein, wenn hier noch einmal die Frage vor weiteren Kreisen gestellt wird, ob bei dem gewaltigen Speditionsunternehmen, das die Eisenbahn darstellt, nicht Beladung und Leitung des rollenden Materials am besten von denselben Stellen aus geleitet werden.

Und damit sei zur Personalfrage übergegangen. Herr Bauinspektor Rukwied verwirft in Nr. 3 der Vereinszeitung den Marquardtschen Gedanken des Einheitsamtes (Nr. 95 der Vereinszeitung 1919) und begründet seine gegenteilige Ansicht u. a. damit, daß das Arbeitsfeld in einem derartigen Amte für den leitenden Beamten zu weitgehend ist. Bei richtiger Auswahl der leitenden Beamten wird jedoch die Bildung eines Einheitsamtes an der Personalfrage nicht scheitern. Neben den Fachkenntnissen muß bei der Wahl des Leiters (Direktors) mehr als bisher die Frage der Eignung des Betreffenden in Bezug auf Fähigkeit, ein großes Gebiet zu beherrschen, in den Vordergrund treten.

Umfangreiche fachwissenschaftliche Kenntnisse verbunden mit großer Objektivität haben sehr oft eine Willenslähmung als Begleiterscheinung, die ihren Besitzer von vornherein für die Leitung eines Amtes, wie es von Herrn Baurat Marquardt vorgeschlagen worden ist, als ungeeignet bezeichnen lassen. In der Hand eines „Mächtigeren“ — wenn ich mich unter Bewertung des Willens so ausdrücken darf — wird jedoch der höhere Durchschnittsbeamte auf seinem Spezialgebiet mehr leisten, als dies bei einer größeren Selbständigkeit desselben der Fall sein wird.

Ohne behaupten zu wollen, daß das Einheitsamt die einzige mögliche Lösung des Problems bietet, möchte ich zum Schluß jedoch die beiden Vorteile unterstreichen, die mit der Schaffung eines solchen Amtes verbunden wären: Erzielung größerer Wirtschaftlichkeit durch Ineinandergreifen der jetzt getrennt laufenden Verkehrs- und Betriebsaufgaben; bestmögliche Ausnutzung der zur Leitung sowie zur Erzeugung größter Wirtschaftlichkeit geeigneten Beamten mit hochgespannter Willenskraft einerseits und der mit reichen Fachkenntnissen und der Neigung zu objektivster Auswertung ihres Wissens versehenen Beamten andererseits.

Olsberg, 1. Februar 1920.

Berendes, Bahnhofsvorsteher.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Neuordnung der Hochbauabteilung des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten.** Das Staatsministerium hat beschlossen, die Hochbauabteilung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten vom 1. April 1920 ab dem Finanzministerium anzugliedern. Gleichzeitig gehen damit auch das Technische Oberprüfungsamt und die Schriftleitung der Zeitschrift für Bauwesen, des Zentralblatts der Bauverwaltung und der Denkmalpflege zum Finanzministerium über. Von diesem Zeitpunkte ab untersteht somit die gesamte preußische Hochbauverwaltung dem Finanzministerium.

— **Verwaltung des Eisenbahndirektionsbezirks Saarbrücken.** Über die Regelung der Geschäftsführung auf den Eisenbahnen des Saargebiets (vgl. Nr. 21, S. 248 u. Nr. 22, S. 265 d. Ztg.) hat der preußische Eisenbahnminister folgenden Erlaß, der die bisherigen Vorschriften wesentlich abändert, an die Eisenbahndirektionen gerichtet:

„Der Regierungsausschuß des Saargebiets hat verlangt, daß die Verwaltung der im Saargebiet liegenden Strecken von der Verwaltung der übrigen Strecken des Direktionsbezirks Saarbrücken getrennt werde. Diese Trennung ist inzwischen durchgeführt. Die Eisenbahndirektion Saarbrücken verwaltet künftig lediglich diejenigen Strecken ihres Bezirks, die nicht zum Saargebiet gehören. Die Verwaltung aller im Saargebiet liegenden Eisenbahnstrecken (preußische und bayerische) geschieht durch die „Deutsche Direktion der Saarbahnen“ in Saarbrücken. Der Regierungsausschuß hat ferner gefordert, daß die zur Verwaltung der Strecken außerhalb des Saargebiets zuständige Direktion bis zum 1. April aus Saarbrücken verlegt werde. Trotz meines Hinweises darauf, daß diese örtliche Trennung der beiden Verwaltungsbehörden durch keinerlei sachliche Gründe bedingt, wohl aber geeignet sei, schwere sachliche Nachteile mit sich zu bringen, und zudem unter den gegenwärtig schwierigen Wohnungsverhältnissen eine unnötige Härte gegenüber der Beamtenschaft be-

eute, hat der Regierungsausschuß auf seiner Forderung beianden. Die Eisenbahndirektion Saarbrücken wird nunmehr um 1. April nach Trier verlegt und führt künftig die Beeichnung: „Stammeisenbahndirektion Saarrücken in Trier.“

— **Aufhebung der Beschränkungen im Fahrkartenverkauf.** ie von Berlin ausgehenden Schnellzüge vermögen nach den iglichen Meldungen im allgemeinen den aufkommenden Verehr zu bewältigen und sind nur in Ausnahmefällen noch berbesetzt. Da angenommen werden kann, daß die gleichen erhältnisse überall bestehen, hält es der preußische Eisenahnminister nach einem Telegrammbrief vom 31. März d. J. n alle Eisenbahndirektionen, die Generalbetriebsleitungen Vest und Ost sowie das Eisenbahn-Zentralamt für angezeigt, ie Beschränkungen im Fahrkartenverkauf aufzuheben und ünftig davon abzusehen, zu den Zügen nur eine begrenzte ahl von Fahrkarten zu verausgaben. Auch der Fahrkartenorverkauf sowie die Ausgabe von Bahnsteigkarten ist wieder llgemein zugelassen. Bezüglich des Verkaufs der Schlafagenkarten verbleibt es bei dem bisherigen Verfahren. Die rforderlichen Maßnahmen waren so zu treffen, daß die Verehrserleichterung vom 6. April d. J. ab durchgeführt werden onnte.

Sofern es bei einzelnen stark belasteten Zügen bedenklich scheint, die bestehenden Beschränkungen schon jetzt aufheben, steht nichts entgegen, diese ausnahmsweise so lange eizubehalten, als es zur geordneten Verkehrsbedienung unerßlich ist. Plötzlich auftretenden Schwierigkeiten bei der urchführung der Ordnung infolge starken Verkehrsananges soll nötigenfalls durch vorzeitiges Schließen des ahrkartenverkaufs und der Bahnsperren begegnet werden. is zum 20. April d. J. sieht der Herr Minister einem Berichte er Eisenbahndirektionen entgegen, in deren Bezirk es bei nzelnen Zügen aus besonderen, näher darzulegenden Grün- n noch nicht für angängig gehalten wurde, die Beschränkun- n im Fahrkartenverkauf aufzuheben. Ebenfalls soll bechtet werden, sofern die Aufhebung der Beschränkungen zu nzuträglichkeiten in der Verkehrsabwicklung geführt haben llte.

— **Kleingarten- und Landbau.** Der preußische Eisenbahninister hat dieserhalb unterm 12. März d. J. folgenden Erlaß i die Eisenbahndirektionen gerichtet:

„Bei der bevorstehenden Frühjahrsbestellung muß der ußerordentlich ungünstigen Ernährungslage in erhöhtem aße Rechnung getragen werden. Das gilt sowohl hinsichtch weitgehender Ausnutzung aller für die Lebens- und uttermittelerzeugung geeigneten Ländereien als auch der uswahl des Saatgutes. Ich nehme an, daß auf Grund der sherigen Erlasse in dieser Beziehung bereits erschöpfende aßnahmen getroffen worden sind, und vertraue, daß deren usführung in geeigneter Weise überwacht wird. Es muß als rundsatz gelten, jede nach der Bodenbeschaffenheit für den nbau von Feldfrüchten irgend in Betracht kommende Landäche nutzbar zu machen, selbst dann, wenn eine mehrjährige enutzung von vornherein nicht angängig ist. Ausschachngen zwecks Bodenentnahme sind möglichst in der Weise ı verwerten, daß sie mit dem vorher beiseitegeschafften Mutterden wieder bedeckt werden. Auch alte Ausschachtungen, für elche Mutterboden nicht vorhanden ist, werden für den Anu gewisser Pflanzen (Futterpflanzen, Lupinen) noch gegnet sein.

Der Anbau der Lupine auf stickstoffarmem sandigen Boden t ganz besonders zu empfehlen, weil die Lupine noch dort deiht, wo andere Pflanzen nicht mehr fortkommen. Die upine, welche bisher wegen ihrer Eigenschaft als hervorgender Stickstoffsammler im wesentlichen zur Gründüngung sgenutzt wurde, wird, nachdem die Methoden der Entbitteng neuerdings wesentlich verbessert worden sind, auch als sgereifte Hülsenfrucht, die in ihrem Nährwert der Erbse d Bohne nahesteht, viel Verwendung finden. Die Entbitteng, über welche demnächst in der „Eisenbahn“ und im Kleintierzüchter“ kurze praktische Anleitungen veröffentcht werden, kann in einfacher Weise in jeder Einzelwirtchaft wie auch in vollendeter Form in gemeinschaftlich herstellenden Anlagen erfolgen.

Soweit Ländereien wegen der weiten Entfernung von den ohnstätten oder aus anderen Gründen für Einzelbewirtchaftung nicht geeignet sind, ist auf gemeinsame Anpflanungen Bedacht zu nehmen. Neben Futtermitteln kommen erfür in erster Reihe Kartoffeln und Hülsenfrüchte (Erbsen d Bohnen) in Betracht. Die Bewirtschaftung wird zweckäßig durch Vereine (Eisenbahnvereine oder Gartenbauvere) erfolgen. Im Bezirk der Eisenbahndirektion Altona sind it der gemeinschaftlichen Bewirtschaftung in freier Vereigung von Bediensteten durch Einzahlung von Anteilen ute Erfahrungen gemacht worden. Beispielsweise konnten in einem Falle bei einer Beteiligung von 400 Bediensteten auf jeden Anteil in Höhe von 3 *M* 3 Pfund Erbsen und 20 Pfund Bohnen abgegeben werden.

Zur Erleichterung der Ernährungsverhältnisse während der Übergangszeit zur neuen Ernte ist besonders Wert auf den Anbau von Frühkartoffeln und Frühgemüse zu legen. Durch Lieferung gut entwickelter Gemüsepflanzen aus den Mustergärten- und Frühbeetanlagen kann die Reife wesentlich beschleunigt werden. Auf doppelte Ausnutzung der Ländereien durch Bestellung der abgeernteten Flächen mit Nachfrucht ist hinzuwirken. Zur Belebung und Erhaltung des Interesses an der Landarbeit sind die im Erlaß vom 12. August 1919 angeregten Gartenschauen in diesem Jahre in weitgehendem Umfange und möglichst frühzeitig abzuhalten.

Leider haben die Bemühungen wegen zentraler Beschaffung weiterer Mengen künstlicher Düngemittel bis jetzt keinen Erfolg gehabt. Da bei der außerordentlichen Knappheit auf Lieferung von S-Ammoniak, Ammonsalpeter und Thomasmehl kaum noch zu rechnen ist, wird für die Frühjahrsbestellung als schnellwirkender Dünger in der Hauptsache noch Kali in Frage kommen, dessen Beschaffung, soweit noch nicht geschehen, zu beschleunigen ist. Da der Mangel an Düngemitteln voraussichtlich auch in den kommenden Jahren noch fortbestehen wird, ist auf den Wert des Kompostdungs als Ersatz für tierischen Dünger gelegentlich immer wieder hinzuweisen. Es muß durch stete Belehrung erreicht werden, daß möglichst auf jedem Garten mindestens ein Komposthaufen zweckentsprechend angesetzt und behandelt wird.

Trotz der anhaltenden Knappheit an Futtermitteln werden die wiederholt empfohlenen Abhilfemaßnahmen nicht genügend berücksichtigt und dadurch große Mengen Grünfutter dem Verderben preisgegeben. Insbesondere muß immer wieder auf ausgiebige Inanspruchnahme der Trocknungsanlagen für Grünfutter und Abfälle hingewiesen werden. Wo solche noch nicht bestehen, sind sie an zweckmäßiger Stelle (Haupt-, Betriebswerkstätten, Heizanlagen) einzurichten und für deren Bekanntwerden und Benutzung zu sorgen. Das Sammeln der Abfälle (namentlich auch auf den Ladestraßen) und der wildwachsenden Futtermittel zum Zwecke der Trocknung ist mehr als bisher planmäßig zu regeln. Auch wird der Umstand nicht genügend gewürdigt, daß zerkleinerte Futterrüben und deren Reste in getrocknetem Zustande ein vorzügliches und dauerhaftes Viehfutter für den Winterbedarf ergeben. Der vermehrte Anbau von Futterrüben (insbesondere der Stoppel- oder Herbstrübe) ist auch deshalb von Bedeutung, weil sie als Nachfrucht die Anpflanzung von Sommergemüse nicht beeinträchtigen und auf abgeernteten Landflächen in der Regel noch einen guten Ertrag liefern. Für die Kartoffelbestellung ist darauf zu achten, daß Wechsel des Saatgutes und Güte der Saatkartoffel die Erträge wesentlich erhöht. Für die Beschaffung guter Saatkartoffeln ist mit den Landwirtschaftskammern in Verbindung zu treten.

Im übrigen wird auf die im Erlaß vom 24. Mai 1919 gegebenen Richtlinien hingewiesen. Gelegentlich der Dienstreisen ist auch darauf zu achten, daß alle irgend geeigneten Ländereien zum Gemüse- und Futterbau verwendet werden.“

— **Deutsche Eisenbahner gegen französische Befehlsgewalt.** Aus Frankfurt, 10. d. M., wird gemeldet: Fünf Eisenbahnerorganisationen (der Gewerkschaftsbund deutscher Eisenbahnbeamter, die Gewerkschaft deutscher Lokomotivführer, der deutsche Eisenbahnerverband, der Allgemeine Eisenbahnerverband und die Gewerkschaft deutscher Eisenbahner und Staatsbediensteter) haben folgende Entschließung an den Präsidenten der Eisenbahndirektion Frankfurt mit dem Ersuchen gerichtet, sie an die Besatzungsbehörden weiterzugeben:

„Die unterzeichneten Organisationen der Eisenbahnbeamten und -Arbeiter als die gewerkschaftliche Vertretung der organisierten Eisenbahnbeamten und -Arbeiter erheben hiermit feierlichst Protest gegen die ihnen heute morgen bekanntgegebenen Befehle, nach denen sich das gesamte Personal als im Dienste der französischen Besatzungstruppen requiriert zu betrachten habe. Die Eisenbahnbeamten und -Arbeiter erklären, daß sie nur Befehle ihrer vorgesetzten Dienstbehörden entgegenzunehmen und auszuführen sich verpflichtet fühlen. In der Ausführung der von der rechtmäßigen deutschen Regierung gegebenen Weisung, Ruhe und Ordnung zu bewahren und das Unglück nicht noch mehr zu vergrößern, werden die Eisenbahnbeamten und -Arbeiter ihren Dienst als deutsche Eisenbahner im Interesse der Bevölkerung ohne Einschränkung weiter versehen, sie müssen es aber ablehnen, hierzu mit militärischen Machtmitteln einer fremden Truppe sich zwingen zu lassen, und fordern deshalb von der zuständigen Besatzungsbehörde, daß sie diese als Requirierung bezeichnete Maßnahme zurücknehme

und die Eisenbahndienststellen und Gebäude von militärischen Besatzungen befreie.

In einem Aufruf an die hiesige Bevölkerung heißt es, daß sich die militärische Besetzung nicht gegen die arbeitsame Bevölkerung richtet. Zu der arbeitsamen Bevölkerung rechnen sich aber auch die Eisenbahnbeamten und -Arbeiter, die deshalb die Requirierung als eine besondere, gegen ihr Ehrgefühl gerichtete verletzende Maßnahme empfinden. Die Organisation erachtet es als ihre Pflicht, darauf aufmerksam zu machen, daß die Requirierung des Eisenbahnpersonals und seine Unterstellung unter den militärischen Willen, die Besetzung der Dienstgebäude und Dienststellen durch bewaffnete Militärpersonen zu einer sich täglich mehrenden Unruhe und Erbitterung in der Eisenbahnerschaft Veranlassung gibt. Die Erfüllung der gestellten Forderungen ist daher unbedingt nötig, um Ruhe und Ordnung besonders in dem lebenswichtigen Eisenbahnbetriebe aufrechtzu erhalten."

Österreich.

— **Änderung der Diensteinteilung beim Tariferstellungs- und Abrechnungsbüro der Staatsbahnen.** In Abänderung des Erlasses des k. k. Eisenbahnministeriums vom 15. Juli 1911 werden die Abteilungen II und V des Tariferstellungs- und Abrechnungsbüros wegen der durch die geänderten Verhältnisse eingetretenen Verringerung der Geschäfte und zur Vereinfachung des Dienstes aufgelöst und die Geschäfte dieses Amtes künftig in folgende Abteilungen gegliedert: Abteilung I für Rechts-, Personal- und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten, für finanzielle und Budgetangelegenheiten, für die Angelegenheiten der Personen- und Gepäcktarife. Abteilung II für Angelegenheiten der Gütertarife, Teil I (tarifarische Bestimmungen), für die Angelegenheiten des Binnengütertarifs der österreichischen Staatsbahnen, für die Angelegenheiten der inländischen Güterverkehre und der in- und ausländischen Kohlenverkehre, ferner für Schleppbahngebührenangelegenheiten. Abteilung III für die Angelegenheiten der Güter- und Tiertarife, Teil I (reglementarische Bestimmungen), für die Bearbeitung der Rekurse in Reklamationsangelegenheiten und für die Angelegenheiten der Verkehre mit der Tschechoslowakei, mit Ungarn und dem Königreiche der Serben, Kroaten und Slowenen. Abteilung IV für die Angelegenheiten der Verkehre mit dem übrigen Auslande. Abteilung V für die Abrechnung der in- und ausländischen Kartellverkehre. Abteilung VI für die Abrechnung der in- und ausländischen Verbandsverkehre.

Diese Dienstanweisung tritt mit 15. April d. J. in Kraft. Der Wirkungskreis des Tariferstellungs- und Abrechnungsbüros erfährt durch diese Dienstanweisung keine Änderung.

— **Neue Einheitssätze für die Personalpreise.** Mit Wirksamkeit vom 16. April d. J. werden folgende Verfügungen getroffen:

1. Der Einheitssatz der Personalfahrpreise wird auf Entfernungen zwischen 1—300 km mit 3,6 h und über 300 km mit 2,7 h für die III. Klasse des Personenzuges für die Person und 1 km festgesetzt. Die Berechnung der Fahrpreise erfolgt wie bisher nach Zonen von je 10 km, wobei angefangene 10 km voll gerechnet werden. Das Klassenverhältnis wird wie bei der tarifmäßigen Bildung der Fahrpreise beim Personenzug mit 1 : 2 : 4 und beim Schnellzug mit 1½ : 3 : 6 festgesetzt. Die Personalfahrpreise III. Klasse werden auf durch 10 teilbare Beträge aufgerundet.

Bis zur Ausgabe neuer Personalfahrkarten sind die bisherigen Karten zu den neuen Preisen auszugeben. Die neuen Personalfahrpreise sind aus der nachstehenden Preistafel zu entnehmen. Das durch die Erhöhung des Personalfahrpreises geschaffene prozentuelle Spannungsverhältnis zwischen den Einheitssätzen des Personalfahrpreises und jenen des Lokalpersonentarifes der österreichischen Staatsbahnen wird auch bei künftigen Änderungen dieses Tarifes aufrecht erhalten werden.

2. An Stelle der bisherigen Einheitssätze für die Beförderung von Brennstoff und Lebensmitteln (Gebrauchsgegenständen und Umschließungen) tritt ein einheitlicher Personaleinheitssatz von 2 h für 100 kg und 1 km in Kraft. Dieser Personaleinheitssatz hat auch in allen übrigen Fällen Anwendung zu finden, in denen gegenwärtig für begünstigte Sachentransporte der Bediensteten der „Regiefrachtsatz" zugestanden ist. Der Mindestfrachtsatz beträgt 40 h für 100 kg, die geringste Gebühr 100 h.

Mittels gesonderter Dienstanweisung wird eine Erhöhung des zuletzt mit 2 h für 100 kg und 1 km festgesetzten Selbstkostensatzes auf 4 h für 100 kg und 1 km erfolgen. Das durch diese Erhöhung des Selbstkostensatzes eintretende prozentuelle Spannungsverhältnis zwischen diesem Satze und den neuen Personaleinheitssatze wird auch im Falle einer allfälligen neuerlichen Änderung des Selbstkostensatzes beibehalten werden.

Preistafel.

Einfache Fahrt III. Klasse Personenzug einschl. Fabrkartensteuer

km	Kr.	km	Kr.	km	Kr.	km	Kr.
10	0,40	210	7,60	410	13,80	610	19,20
20	0,80	220	8,—	420	14,10	620	19,50
30	1,10	230	8,30	430	14,40	630	19,80
40	1,50	240	8,70	440	14,60	640	20,—
50	1,80	250	9,—	450	14,90	650	20,30
60	2,20	260	9,40	460	15,20	660	20,60
70	2,60	270	9,80	470	15,40	670	20,80
80	2,90	280	10,10	480	15,70	680	21,10
90	3,30	290	10,50	490	16 —	690	21,40
100	3,60	300	10,80	500	16.20	700	21,60
110	4,—	310	11,10	510	16,50	710	21,90
120	4,40	320	11,40	520	16,80	720	22,20
130	4,70	330	11,70	530	17,10	730	22,50
140	5,10	340	11,90	540	17,30	740	22,70
150	5,40	350	12,20	550	17,60	750	23,—
160	5,80	360	12,50	560	17,90	760	23,30
170	6,20	370	12,70	570	18,10	770	23,50
180	6,50	380	13,—	580	18,40	780	23,80
190	6,90	390	13,30	590	18,70	790	24,10
200	7,20	400	13,50	600	18,90	800	24,30

Die Fahrpreise II. Klasse Personenzug betragen da Doppelte, diejenigen I. Klasse das Vierfache jener der III. Klass Personenzug; die Fahrpreise III. Klasse Schnellzug be tragen das Einundeinhalbfache jener der III. Klasse Personen zug und diejenigen II. und I. Klasse Schnellzug das Drei- bezw Sechsfache jener der III. Klasse Personenzug.

— **Personalnachrichten.** Verliehen wurde: aus Anlaß de Übernahme in den dauernden Ruhestand dem mit dem Tit eines Oberbaurates ausgezeichneten Zentralinspektor de österreichischen Staatsbahnen Ing. Johann Roller der Tit eines Hofrates, den Zentralinspektoren der österreichische Staatsbahnen Moritz Kessler und Dr. Alfred Pollaczek dem Zentralinspektor der ehemaligen Österreichisch-ungari schen Staatseisenbahngesellschaft Erwin Lihotzky, de Zentralinspektor der ehemaligen Kaiser Ferdinands-Nordbah Alois Manziarly und dem Zentralinspektor der ehemalige Österreichischen Nordwestbahn Edmund Franz, den Obe staatsbahnräten Ing. Hugo Skala, Ing. Wilhelm Winter nitz und Dr. Karl Hauler sowie den Oberinspektoren de österreichischen Staatsbahnen Franz Grimm, Karl Weith ner, Ing. Josef Schrey, Jakob Kanitz und Gustav Neu mann der Titel eines Regierungsrates und dem Oberstaat bahnrat Ing. Theodor Pichs der Titel eines Oberbaurate sämtlichen mit Nachsicht der Taxe. Weiter wurde verliehe dem Ministerialrate im Staatsamte für Verkehrswesen D. Vi tor Ondraczek und dem Hofrate im Staatsamte für Ve kehrswesen Ing. Eduard Födrich der Titel eines Sektion chefs, sowie den Hilfsämterdirektions-Adjunkten im Staat amte für Verkehrswesen Wilhelm Penker, Hugo Dwora Karl Gasperini, Roman Botzenhard und Rudo Bartl der Titel eines Hilfsämterdirektors.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Eisenbahnpläne in der Slowakei.** In der Nationalve sammlung der Tschechoslowakischen Republik wurde ein R gierungsentwurf, betreffend den Bau neuer Eisenbahnen, b sonders in der Slowakei, eingebracht. Unter den geplant Bauten befindet sich nach Mitteilung des „Verord.-Bl. f. Eise bahn, Schiff- und Luftfahrt" auch der Bau einer Verbi dungsstrecke von Karwin über Tierlitzko nach Tesche Der Aufwand soll 6431 Millionen Kronen betragen. In d Bauzeit 1919 bis 1921 ist auch die Errichtung zweier Lokom tivfabriken geplant, von denen eine bei Brünn, die andere b Prag erstehen soll. Ebenso sollen drei Wagenfabriken, vo nehmlich in der Slowakei und in Mähren, errichtet werde Für die slowakische Wagenfabrik ist Tyrnau, für die mä rische ein Ort in der Nähe des Kohlenbeckens ausersehen.

— **Prager Verkehrsanlagen.** Die Regierung hat der Nati nalversammlung einen Gesetzentwurf, betreffend den Ba neuer Staatsbahnlinien und die Aufstellung des Bau- und I vestitionsprogramms für die Jahre 1921—24 mit einem G samtaufwand von 6½ Milliarden Kronen vorgelegt. Das „Ve

rd.-Bl. für Eisenb., Schiff- und Luftfahrt" teilt aus diesem Gesetzentwurfe die Pläne für den Verkehrsausbau von Groß-Prag mit. Der Grundgedanke der neuen Pläne ist danach die Trennung des Personenverkehrs vom Frachtverkehr und die Scheidung des Frachtendienstes vom Dienste für die Zugrangierung und außerdem im Personenverkehr die Scheidung des Lokalverkehrs vom Fernverkehr. Für den Personenverkehr innerhalb Prags sind zwei Zentralbahnhöfe geplant, und zwar der Wilsonbahnhof für den Fernverkehr und der Masarykbahnhof für den Lokalverkehr. Für die Zusammenstellung der Personenzüge in beiden Zentralbahnhöfen ist ein neuer Abstellbahnhof in Aussicht genommen. Alle Prager Vorstadtbahnhöfe, die aber für den Großstadtverkehr durch Scheidung des Personen- und Frachtenverkehrs ausgestaltet werden müssen, werden mit den Rangierbahnhöfen durch Verbindungsbahnen verbunden werden. Um das Ineinandergreifen des durchlaufenden mit dem lokalen Frachtenverkehr zu verhüten und den Fernfrachtenverkehr vom Innern Prags abzuleiten, wird es teilweise notwendig sein, einzelne nach Prag einmündende Linien zu verlegen und neue Lokalverbindungen zu erbauen. Um künftighin eine Entlastung der Prager Bahnhöfe vom Frachtendurchlaufsverkehr herbeizuführen, wird es notwendig sein, die Durchlaufsbelastung bereits außerhalb des Gebietes von Groß-Prag durch Errichtung von Verbindungs- oder Umgehungsstrecken und durch den weiteren Ausbau der gegenwärtigen Bahnhöfe außerhalb des Gebietes von Groß-Prag in Entlastungsbahnhöfe abzuleiten. Diese Ausgestaltungen der Verkehrsverhältnisse in Groß-Prag sind mit 22 000 000 K. veranschlagt.

Übrige europäische Länder.

— **Wagenstandgelder in England.** Durch einen Erlaß des englischen Verkehrsministers sind vom 1. Januar 1920 ab die Wagenstandgelder bei den englischen Eisenbahnen neu geregelt worden. Als Vorbereitung für diese Maßnahme sind im September 1919 genaue Aufzeichnungen über die Zahlung von Wagenstandgeldern geführt worden. Aus diesen geht hervor, daß 15 % der Standgelder dadurch fällig werden, daß die Wagen vor dem Beladen von dem Versender über die zulässige Zeit zurückgehalten werden, während 85 % auf verspätetes Entladen entfallen. Über die Hälfte der Wagenstandgelder ist für Wagen zu bezahlen, die in Privatanschlußgleisen zum Be- und Entladen gestellt werden; 28 % entfallen auf die Bahnhöfe und 15 % auf den Übergangsverkehr zwischen Eisenbahn und Schiff in den Häfen. Im ganzen wurden im Berichtsmonat 1251 Wagen von ihren Benutzern länger als sieben Tage zurückgehalten. Im Halbjahr Januar/Juni 1919 betrug die durchschnittliche Monatseinnahme der englischen Eisenbahnen an Wagenstandgeldern 31 975 £, was 426 338 standgeldpflichtigen Wagentagen im Monat entspricht. Im November 1917 und im Oktober 1918 sind ebenfalls Aufschreibungen über standgeldpflichtige Wagen geführt worden, und es hat sich ergeben, daß sich die Lage 1919 gegen 1918 um 36 % verschlechtert hat. Noch weit größer ist die Verschlimmerung der Lage gegenüber der Zeit vor dem Kriege, doch ist hier ein unmittelbarer Vergleich nicht möglich, weil damals den Besitzern von Zweiggleisen und den Benutzern der Wagen in Häfen ein standgeldfreier Tag über die tarifmäßige Anzahl hinaus zugebilligt worden war. Die standgeldfreien Fristen betragen in England jetzt für unbeladene Wagen einen Tag ausschließlich desjenigen, an dem sie laderecht gestellt werden, und zwei Tage für beladene Wagen, ebenfalls ausschließlich desjenigen Tages, an dem sie entladerecht gestellt worden sind. In Häfen ist ein dritter Tag standgeldfrei. Werden beladen für ein Zweiggleis eingehende Wagen dort wieder beladen, so ist die Entladefrist drei Tage. Kühl- und Gefrierwagen sind nur einen Tag standgeldfrei. Die Standgelder für die ersten zwei Tage nach Ablauf der standgeldfreien Frist sind gegen die früheren Sätze verdoppelt worden; es betragen für gewöhnliche Güterwagen 3 Shilling, für Wagen mit mehr als 16 t, 20 t und 30 t Ladegewicht 4 Shilling, 6 Shilling und 10 Shilling, für Sonderwagen je nach der Ladefähigkeit 6 Shilling, 12 Shilling und 20 Shilling und für Gefrier- und Kühlwagen 12 Shilling für die ersten zwei Tage nach Ablauf der standgeldfreien Frist. Für jeden folgenden Tag sind für gewöhnliche Güterwagen 5 Shilling, für alle andern Wagen der anderthalbfache Betrag des Standgelds für die ersten zwei Tage zu zahlen.

— **Instandsetzung von Eisenbahnbetriebsmitteln in Rumänien.** Nach englischen Berichten hat sich mit einem Kapital von 100 000 Fr. ein Syndikat gebildet, das die Frage der Instandsetzung der rumänischen Eisenbahnbetriebsmittel erörtern will. Wer von Angehörigen des deutschen Heeres in Rumänien nach Abschluß des Friedens von Bukarest einmal Gelegenheit hatte, die unbesetzte Moldau zu besuchen und den Zustand der im rumänischen Besitz und Betrieb verbliebenen Betriebsmittel der rumänischen Eisenbahnen zu sehen, wird wissen, daß für ein derartiges Unternehmen reichliche Arbeit vorhanden sein wird, die die eigenen Werkstätten der Staatseisenbahnen trotz ihres reichlichen Umfangs und ihrer guten Ausstattung nicht werden leisten können. Der geringe Betrag von 100 000 Fr. kann daher nur für die allerersten Vorarbeiten ausgeworfen sein, denn ein solches Unternehmen wird weit höhere geldliche Betriebsmittel brauchen, zumal es sich nicht auf Instandsetzungsarbeiten beschränken, sondern auch den Bau von Eisenbahnbetriebsmitteln in seinen Wirkungskreis aufnehmen will.

— **Die Ablösung deutscher Eisenbahninteressen in der Türkei.** Unter den Wirtschaftsbedingungen des Friedensvertrages mit der Türkei befindet sich, wie die „D. Allg. Ztg." mitteilt, die Ablösung der deutschen Interessen bei den türkischen Eisenbahnen. England beabsichtigte, von der türkischen Regierung den Verkauf der Konzessionen binnen sechs Monaten zu fordern. Der Verkauf hätte unter Aufsicht der internationalen Finanzkontrollkommission zu einem Preise zu erfolgen, den ein vom Völkerbund zu bestellendes Schiedsgericht festsetzen würde. Dieser Vorschlag verstoße indessen gegen die Interessen Neutraler, insbesondere schweizerischer Finanzgruppen, die mit dem neuen Enteignungsverfahren nicht einverstanden seien und auf diplomatischem Wege dagegen Verwahrung eingelegt hätten.

Fremde Erdteile.

— **Die siamesischen Staatseisenbahnen.** Im Vergleich mit den Eisenbahnen der Länder alter Kultur, in welchen Begriff im vorliegenden Fall Amerika eingeschlossen sein soll, können die Staatseisenbahnen Siams mit den Betriebsergebnissen des buddhistischen Jahres 2461, das den Zeitraum vom 1. April 1918 bis zum 31. März 1919 umfaßt, recht zufrieden sein. Gegen das Vorjahr haben sie sich allerdings verschlechtert, indem die Betriebszahl von 46,21 % auf 54,14 % gestiegen ist. Das Anlagekapital betrug bei einer Streckenlänge von 2215 km — darunter 950 km Vollspurbahnen und dazu 161 km im Bau — ungefähr 117 Millionen Ticals (1 Tical = rd. 1,50 ℳ nach Friedenskurs), das sind im Durchschnitt 63 272 Ticals auf 1 km. Die Zunahme im Berichtsjahr hat 235 807 Ticals ausgemacht. Die Roheinnahmen beliefen sich auf 9 254 189 Ticals, ein Zuwachs von 1 731 046 Ticals gegen das Vorjahr, die Betriebsausgaben auf 5 010 094 Ticals oder 1 533 675 Ticals mehr als im Vorjahr. Die Reineinnahmen waren mit 4 244 098 Ticals um 197 371 Ticals höher als im Jahre vorher. Nach Abzug einer Rücklage für Erneuerungszwecke blieb eine Verzinsung des Anlagekapitals mit 3,13 %; die Verzinsung hat sich mithin gegenüber dem Vorjahr, wo sie 3,15 % betrug, nicht wesentlich verändert. Die Steigerung der Einnahmen wird in der Hauptsache auf eine Erhöhung der Personentarife um 20 % zurückgeführt. Der Bericht erwähnt noch besonders die Einführung durchgehenden Verkehrs mit den Eisenbahnen einiger Nachbarstaaten und hebt dabei hervor, daß sich namentlich der Verkehr mit den Vereinigten Malayenstaaten vollständig reibungslos abgespielt habe.

— **Frauenarbeit bei den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika.** Im Eisenbahndienst der Vereinigten Staaten von Amerika waren am 1. April 1919 86 519 Frauen beschäftigt; bis zum 1. Juli war die Zahl auf 82 254 zurückgegangen, hatte sich also um 4 % verringert. Die meisten Entlassungen weiblicher Hilfskräfte sind im Lokomotivschuppendienst vorgenommen worden. Hier sind von 779 Frauen in dem genannten Vierteljahr 184 oder 23,6 % ausgeschieden, so daß noch 595 verblieben. Die meisten weiblichen Kräfte haben im Bürodienst gearbeitet, ihre Zahl betrug am 1. April 1919 67 548 und ist bis zum 1. Juli auf 64 602 zurückgegangen. Der Prozentsatz in diesem Dienstzweig entspricht mit 4,4 % fast genau dem Durchschnitt. 565 Frauen haben Wächterdienst getan, ein Dienstzweig, für den sie sich gewiß wenig eignen, aber der Mangel an männlichen Kräften hat eben dazu gezwungen, sie auch hier zu beschäftigen.

Bücherschau.

— **Handbuch der Ingenieurwissenschaften** in fünf Teilen. Fünfter Teil „Der Eisenbahnbau", ausgenommen Vorarbeiten, Unterbau und Tunnelbau. Sechster Band — Betriebseinrichtungen — Vierte Abteilung (XII. Kapitel) „Betriebseinrichtungen, insbesondere für Versorgung der Lokomotiven mit Wasser und Brennstoff". Bearbeitet von Dr.-Ing. Fritz Landsberg, Regierungsbau-

meister bei der Eisenbahndirektion Halle (Saale), herausgegeben von Dr.-Ing. F. Loewe, Geh. Hofrat, ord. Professor an der Technischen Hochschule in München, und Dr.-Ing. Dr. H. Zimmermann, Wirklicher Geheimer Oberbaurat und vortragender Rat im Ministerium der öffentlichen Abeiten in Berlin a. D. Mit 289 Abbildungen im Text. Preis 24 ℳ geheftet, 30 ℳ gebunden mit 50 % Verlegerteuerungszuschlag und 10 % Sortimenterzuschlag. Verlag von Wilhelm Engelmann, Leipzig.

Der fünfte Teil des Handbuches gliedert sich in vier Hauptabschnitte: A. Vorbereitende Betrachtungen; B. Vollspurige Eisenbahnen mit eigenem Bahnkörper; C. Schmalspurbahnen; D. Die Eisenbahnen besonderer Art. Der umfangreichste ist der Abschnitt B, der von der Gesamtzahl der neun Bände des fünften Teiles nicht weniger als sechs umfaßt, nämlich Band 2, Oberbau (in 3 Kapiteln); Band 3, Gleisverbindungen (in 2 Kapiteln); Band 4, Anordnung der Bahnhöfe; Band 5, Hochbauten der Bahnhöfe (2 Kapitel) und den vorliegenden 6. Band mit 2 Kapiteln und einem Anhang. Der erste dieser beiden Bände (XI) und der Anhang bringen die Mittel zur Sicherung des Betriebes und die Kraftstellwerke, der zweite ist der vorliegende (XII). Er behandelt diejenigen maschinellen Einrichtungen, deren Betrieb und Unterhaltung mit der Leitung des Lokomotivdienstes verbunden sind.

Nach einigen Erläuterungen über die Bedarfsermittelung, den Zusammenhang von Bedarf, Förderung und Abgabe der Betriebstoffe und die Wirtschaftlichkeit sind in drei Abschnitten die Versorgung der Triebmittel mit Betriebstoff — mit Wasser, Brennstoff und Kraft —, die Anlagen für die Betriebsbereitschaft der Personenzüge und der Güterzüge und in einem vierten besondere Bahnhofseinrichtungen besprochen.

Die Handschrift für den vorliegenden Band war vor dem Kriege im wesentlichen fertiggestellt; der Krieg hat die Herausgabe bis ins Jahr 1919 verzögert. Wesentliche Neuerungen sind inzwischen nicht hinzugekommen. Neue Gesichtspunkte, die sich unter dem Einfluß des Krieges ergeben haben, sind noch nachträglich nach Möglichkeit berücksichtigt worden. Dagegen sollen die Erfahrungen bei der Kriegführung, z. B. über die rasche Errichtung und Zerstörung von Anlagen oder die behelfmäßige Ausnutzung vorgefundener Anlagen, in einer besonderen Abhandlung später niedergelegt werden. Die wirtschaftliche Seite ist, soweit Unterlagen vorhanden waren, zahlenmäßig durchgeführt; die Preisangaben beziehen sich jedoch noch auf den Zeitpunkt vor dem Kriege und müssen nach den jeweiligen Verhältnissen erhöht werden. Der Inhalt des vorliegenden Bandes schließt sich inhaltlich und in der Ausstattung den bereits erschienenen Teilen trefflich an.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Ueberfuhrgebühren.

Sächsisch-Südwestdeutscher Tierverkehr.

Vom 15. Juni 1920 an werden die Überführgebühren für die Beförderung von Viehwagen nach und von den städtischen Schlacht- und Viehhöfen in Heidelberg, Karlsruhe und Mannheim erhöht. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch gibt unser Verkehrsbüro, hier, Wiener Str. 4, Auskunft.

Dresden, am 10. April 1920. (409)
Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

2. Güterverkehr.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Im Stationsverzeichnis auf Seite 2—8 des Nachtrags XI zum Ostdeutsch-Bayerischen Gütertarif sind bei einer Reihe von Stationen hinsichtlich der Verwaltungszugehörigkeit Änderungen eingetreten.

Nähere Auskunft bei den beteiligten Dienststellen.

München, den 7. April 1920. (403)
Tarifamt der Bayerischen Staatseisenbahnen r. d. Rh.

Preußisch-Hessisch-Bayerischer Tierverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Sonderbestimmungen über die Überführung von Tiersendungen für Frankfurt (Main) Viehhof und

mit Gültigkeit vom 1. Juni 1920 die Sonderbestimmungen über die Beförderung von Rennpferden zwischen Bahnhof Rennbahn und Hoppegarten und Karlshorst geändert.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 7. April 1920. (404)
Eisenbahndirektion.

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde gelangen ab 15. April d. Js. neue Umlade- und Rollbockgebühren, sowie neue Frachtzuschläge zur Einführung.

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Wernigerode, 10. April 1920. (410)
Die Direktion.

Ausnahmetarif für verschiedene Futtermittel. — Tfv. 2 c.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1920 werden Küchenabfälle unter Ziffer 2 und Schilfrohrwurzeln unter Ziffer 3 des Warenverzeichnisses aufgenommen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 10. April 1920. (406)
Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-Niederländischer Güterverkehr.

Am 1. April 1920 tritt an Stelle des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Steinkohlen usw. von deutschen Stationen nach Stationen der niederländischen Eisenbahnen vom 1. März 1920 ein neuer Ausnahmetarif in Kraft, dessen Sätze gegen die seitherigen ermäßigt sind. Preis des Tarifs 0,60 ℳ.

Essen, den 26. März 1920. (407)
Eisenbahndirektion.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1920 ab werden die Gebühren für die bahnamtliche Überführung des Reisegepäcks und Expreßguts erhöht. Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Berlin den 8. April 1920. (405)
Eisenbahndirektion.

4. Verdingungen.

Lieferung von Betriebsstoffen.

Die Lieferung der für das I. Halbjahr des Rechnungsjahres 1920 erforderlichen Betriebsstoffe soll in öffentlicher Verdingung in folgenden Losen vergeben werden:

Los I:
1 500 kg Bindfaden,
1 200 „ Sisal,
60 „ Plombenschnur,
300 „ Hanf,
50 „ Hanfgarn.

Los II:
5 000 kg Bindedraht.

Los III:
25 kg baumwollene Fadendochte,
5 000 m Lampendochte.

Los IV:
4 200 Stck. Glühkörper,
700 „ Glühkörperträger.

Los V:
45 000 kg gewöhnliche Holzkohlen.

Los VI:
7 000 Stck. Dauerbrandfackeln.

Los VII:
1 500 Stck. Knallsignale.

Los VIII:
60 kg Öl für Uhren und Telegraphenapparate,
3 000 kg Fußbodenöl.

Los IX:
1 000 kg Wagenschmiere.

Los X:
14 000 Dosen Putzkrem.

Los XI:
800 Stck. Zylinderwischer.

Los XII:
1 000 Stck. Piassavabesen,
15 000 „ Reiserbesen.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserem Zentralbüro (Zimmer 51 unseres Verwaltungsgebäudes) eingesehen oder gegen gebührenfreie Einsendung von 1 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) für jedes einzelne Los bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet am Dienstag, den 4. Mai 1920, vorm. 10½ Uhr, im Zimmer 72 unseres Verwaltungsgebäudes statt.

Die Angebote sind bis zu dieser Zeit versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Betriebsstoffen Los Nr. . . . .“ versehen, gebührenfrei an uns einzusenden.

Die Zuschlagsfrist endet am 17. Mai 1920.

Mainz, den 29. März 1920. (408)
Preußische und Hessische Eisenbahndirektion.

5. Vermischte Bekanntmachungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 25 | Berlin, den 17. April 1920. | LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.
Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, **amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.
Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 8 M. für das Vierteljahr bezogen werden.
Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 40 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 45 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 50 Pf. abgegeben.
Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 1.35 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.
Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 25. Berlin, den 17. April 1920. LX. Jahrgang.

Inhalt:

Zur Reichsorganisation der deutschen Eisenbahnen.

Vom Verein der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahn-Verkehrsamtsvorstände.

Der Radikalismus macht sich auf allen politischen und wirtschaftlichen Gebieten breit, so daß es gar nicht zu verwundern ist, daß er gerade auf dem Gebiete der Eisenbahnorganisation in besonders ausgeprägter Form auftritt; ist doch die Eisenbahn jedem dienstbar, sei es, daß er sich selbst von ihr befördern läßt, sei es, daß er das, was er schafft und braucht, ihr anvertraut. Sie ist aber auch der Prügeljunge der Öffentlichkeit, auf dem jeder herumdrischt, ohne daß sich der Gedroschene sonderlich wehren kann. Wir legen in schwierigen Verkehrszeiten kaum ein Zeitungsblatt aus der Hand, das nicht eine schmerzende Kritik der Eisenbahn enthielte; selten vernimmt man einmal ein anerkennendes Wort. Für die meisten Nöte der Zeit sucht man nach Schuldigen, und da ist gerade die Eisenbahn ein dankbares Objekt. Aber man verwechselt dabei immer Ursache und Wirkung. Es würde zu weit führen, allen den Ursachen nachzuforschen, die den kerngesunden Bau der deutschen Eisenbahnen in einen siechen Körper verwandelt haben. Ein jeder muß sich aber die Frage vorlegen: Ist es anders möglich nach einem vierjährigen Weltkriege, der unser bestes lebendes und totes Eisenbahnmaterial in fernste Gegenden entführte? Ist es anders möglich nach einem Zusammenbruch, der uns bei weitem nicht gestattete, das zurückzuführen, was wir an unschätzbaren Kräften hinaussandten, der uns die für die Eisenbahnen so notwendigen Rohstoffzufuhren weiter unterbindet, der uns einen Frieden brachte mit der Verpflichtung, dem Gegner auch wirtschaftliche Waffen, darunter die besten Teile unseres Eisenbahnapparats, auszuliefern? Wer sich alle diese Fragen beantwortet, wird zu anderen Ergebnissen kommen.

Von geringer Bedeutung erscheint uns so manche von nichtfachmännischer Seite herrührende Äußerung, die unsere durch fast zwanzig Friedensjahre bewährte, durch den Aufschwung unserer ganzen Wirtschaft gekennzeichnete preußische Staatseisenbahnorganisation als einen „Versager“ hinstellen will. Anders ist es aber, wenn sich hierüber ein literarischer Streit von Fachmännern erhebt. Da ist es Pflicht eines jeden Beteiligten, zu beweisen und zu widerlegen. Und so erhebt sich auch eine Stimme aus dem Kreise der praktisch vorgebildeten, sich an leitender Stelle befindlichen Verkehrsfachmänner. Sie glauben nicht mehr schweigen zu können, nachdem versucht worden ist, gerade den Bau der Eisenbahn-Verkehrsverwaltung, wie er in der Organisation der preußischen Staatseisenbahn verankert ist, zu erschüttern.

Bei unseren Betrachtungen stoßen wir zunächst auf die umwälzenden Vorschläge des Geheimen Regierungsrats Quaatz, der in Nr. 36 und 37 Jahrgang 1919 dieser Zeitung das Bild einer Organisation gibt, wie er sie sich für unsere zukünftige Eisenbahnverwaltung wünscht. Seine durchaus wissenschaftlichen und interessanten Ausführungen sind vom Geheimen Baurat Reinicke in Nr. 46 und 47 Jahrg. 1919 d. Ztg. kritisch untersucht worden mit dem Ergebnis, daß gegen sie ernste Bedenken erhoben werden. Den gleichen Standpunkt hat sich wohl auch schon der größte Teil der Eisenbahnfachmänner zu eigen gemacht. Von allen wird aber ohne jeden Vorbehalt zugegeben werden müssen, daß der jetzige tiefste Stand unserer wirtschaftlichen Lage am allerwenigsten geeignet ist, ein Gebäude aufzuführen, dessen Grundfesten auf ihre Haltbarkeit noch nicht erprobt sind. Auch aus rein äußerlichen Gründen der Unterkunfts- und Wohnungsfrage wird sich eine große Behördenverlegung so bald nicht verwirklichen lassen. Aber keinesfalls soll damit gesagt sein, daß alles beim alten bleiben, oder daß ein Staat vom anderen einfach dessen Eisenbahnorganisation übernehmen solle, um sich damit in die Reichsorganisation einzufügen. Das ginge zu weit, würde auch wertvolle Erfahrungen, die hier und dort gemacht worden sind, beiseiteschieben. So weit muß sich aber die Verschmelzung vollziehen, daß kein Raum mehr für Partikularismus übrig bleibt. Wenn der Gedanke der Einheit zum Durchbruch kommt, so muß dies zuerst bei dem die Völker ver-

bindenden Verkehr geschehen. Den Meistern, die dies vollbringen sollen, ist selbstverständlich eine schwere Aufgabe gestellt. Gilt es doch, alte Gegensätze zu überbrücken, starke Vorurteile zu beseitigen, unversöhnliche Gegner abzuweisen. Natürlich wird es möglich sein, unbeschadet des Einheitsgedankens, hier und dort Einrichtungen bestehen zu lassen, die mit dem Volksempfinden und dem Volksbedürfnis verwachsen sind, die billige Rücksicht nehmen auf organisch entwickelte und damit geschichtlich gewordene Rechte, die auch Rücksicht nehmen auf die Eigenart der Vorbildung der Beamten, die hüben und drüben so recht verschieden ist. Bei der herrschenden politischen und persönlichen Unruhe könnte ein scharfer Schnitt die Wunde verschlimmern anstatt sie zu bessern. Also allmähliche Überleitung unter möglichster Schonung altgewordener Gewohnheiten; bei aller Dezentralisation eine Zentralisation, die das Hauptziel im Auge behält!

Vor allem muß davor gewarnt werden, lediglich Erfahrungen der Kriegszeit einer Eisenbahnneuordnung zugrunde zu legen. Nicht für den Krieg, sondern für den Frieden wollen wir organisieren, mögen auch in ersterem Erscheinungen zutage getreten sein, die die Güte mancher Einrichtung zweifelhaft erscheinen ließen. Außergewöhnliche Verhältnisse erfordern eben außergewöhnliche Maßnahmen; der Verkehr suchte sich bisher nicht gekannte Wege, die Versorgung der Millionenheere in West, Ost und Süd mit allen Kriegsbedürfnissen, der Güteraustausch im Innern, das alles schuf Verkehrsänderungen, die im Frieden einfach undenkbar gewesen wären. Das hat uns freilich der Kriegsverkehr gezeigt, daß wir im einigen Deutschen Reiche auch ein geeintes Eisenbahnwesen haben müssen, um nicht wirtschaftlich zu verkümmern. Man hat eingesehen, daß im Deutschen Reiche politische Grenzen keine Verkehrsgrenzen sein dürfen. Es steht nun in Frage den Eisenbahnverkehr in Formen zu bringen, die die möglichste Ausnutzung der Schienenwege, Betriebsmittel und sonstigen technischen Hilfsmittel unter strengster Beachtung der Wirtschaftlichkeit gewährleisten, und zu diesem Zwecke Betriebsbezirke zu bilden, deren Machtbereiche große geschlossene Wirtschaftsgebiete umfassen. In erster Reihe ist es der Güterzugverkehr — der Personenzugverkehr spielt ihm gegenüber nur eine nebensächliche Rolle —, der dem Betriebe und der Zugbildung die schwierigsten Aufgaben stellt. Nur mit Großzügigkeit kann hier etwas erreicht werden. Man war daher schon in den Kriegsjahren zur Bildung von Zug-, Oberzug- und Generalbetriebsleitungen übergegangen. Die letzteren haben nunmehr eine feste Gestaltung erfahren, indem man, entsprechend den drei großen Wirtschaftsgebieten, die drei Generalbetriebsleitungen West, Ost und Süd schuf. Über ihnen steht dann die oberste Betriebsleitung der deutschen Eisenbahnen im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten unter Beteiligung von Vertretern der anderen deutschen Staatsbahnen. Wir haben also damit schon eine obere Betriebsorganisation erhalten, wie wir sie auch für die zukünftige Eisenbahneinheit brauchen.

Bis zu diesem Punkte können wir mit Quaatz gehen. Auf seinem weiteren Wege zu den Generaldirektionen mit ihrer Dezentralisation der Verwaltungs-, Betriebs- und Verkehrsgeschäfte, d. h. zu der Loslösung grundlegender Fragen von der Zentralstelle, vermögen wir ihm nicht zu folgen. Dieses Mittel brächte uns wieder um die erstrebte Einheit. Quaatz sagt zwar unter III seines erwähnten Aufsatzes, daß der Zentralstelle die Geschäfte der Finanzwirtschaft, ferner die allgemeinen Regelungen und Vorschriften in Verwaltung, Betrieb sowie in den technischen Dienstzweigen erhalten bleiben sollen, aber er empfiehlt im übrigen einschneidendste Beschränkungen. Diesen Beschränkungen widmet Quaatz in seinen Abhandlungen längere Ausführungen; hier möchten wir zunächst nur auf das eine Bedenkliche hinweisen: die Feststellung von Bauplänen von einer Zentralstelle abzulösen und sie getrennten Instanzen zu überweisen, die jede für sich aus ganz natürlichen Gründen bestrebt sein werden, ihren Bezirk in den Vordergrund zu schieben. Es würde ein Wettlauf einsetzen, dem die zügelnde Hand eines obersten Lenkers doch wieder ein Ziel setzen müßte, wenn nicht diesem oder jenem Landesteil berechtigter Grund zu Berufungen gegeben werden soll. Ganz von selbst käme dann wieder die eine Stelle, die zu entscheiden hätte. Quaatz rechnet zu den Geschäften der Zentralstelle die Herstellung des Einvernehmens in Einzelfällen. Diese Einzelfälle werden sich aber wie in Bausachen so auch in Verkehr, Betrieb und Wirtschaftsführung zu einer solchen Fülle von Fragen auswachsen, daß praktisch das Verhältnis bestehen wird, wie es war, nur mit dem Unterschiede, daß dabei noch viel mehr geschrieben werden muß.

Über die unter den Generaldirektionen stehenden Betriebsdirektionen sagt Quaatz: „Das Verhältnis der Betriebsdirektionen zu den Generaldirektionen wäre so zu ordnen, daß jene diesen nur in denjenigen Geschäftssachen untergeordnet sind, die von der Zuständigkeit der Generaldirektionen umfaßt werden. In allen übrigen Sachen würden die Betriebsdirektionen unmittelbar mit der Zentralstelle verkehren.“ Wir können für die verzweigten Gebiete der Eisenbahnverwaltung in einer solchen Gliederung keine klare Regelung erblicken, haben vielmehr die Überzeugung, daß die Generaldirektion trotz aller erstrebten Einfachheit eine neue Instanz ist. Wir hätten dann deren drei: „Zentralstelle, Generaldirektion und Betriebsdirektion“.

Zu dem Entwicklungsgang unserer künftigen Reichseisenbahnverfasung hat der Unterstaatssekretär a. D. Franke eine sehr beachtenswerte Abhandlung geschrieben: „Die obere Leitung der Reichseisenbahnen“. (Vgl. hierüber Nr. 93 Jahrgang 1919 d. Ztg.) Dieser verlangt eine politische und eine fachliche Zentralstelle. Die erstere soll der Minister einnehmen, die andere ein Reichseisenbahnamt. Dieses Amt wäre dann die Zentralstelle, befreit von dem ministeriellen Beiwerk. Nun besitzen wir schon in Preußen das Eisenbahnzentralamt mit einem über das ganze deutsche Staatsbahnnetz reichenden Hauptwagenamt. Läge es nun nicht nahe, wenn wir dem Gedankengang des Unterstaatssekretärs Franke weiter folgen, dieses Zentralamt zu einem Reichseisenbahnamt auszugestalten? Wichtige Geschäfte sind bereits dort zusammengefaßt, und Quaatz will ja auch das Hauptwagenamt bestehen lassen. Im übrigen verneint er die Daseinsberechtigung des Zentralamtes, er will die Beschaffung der Fahrzeuge und Baustoffe wieder aus ihrem Zusammenhange herausreißen und auf die Generaldirektionen oder bestimmte Beschaffungsdirektionen übertragen und damit eine große Errungenschaft aufgeben, die dem früher unwirtschaftlichen Zustande ein Ende machte. Dieser Punkt wird aber kaum mehr der Erörterung bedürfen, wenn der Frankesche Gedanke eines Reichseisenbahnamtes neben dem politischen Ministerium zur Tatsache werden sollte. Es kann übrigens auch gar nicht eingesehen werden, weshalb eine Zentralstelle nicht auch mit kleineren Unternehmungen in Fühlung bleiben kann, wie das preußische Eisenbahnzentralamt schon jetzt mit Industriekreisen aller deutschen Landesteile. Wird denn so etwas eine Generaldirektion besser machen können?

Eine besonders wichtige Frage ist die der Güterwagenverteilung. Quaatz will neben dem Hauptwagenamt noch ein Wagenamt bei jeder Generaldirektion einrichten, also eine vom Hauptwagenamte abhängige Wagenverteilungsstelle. Wer in der Praxis steht, kennt jetzt schon die Schwierigkeiten einer Güterwagenverteilung, wenn Wirtschaftlichkeit, Dringlichkeit, Betrieb gebührend berücksichtigt werden sollen. Der Beamte des Wagenbüros in den heutigen Verteilungsbezirken — im Umfang der bestehenden Eisenbahndirektionen — hat schon eine umfassende Strecken- und Stationskenntnis nötig, um den Bedarfsstellen auf die schnellste und günstigste Weise Wagen zuführen zu können; er muß die Streckenleistung, den Güterzugfahrplan seines Direktions-

bezirks kennen, muß nach der örtlichen Lage der Zuführungs- und Bedarfsstationen die Wagenverteilung entscheiden, Wagen nach gutgelegenen Übergangspunkten vorschieben, kurz, er muß seinen Verteilungsbezirk kennen wie seine Tasche. Wie soll das derselbe Beamte vollbringen, der in dem Wagenbüro einer Generaldirektion sitzt? Wie soll ein solches Büro aus den Tausenden von Wagenbestands- und Bedarfsmeldungen eines gewaltig ausgedehnten Bezirks eine gute und zweckmäßige Einzelverteilung zustandebringen, selbst wenn es gelingt, eine Verständigung der zahlreichen Verteilungbeamten einigermaßen herzustellen? Wie denkt sich Quaatz die Durchbringung der Wagenmeldungen und Verteilungsverfügungen zwischen den Dienststellen eines solchen Riesenbezirks und dem Wagenamt bei der Generaldirektion? Der Weg einer Einzelverteilung der Güterwagen an die Stationen durch das Wagenamt der Generaldirektion ist wohl nicht gangbar. Würden sich aber mit dem Wagenamt der Generaldirektionen die Befugnisse der schon heute bestehenden Gruppendirektionen decken, so wäre praktisch nichts weiter erreicht als das, was wir schon jetzt besitzen, und die Betriebsdirektionen müßten, was Quaatz nicht erwähnt, Wagenbüros erhalten, wie die der heutigen Eisenbahndirektionen.

Quaatz beklagt den vielköpfigen Apparat, der in einundzwanzig Direktionsbezirken im Tarifwesen in Bewegung gesetzt wird, den gegenseitigen schriftlichen Meinungsaustausch und die zahlreichen Konferenzen. Dem muß rückhaltslos zugestimmt werden; hier kommen wir von selbst wieder auf unser Zentralamt (Reichseisenbahnamt), denn auch die Generaldirektionen würden eine einheitliche Tarifpolitik nicht treiben können. Quaatz sagt zwar unter III b seiner Ausführungen: „Einheitliche Behandlung des Tarifwesens in demselben Wirtschaftsgebiet erleichtert die Arbeit, beschleunigt den Geschäftsgang, sichert am ersten zutreffende Entscheidungen und gibt auch die Möglichkeit, die Zentralstelle in weitem Umfange zu entlasten.“ Da stoßen wir aber zunächst auf einen inneren Widerspruch, denn eine einheitliche Behandlung des Tarifwesens in demselben Wirtschaftsgebiete ist keine Einheitlichkeit im volkswirtschaftlichen Interesse. Die Tarifpolitik muß von Wirtschaftsgebiet zu Wirtschaftsgebiet gehen, muß sich einstellen auf die Beziehungen zwischen Erzeugungs- und Bedarfsgebieten, drängt also schon von selbst zur Zentralisation. Diese läßt sich künstlich nicht aufhalten. Wo natürliche Bedingungen für Zentralisation vorliegen, müssen verwaltungstechnische Bedenken zurücktreten. Und so gelangen wir weiter zu den Einnahmekontrollen (jetzt Verkehrskontrollen I und II) und der einheitlichen Ausarbeitung von Güterlade- und Leitungsvorschriften. Welche Vereinfachungen entständen dadurch, wenn das Rechnungswerk der Stationen nicht mehr von Kontrolle zu Kontrolle ausgetauscht werden müßte! Welche schleppenden Reste würden bei den Kassen wegfallen, wenn ihnen ein reines Soll zugestellt werden könnte, das naturgemäß unter getrennten Kontrollen erst auf Umwegen mit zeitraubendem Schriftwechsel und oft verspätet zustandekommt? Die Kontrollen der Generaldirektionen würden zwar wahrscheinlich die Zahl der Kontrollen verringern, aber im Erfolg wenig ändern.

Es will nun allerdings scheinen, daß eine so ausgestaltete Zentralstelle bei dem zukünftigen Riesenumfange der deutschen Eisenbahnen ein Koloß werden müßte, aber, wie gesagt, wäre dies nur scheinbar der Fall; denn unbeschadet der Geschäftseinheit unter einer leitenden Spitze können vollständig selbständige Abteilungen, z. B. für die Einnahmekontrollen und das Hauptwagenamt — bei den Einnahmekontrollen noch Unterabteilungen —, unter besonderen, voll verantwortlichen Direktoren gebildet werden. Schon ein Blick auf das preußische Eisenbahnzentralamt zeigt, was an zentralisierter Arbeit bei richtiger Einteilung geleistet werden kann. Die Quaatzschen Generaldirektionen würden sich bei einer wirtschaftlichen Zentralisation in reine Generalbetriebsleitungen — man wähle dafür vielleicht auch eine andere Bezeichnung — verwandeln, die natürlich auch in unserem zukünftigen Verkehrsbilde nicht entbehrt werden können.

Wir wenden uns nun eingehender zu den Quaatzschen Betriebsdirektionen. Quaatz nennt sie jedenfalls so, weil ihr Aufgabenkreis gegenüber den Generaldirektionen hierdurch sinnfälliger wird; denn die Generaldirektionen sollen von den heutigen Eisenbahndirektionen nach Quaatz das Tarifwesen, die Einnahmekontrollen, das Lohnwesen, den Erlaß allgemeiner Dienstvorschriften, die Personaldisposition in besonderen Fällen übernehmen. Danach würden die Betriebsdirektionen in etwas erweitertem Sinne den preußischen Eisenbahn-Betriebsämtern bis zum Jahre 1895 entsprechen. Dieses Vorbild hat anscheinend Quaatz auch zur Bildung von den Betriebsdirektionen unterstellten Bauämtern — bis 1895 hießen sie Bauinspektionen — veranlaßt. Aber gerade diese Vorbilder dürften uns nicht zur Nachahmung verlocken, wenn noch gar die Strecken solcher Betriebsamtsbezirke — nach Quaatz Betriebsdirektionsbezirke — etwa auf den Umfang der heutigen Eisenbahndirektionsbezirke gebracht werden sollen. Es war schon damals für die Dezernenten der Betriebsämter schwer, die Durchführung ihrer und der höheren Orts erlassenen Anordnungen bis zu dem unbedingt nötigen Maß selbst zu überwachen, überhaupt aus eigener Kenntnis Entscheidungen zu treffen, ganz zu schweigen von der Unmöglichkeit, der Kleinarbeit draußen gebührende Aufmerksamkeit zu schenken. Wie soll das erst geschehen von einem Punkte aus, der noch ferner liegt? Wir kämen dann wieder zu der ausgedehnten Arbeit der Kontrolleure. Der Dezernent wird sie zu seiner eigenen Information fortgesetzt hinausschicken müssen, um dann — aber nicht aus eigener Anschauung — seine Entscheidungen zu treffen, für die naturgemäß dann meist die Ansicht des Kontrolleurs ausschlaggebend sein wird. Es wird bei der Quaatzschen Organisation dazu kommen, denn unter allen Umständen soll bei ihm das wichtige Zwischenglied der heutigen Eisenbahnämter beseitigt werden. Es soll also ein Dezernent ausgeschaltet werden, der auf Grund ständiger örtlicher Anschauungen und bis ins einzelnste gehender Kenntnisse seines Bezirks den Dienst regelt und überwacht, Entschlüsse er oberen Behörde nach seinen Bezirkskenntnissen und Erfahrungen vorbereitet, mit einem Wort der oberen Behörde ein unentbehrlicher Gehilfe ist. Soll der Direktionsdezernent weite Reisen unternehmen, um eine an sich belanglose, aber doch der Kenntnis eines Dezernenten nicht entziehbare Sache örtlich zu beurteilen? Solche Fälle werden gar nicht so selten sein. Ist es richtig, das System der Kontrolleure, auf die nach Quaatz die Direktionsdezernenten schon jetzt angewiesen sind, noch weiter auszubauen, nur um die Eisenbahnämter aus der Welt zu schaffen? Quaatz glaubt allerdings, die Betriebs- und Verkehrsämter durch Bahnämter für Betrieb und Verkehr und durch Bauämter für Bahnunterhaltung ersetzen zu können. Aber schon diese Teilung muß Bedenken erregen. Die Trennung des Betriebes vom Bau und von der Bahnunterhaltung ist schon wegen des untrennbaren Zusammenhangs zwischen Betriebshandhabung und technischen Mitteln, wie Stellwerken, Blocks, Signalanlagen und Schienenweg, unratsam. Schon in einem großen Teil des Personals des ausführenden Dienstes ist durch zusammenhängende Tätigkeit Bau bzw. Bahnunterhaltung und Betrieb verkörpert, wie in den Bahnmeistern, Weichenstellern, Bahnwärtern. Der Weichensteller ist im Bahnhof, der Bahnwärter außerhalb des Bahnhofs im Betrieb und Bau (Bahnunterhaltung) tätig; den Bahnmeister führt sein Dienst nicht allein in den Bau und Betrieb seiner Strecke, sondern auch in alle Abhängigkeiten zwischen Bau und Betrieb seines Bezirks. Wo ist da der leitende Kopf, der

das Betriebswerk im ganzen in Gang setzt und in Gang erhält? Nach Quaatz muß das die Betriebsdirektion sein, denn Bahn- und Bauämter sind ja nebeneinander geordnet. Die Betriebsdirektion ist aber weit, und zwischen Bahn- und Bauämtern muß immer erst von Fall zu Fall die Einheit hergestellt werden. Das muß zu recht unliebsamen Erscheinungen führen, namentlich auch dann, wenn Stockungen des Betriebswerkes durch Unfälle, Störungen der Block- und Signalanlagen usw. eintreten. Der Betriebsamtsvorstand wäre dann nicht mehr da, der aus nächster Nähe, gestützt auf technisches Können und auf die Kenntnis des örtlichen Betriebes und als Vorgesetzter aller Betriebs- und Baubeamten, seine Verfügungen treffen könnte. Die Ausschaltung eines so wertvollen Gliedes würde man nicht verantworten können. Es ist überhaupt gefährlich, etwas organisch Zusammengehöriges, wie hier Bau und Betrieb, gewaltsam trennen zu wollen, wird doch der Bau gewissermaßen unter den Rädern ausgeführt. Das örtliche Wirken einer fachmännischen Stelle muß überall zu spüren sein. Könnte sich denn auch eine Betriebsdirektion mit allen den Personalaushilfen zwischen Bau und Betrieb befassen? Wir meinen, eine solche Instanz müßte an all der Kleinarbeit ersticken.

Es würde zu weit führen, noch alle möglichen Verwicklungen, die sich aus Trennung von Bau und Betrieb in der untersten Instanz ergeben, zu erörtern; wir wollen aber nicht unterlassen, bei dieser Gelegenheit auf einen Mangel, sagen wir auf einen Schönheitsfehler unserer heutigen Betriebsämter hinzuweisen; das ist die ungenügende Überwachung des Betriebes auf den Bezirksbahnhöfen, d. h. der Handhabung der reinen Betriebsvorschriften sowie der Zugbildung, der Güterwagenbewegung usw. Da bliebe noch ein weites Betätigungsfeld für den Betriebsamtsvorstand.

In einem Aufsatz der Nr. 86 Jahrg. 1919 d. Ztg. tritt Privatdozent Dr.-Ing. Jänecke dafür ein, daß dem Betriebsamtsvorstand die Wagendienstprüfung zu übertragen wäre. Er hätte ihm aber nicht Gebiete zuweisen dürfen, die allein dem Verkehrsdienst eigentümlich sind: die Wagengestellung und Zugabfertigung im Sinne einer verkehrsdienstlichen Verrichtung. Der Betrieb möge nur dafür sorgen, daß Wagen pünktlich gestellt, Züge pünktlich und gut ausgelastet abgefertigt werden, aber die Wagenbestellung, Wagenbedarfs- und Wagenbestandsmeldung, Wagenverteilung, Wagenüberweisung an Besteller, Wagenausnutzung auf Grund der Wagenreglements und der Tarife muß naturgemäß der Überwachung des Verkehrsfachmannes verbleiben. In einen Irrtum verfällt Jänecke auch dadurch, daß er die Zugabfertiger allgemein als mit dem Betriebe zusammenhängend bezeichnet. Vielleicht verwechselt er den Zugabfertiger mit dem Zugzusammensteller (Rangiermeister, Stationsbeamten), denn der Zugabfertiger besorgt in der Regel nur die Vermittelung zwischen Zugführer und Abfertigung und von Zugführer zu Zugführer hinsichtlich der Übernahme und Übergabe der Wagen und der zugehörigen Frachtpapiere. In verschiedenen Bezirken besorgen allerdings die Zugabfertiger noch Betriebsgeschäfte, indem sie z. B. Wagen vor dem Ablaufen mit Gleis- oder Gruppennummern beschreiben oder auch Rangierzettel ausschreiben. Sie arbeiten dann aber im Gemeinschaftsdienst und unterstehen denselben Stellen wie alle sonstigen Gemeinschaftsbeamten.

(Schluß folgt.)

Die Berliner Verkehrsunternehmungen im ersten Jahre der Republik.

Unter dieser Überschrift ist von dem Geheimen Baurat Dr.-Ing. Kemmann im Märzheft der Zeitschrift für Kleinbahnen eine Abhandlung erschienen, die in ihrer sachlichen Sprache recht eindringlich die unheilvollen Wirkungen und Gefahren vor Augen führt, die die Ereignisse des letzten Jahres für das großstädtische Verkehrswesen gebracht haben. Wir möchten im nachstehenden einige Hauptpunkte daraus ihrer allgemeinen Bedeutung wegen wie auch zur Beleuchtung der in den letzten Tagen durch die Presse gegangenen Nachrichten über die neuesten geradezu ungeheuerlichen Lohnforderungen der Berliner Hochbahn- und Straßenbahnangestellten wiedergeben.

Das Berliner Verkehrswesen stand im Jahre 1919 im Zeichen der Revolution. Sie hat zu den Zuständen in Deutschland geführt, die der Engländer als den trockenen Bolschewismus kennzeichnet. Die im raschen Rollen befindliche Lawine der sozialen Umwälzung, die — wie Johannes Scherr schon in den siebziger Jahren vorausgesagt hat — durch Reformen nicht mehr aufgehalten werden kann, hat auch das Verkehrswesen ergriffen. Typisch dafür sind die sozial begonnenen, aber ins Politische verkehrten Lohnbewegungen, deren Hilfs- und Druckmittel die andauernden aktiven und passiven Streiks gewesen sind, die das Verkehrswesen nicht zur Ruhe kommen ließen. Es ist klar, daß alle diese Lohnbewegungen in einer Zeit, in der Handel und Wandel völlig daniederliegen, die Preisbewegung in aufsteigender Richtung beeinflussen, und diese führt im Kreislauf wieder zu neuen Lohnsteigerungen. Beide zusammen haben wesentlichen Anteil an der außerordentlichen Entwertung unserer Zahlungsmittel.

Als Beleg für diese durch die Revolution vollzogenen Wandlungen im hauptstädtischen Verkehrswesen dient zunächst eine Darstellung der Lohnentwicklung bei der Berliner Hoch- und Untergrundbahn. Bei dieser Gesellschaft sind die Durchschnittskosten für die Arbeitsstunde, die in den Jahren 1911 bis 1914 etwa 52 ₰ betragen hatten, während des Krieges nur in immerhin erträglichem Maße angewachsen. Sie hatten, als die deutschen Truppen den Kampf abbrachen, den Betrag von 1,30 ℳ noch nicht überschritten. Das waren Verhältnisse, die nach Abschluß des Waffenstillstandes noch die Durchführung von Notstandsarbeiten als möglich erscheinen ließen. Selbst die stärkeren Aufwärtsbewegungen der Löhne und Baustoffpreise, die zu Anfang 1919 einsetzten, wurden auch von Männern mit anerkanntem Weitblick noch als vorübergehende angesehen, von denen man keine wesentliche Beeinträchtigung des Wiederaufbaues im Wirtschaftsleben befürchtete. Aber je länger je mehr zeigte sich, daß es sich bei den Lohnbewegungen um eine weitzügig angelegte, planmäßig genährte politische Bewegung marxistischer Richtung handelte, bei der die Massen der mehrheitssozialistischen Führung immer mehr entglitten und immer weiter in das Fahrwasser des Kommunismus hineingetrieben wurden. So wuchsen denn bei der Hochbahn die Stundenaufwendungen im Jahre 1919 von 2,15 ℳ auf 2,80 ℳ und vom 1. Januar 1920 ab auf 3,50 ℳ. Diese Entwicklung ist bei der nach dem Kriege besonders stark hervorgetretenen Empfänglichkeit der Volksmassen für politische Irrlehren noch keineswegs abgeschlossen. Aber schon bei den zuletzt genannten Lohnkosten würde sich eine Steigerung der Jahresbezüge für die Hochbahnangestellten gegenüber 1918 von 7,5 auf 27 Millionen, der Straßenbahnangestellten von 38 auf 130 Millionen Mark ergeben haben. Die Aktionäre der Straßenbahn (d. h. der Verband Groß-Berlin) würden demgegenüber, wenn eine Dividende von 6 % ausgeschüttet werden könnte — schon für das Jahr 1919 dürfte sich überhaupt keine Dividende ergeben —, im ganzen nur etwa 6 Millionen Mark erhalten. Der Kapitalertrag stünde bei einem Gewinnanteil von 6 % zu den Lohn- und Gehaltssummen im Verhältnis von 1 : 21 bei der Straßenbahn, und von 1 : 7½ bei der Hochbahn, während sich das Verhältnis im Jahre 1918 noch auf 1 : 6½ und 1 : 2½ stellte. Die ganze Lohnentwicklung ist eben außer dem rein Tatsächlichen noch der Ausdruck für ein weiteres, nämlich für das Verschwinden jedes Interesses an der Allgemeinheit und an dem Wohlergehen der Unternehmungen selbst, denen die Angestellten im Gegenteil nach und nach alles Lebensblut abzuzapfen suchen. Die Unternehmungen werden einer Art der Sozialisierung zugeführt, die das Erträgnis nicht mehr, wie bei den früheren Verstaatlichungen oder Verstadtlichungen, der Allgemeinheit überläßt, sondern im Sinne der Syndikalisierungen für die Angestellten selbst beschlagnahmt. Die Verteilung einer Dividende von 6 % an die Gesamtheit der 15 000 Angestellten der Straßenbahn würde die augenblicklichen durchschnittlichen Lohneinnahmen des einzelnen Angestellten von 8500 ℳ nur noch um etwa 400 ℳ, d. i. um 4,7 % erhöhen können. So weit ist also schon die Syndikalisierung der Unternehmungen vorgeschritten.

Dem Jahre 1919 gehört auch die weitgehende Ausbildung

der Tarifverträge und der Schlichtungsausschüsse an, deren Rechtsprechung sich den Zeitströmungen angepaßt hat; der alte Rechtsgrundsatz, daß, wer Rechte beansprucht, auch Pflichten übernehmen müsse, wird von den Angestellten mehr und mehr außer Kraft gesetzt. Die Wirkung auf die Finanzen ist verheerend. Daß auf diese Weise unsere Wirtschaft völlig zerrüttet werden muß, ist der Menge heute noch nicht zum Bewußtsein gekommen. Arbeitsamkeit, Pflichttreue und Ordnungssinn, einst hochbewertete Wesenszüge des Deutschen, sind leere Begriffe geworden. „Freie Bahn den Untüchtigen", die den Tüchtigen die Regeln vorschreiben, wie die Jugend den Erfahrenen, der Ledige dem Verheirateten, ist auch im Verkehrswesen zum Leitmotiv geworden. Die soziale Entartung will es so, und die Betroffenen wissen sich ihrer nicht zu erwehren.

Die Preiskurven für die Sachgüter müssen, da sich alle Preise letzten Endes auf Löhne gründen, einen ähnlichen Linienlauf aufweisen wie die Lohnkurven. Hier ist es vor allem die Kohle, die auf alle Bedarfsgüter verteuernd wirkt. Der Tonnenpreis von 16½ ℳ, den z. B. die Hochbahn bei Kriegsbeginn frei Kraftwerk gezahlt hatte, hatte sich Ende 1918 kaum verzweifacht, Ende 1919 jedoch schon versiebenfacht. Auch diese Aufwärtsbewegung ist bekanntlich noch lange nicht zu Ende. Die am 1. März 1920 erfolgte Verdoppelung der Bahnfrachtsätze steigert den Preis für die Tonne Kohlen für Berlin von 170 auf 250 ℳ. Die Rückwirkung auf alle Bedarfsgüter, einschließlich der Lebensmittel, kann man sich unschwer vorstellen. Bei den Schienen und anderen Eisenerzeugnissen, wie auch bei allen übrigen für Verkehrsanlagen notwendigen Bau- und Betriebsstoffen liegen die Verhältnisse ähnlich. Vierachsige Triebwagen der Großen Berliner Straßenbahn, die vor dem Kriege etwa 20 000 ℳ kosteten, sind heute, wenn überhaupt, nicht unter dem Zehnfachen zu haben; die Kosten eines Triebwagens der Hochbahn sind von 38 000 ℳ auf 350 000 ℳ gestiegen.

Die Verkehrsunternehmungen vermögen den erhöhten Ansprüchen ihrer Angestellten und den Preissteigerungen der Bau- und Betriebsstoffe nur durch ständige Tariferhöhungen gerecht zu werden. Seit 1. April d. J. sind wir sogar bei der Straßenbahn auf dem 50 ₰-Tarif angelangt. Die Hochbahn hat ihre Fahrpreise, die bis zur fünften Station und darüber hinaus zu verstehen sind, auf 50 und 60 ₰ in der dritten und 60 und 75 ₰ in der zweiten Klasse erhöhen müssen. Die Staatsschnellbahnen befördern noch zu billigeren Sätzen, doch stehen auch hier ab 1. Juni d. J. beträchtliche Erhöhungen bevor.

Das Mittel fortgesetzter Fahrpreiserhöhungen ist indessen zweischneidig. Der Zuwachs an Einnahmen hält, wie sich schon bei den ersten Preiserhöhungen erwies, mit den Fahrpreissteigerungen nicht Schritt. Es treten Abwanderungen und bei abgestuften Tarifen gleichzeitig innere Verschiebungen im Verkehr ein, die den Einnahmenzuwachs verlangsamen, bis das Verfahren schließlich an einem toten Punkte anlangen muß, an dem weitere Fahrpreiserhöhungen keinen Einnahmezuwachs mehr erbringen, sondern nur noch die „antisoziale" Wirkung haben, den Verkehr abzudrängen und das Verkehrsmittel seinen gemeinnützigen Zwecken mehr und mehr zu entfremden. Die ungesunde Tarifanspannung arbeitet aber auch der Dezentralisation der Großstädte entgegen, führt also wieder zu größerer Zusammenballung der Bevölkerung, also zum Gegenteil des früher Erstrebten.

Nun handelt es sich aber nicht nur darum, die Betriebe wieder in Ordnung zu bringen, sondern auch darum, für die notwendigen Erweiterungen der Unternehmungen zu sorgen und das Angefangene fertigzumachen. Teuerung und Materialmangel machen aber zurzeit überhaupt unmöglich, Wohnbauten auszuführen. Unter diesen Umständen ist naturgemäß vorerst auch ein Bedürfnis nach weiterer Ausdehnung der Verkehrsmittel in die noch freien Außengebiete, um etwa früheren Idealen entsprechend als Pioniere einer weiteren Besiedelung vorzuarbeiten, nicht mehr vorhanden. Bleibt also nur die weitere Ausgestaltung und Verbesserung des Vorhandenen. Hier sind nun die Straßenbahnen allenfalls in der Lage, ihr dichtmaschiges Netz durch Zufügung einzelner Bindeglieder zu ergänzen. Bei dem staatlichen Netz der Schnellbahnen, der Stadt-, Ring- und Vorortbahnen wird an dem beschlossenen Ersatz der Dampfkraft durch elektrische Kraft wohl weitergearbeitet werden können. Die Einrichtung des elektrischen Betriebes auf den einem großen Arbeiterverkehr dienenden Strecken vom Stettiner Bahnhof nach Hermsdorf soll bis Ende 1921 beendet werden. Innerhalb des Netzes der — nicht vom Staate betriebenen — neuen elektrischen Schnellbahnen, dem ja die Linien der Hochbahn angehören, liegen die Aufgaben schwieriger, da es sich hier um sehr kostspielige Neubauten handelt. Vor allem steht zur Erörterung die Fertigstellung der Berliner Nordsüdbahn und der A. E. G.-Schnellbahn, deren Bau noch während des Krieges soweit wie möglich gefördert wurde. Daß bei der geradezu ungeheuerlichen Steigerung aller Löhne und Baustoffpreise und dem herrschenden Materialmangel die Bauten gegenwärtig selbst als Notstandsarbeiten nicht weitergeführt werden können, liegt klar zutage. Das haben auch die Gerichte anerkannt, die die A. E. G.-Schnellbahn von der Fortführung der Bauarbeiten, die von seiten des Verbandes Groß-Berlin und der Stadtgemeinde Berlin gefordert wurde, entbunden haben! Anderseits ist offensichtlich, daß die angefangenen Arbeiten nicht dauernd liegenbleiben können. Woher aber sollen die Hunderte von Millionen genommen werden, die zur Fertigstellung noch erforderlich sind? Wird man den schon über und über belasteten Steuerzahlern auch noch diese Lasten aufbürden wollen? Oder wird das Ausland, für das die Mark ja nur noch Pfennige sind, einspringen, indem man ihm vielleicht auch gleich die ganzen Unternehmungen ausliefert? Wie es kommen wird, ist schwer zu prophezeien. — Auch der Bau der Erweiterungslinien der Hochbahngesellschaft vom Wittenbergplatz nach dem Gleisdreieck wird wohl, wenn die nicht aufschiebbaren Arbeiten auf dem Nollendorfplatz und in der anschließenden Kleiststraße fertiggestellt sein werden, zum Stilliegen kommen. Hoffen wir, daß die weiteren wichtigen, seit vielen Jahren betriebenen Schnellbahnpläne nicht ad calendas graecas vertagt zu werden brauchen. Allerdings muß bei den Zukunftsplänen berücksichtigt werden, daß Berlin bei den veränderten politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen, durch die Deutschland und das deutsche Volk den Absichten seiner Feinde entsprechend von der Teilnahme am Weltverkehr in starkem Maße ausgeschlossen bleiben soll, die Rolle, die es vor dem Kriege in der Welt spielte, in Zukunft nicht mehr spielen wird. Infolgedessen wird auch das Verkehrsbedürfnis einen Rückgang erfahren und die Ausführung mancher neuen Schnellbahn weniger dringlich werden. Nichtsdestoweniger wäre ihr Fehlen für Berlin aufs schmerzlichste zu beklagen, da sie Bindeglieder des Verkehrs darstellen, die, wie die Hochbahn, schon vor Jahrzehnten hätten in Angriff genommen werden müssen.

Um auf dem Gebiete des Berliner Verkehrswesens wieder zu geordneten Verhältnissen, zu erschwingbaren Fahrpreisen, zur früheren vorbildlichen Sauberkeit, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit im Betriebe zu kommen, gibt es — wie auf allen anderen Gebieten — kein anderes Mittel, als rastlose Arbeit. Es bedarf vor allem der Erkenntnis, daß die Herstellung von Papiernoten nicht gleichbedeutend ist mit der von Sachgütern, deren Erzeugung allein uns dem Auslande gegenüber wieder tauschfähig machen kann. Tritt eine Besserung in dieser Hinsicht nicht ein, so wird — um mit Scherr zu reden — die Logik der Geschichte eines wüsten Tages ihr Recht fordern, und die Geschicke werden sich erfüllen.

Die Ereignisse in den wenigen Tagen, seit der Kemmannsche Aufsatz erschienen ist, zeigen leider mit erschreckender Deutlichkeit, daß man zurzeit noch von den eben genannten Voraussetzungen für eine Wendung zum Besseren weiter denn je entfernt ist. Bei den Berliner Verkehrsunternehmungen üben die am 1. April d. J. in Kraft getretenen Tariferhöhungen — wie sich bereits deutlich ausprägt — die von Kemmann angekündigten verkehrshemmenden Wirkungen in starkem Maße aus, so daß der finanzielle Erfolg der Erhöhungen bedeutend eingeschränkt wird. Zum 1. April sind nun von den Angestellten der Straßenbahnen und der Hochbahn Lohnforderungen erhoben worden, die alle bisherigen Forderungen in den Schatten stellen, und die z. B. die Straßenbahn jährlich mit der gewaltigen Summe von 100 Millionen Mark belasten würden. Die jetzigen Bezüge würden sich danach im Durchschnitt etwa verdoppeln und beispielsweise für Zugfahrer der Hochbahn ein Jahreseinkommen von 14 940 ℳ, für Fahrkartenausgeberinnen und Reinigungsfrauen ein solches von 12 480 ℳ, für Schaffner der Straßenbahn von 14 726 ℳ ausmachen, wozu dann noch Kinderzulagen in Höhe von jährlich 624 ℳ für jedes Kind treten würden. Es ist klar, daß Forderungen in solchem Ausmaße — so wenig selbstverständlich angesichts der fortschreitenden Verteuerung des Lebensunterhalts die Berechtigung von Lohnforderungen an sich bestritten werden kann — niemals auch nur annähernd durch neue Tariferhöhungen ausgeglichen werden können, daß sie vielmehr die Gefahr einer Verkehrslähmung schlimmster Art und eines völligen Zusammenbruchs der Unternehmungen in sich schließen. Hoffentlich führt die Erkenntnis der für die Volksgesamtheit und ebenso für die Angestellten selbst drohenden Gefahren noch zu einer verständigen Lösung. Freilich ist nicht zu vergessen, daß die Straßenbahn, die wegen der überaus großen Zahl ihrer Angestellten in der behandelten Frage eine maßgebende Rolle spielt, seit ihrer Kommunalisierung in Lohnangelegenheiten von den Anschauungen der Stadtverwaltung abhängig ist, und diese ist, wie Vorgänge gezeigt haben, nur allzu geneigt, den Forderungen weiter entgegenzukommen, als es ein selbständiges Unternehmen zu tun in der Lage ist.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die Verreichlichung der Eisenbahnen.** Der 26. Ausschuß der Nationalversammlung behandelte am 13. d. M. den Staatsvertrag für die Bildung von Reichseisenbahnen. Die Erörterung wurde, wie wir der „D. Allg. Ztg." entnehmen, eingeleitet durch Ausführungen des Abg. Dr. Becker (Hessen) (D. Vp.), die in einer herben Kritik des Vertrages gipfelten. Merkwürdig sei, daß den Ländern die Schulden abgenommen, ihnen aber Vermögenswerte gelassen würden. Auch der Beamtenschaft seien viele Vorteile eingeräumt und die Beförderungsmöglichkeit in der gleichen Weise gesichert wie in den Ländern. Das schließe eine Neuorganisation mit dem Ziele von Ersparnissen aus. Im ganzen genommen müsse er als Freund der Verreichlichung sagen, daß er den Vertrag, sowohl in seinen Grundlagen als auch in seiner Ausgestaltung, für außerordentlich bedenklich halte. Reichsfinanzminister Dr. Wirth ersuchte trotz gewisser Bedenken um Genehmigung des Vertrages; auch die Länder rechneten im Hinblick auf die Bedürfnisse der Beamten und Arbeiter der Eisenbahnen damit. Der Minister äußerte sodann seine großen Besorgnisse über die Gestaltung des ersten Haushalts für die Reichseisenbahnen; er werde einen sehr großen in die Milliarden gehenden Fehlbetrag bringen. Bei Ablehnung des Vertrages würde das beim erzwungenen Wettrennen der Länder bei Gewährung von Zuschlägen und Nachtragsetats im Interesse des Personals noch größer werden. Auch die politische Seite dürfe nicht außer acht gelassen werden. Im Hinblick darauf, daß der Reichsverkehrsminister nicht anwesend war, wurde die Weiterberatung vertagt.

Die Vereinigung niederrheinisch-westfälischer Handelskammern, die Vereinigung südwestdeutscher Handelskammern und andere industrielle Vereinigungen des Westens haben, wie die „D. Allg. Ztg." meldet, an den Reichskanzler, die Nationalversammlung und den Reichsverband der deutschen Industrie ein Telegramm gerichtet, in dem sie vor der übermäßig eiligen Erledigung der Frage des Übergangs der Verkehrsmittel auf das Reich warnen. Die übereilte Einbringung dieses Gesetzes in einer Zeit schwerer innerer Wirren ohne Beteiligung der Wirtschaftsvertretungen bedeute eine Vergewaltigung der Wirtschaft wie der öffentlichen Meinung, weshalb sie im Namen der westdeutschen Volkswirtschaft schärfsten Einspruch erheben und Aufschub der Beratung verlangen.

Wie wir derselben Quelle entnehmen, hat auch der Verband reisender Kaufleute Deutschlands bei der Nationalversammlung gegen die sofortige Verabschiedung der Staatsverträge wegen Übernahme der Eisenbahnen auf das Reich Einspruch erhoben, weil er von den Verträgen eine neue erhebliche Belastung des gesamten Verkehrswesens erwartet.

— **Pässe für das neu besetzte westliche Gebiet.** Wie die Eisenbahndirektion in Frankfurt (Main) mitteilt, ist für die Ein- und Ausreise in das neu besetzte Gebiet ein von der Besatzungsbehörde in Frankfurt (Main), Mainz oder Darmstadt visierter Paß unbedingt erforderlich. Bei fehlenden Paßausweisen erfolgt Festnahme der Reisenden.

— **Die Eisenbahnerverbände gegen den Terror.** Aus Essen wird unterm 13 April gemeldet. Die fünf Eisenbahnerverbände: Gewerkschaftsbund deutscher Eisenbahnbeamter, Gewerkschaft deutscher Lokomotivführer, Gewerkschaft deutscher Rangierbediensteter, Allgemeiner Eisenbahnerverband und Gewerkschaft deutscher Eisenbahner, die eine Arbeitsgemeinschaft eingegangen sind, erklärten in einer Versammlung, wenn die Regierung dem Druck von links weiter nachgebe und das Industriegebiet wieder ohne Schutz lasse, müßten die Eisenbahner zur eigenen Sicherheit und zur Sicherung Westdeutschlands zur Selbsthilfe greifen. Die Arbeitsgemeinschaft wurde beauftragt, alles für einen neuen Kampf vorzubereiten, wenn sich die Vorkommnisse der letzten Woche wiederholen sollten. Jedem Terror, ob von rechts oder links, solle mit Energie entgegengetreten werden.

— **Elektrische Uhren auf den Berliner Bahnhöfen.** Wie vor einiger Zeit berichtet wurde, werden die Uhrenanlagen auf den Berliner Bahnhöfen modernisiert, und zwar sollen die zurzeit im Betriebe befindlichen mechanischen Uhren durch eine neuzeitliche elektrische Zentraluhrenanlage ersetzt werden. Diese elektrische Zentraluhrenanlage ist nunmehr auf dem Schlesischen, dem Lehrter, dem Anhalter und dem Potsdamer Bahnhof fertiggestellt und entspricht allen neuzeitlichen Anforderungen in weitestgehendem Maße. Während bei den alten auf den übrigen Berliner Bahnhöfen noch im Betriebe befindlichen mechanischen Uhren eine einigermaßen genügende Übereinstimmung der verschiedenen Zifferblätter nur sehr schwer durch häufige und heute sehr kostspielige Kontrollen hergestellt werden konnte, zeigen bei der elektrischen Zentraluhrenanlage sämtliche angeschlossenen Zifferblätter genau die gleiche Zeit an, ohne dabei einer Nachstellung oder einer Kontrolle zu bedürfen. Dies wird dadurch erreicht, daß die Nebenuhren auf elektrischem Wege von einer besonders genaugehenden Hauptuhr angetrieben werden. Die Uhrenanlage ist dabei so eingerichtet, daß sämtliche mit elektrischen Uhren ausgerüsteten Bahnhöfe durch selbsttätige Überwachungseinrichtungen zwangsläufig völlig übereinstimmend im Gange erhalten werden. Welche Vorteile genau gehende Uhren für die Abwickelung des Betriebes haben, braucht nicht besonders betont zu werden.

— **Zum Plane des Neckarkanals** haben jetzt die Staatsregierungen von Württemberg und Baden endgültig Stellung genommen, indem sie sich mit einer gleichlautenden Entschließung der beiderseitigen Landesversammlungen einverstanden erklärten, welche sie auffordertc, dafür einzutreten, daß die Reichsregierung der Nationalversammlung eine Vorlage wegen Bewilligung der Mittel für die Herstellung eines großen Schiffahrtsweges für 1200-Tonnen-Schiffe auf dem Neckar von Mannheim bis Plochingen unter gleichzeitigem Ausbau der Wasserkräfte auf dieser Strecke macht, und das Reich die Bauarbeiten in Angriff nimmt. Die Regelung des Überganges des Neckarkanals in Eigentum und Verwaltung des Reiches gemäß Artikel 97 der Reichverfassung im einzelnen soll vorbehalten bleiben. — In der Entschließung des Ausschusses der badischen Landesversammlung ist noch hinzugesetzt, daß die sofortige Inangriffnahme der Arbeiten notwendig sei, und wird außerdem der Erwartung Ausdruck gegeben, daß sich die Reichsregierung und die Nationalversammlung nicht gegen die Fortsetzung des Kanals bis Ulm aussprechen werden. — Dieser letztere Punkt ist allerdings an der ganzen Sache auch der springende. Es handelt sich darum, ob Reich, Regierung und Nationalversammlung, zu bewegen sein werden, zugunsten von Süddeutschland, hauptsächlich aber zum Vorteile Württembergs (Baden ist bei diesen Bestrebungen nur mit vorgespannt) sehr beträchtliche Mittel aufzuwenden, um damit einen Kanal herzustellen, der anderen Gebieten Deutschlands schweren Schaden bringen muß, wofern diese nicht ebenfalls die Kanäle erhalten, um die sie sich bemühen. Von einer „sofortigen Inangriffnahme" kann unter solchen Umständen nicht die Rede sein. Hier ist zunächst eine allgemeine Verständigung über die verschiedenen Kanalpläne dringend nötig. F. W.—W.

— **Oberfinanzrat Droscha †.** Am 12. d. M. ist in Dresden das Mitglied der Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, Oberfinanzrat Dr. jur. Oskar Droscha verschieden. Er hat der Sächsischen Staatseisenbahnverwaltung während seiner vieljährigen Tätigkeit außerordentlich wertvolle Dienste geleistet, besonders auch auf dem Gebiete der Wohlfahrtsfürsorge. Seinem tatkräftigen Eingreifen ist die Lebensfähigkeit und das ersprießliche Wirken vieler Baugenossenschaften im Interesse des Eisenbahnpersonals zu danken. Im Kreise seiner Kollegen war er wegen seiner Tüchtigkeit und seines liebenswürdigen Wesens hochgeschätzt und sehr beliebt.

Österreich.

— **Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft.** Der Geschäftsbericht für das abgelaufene Jahr bemerkt, daß die Lasten der Gesellschaft durch die allgemeinen Preissteigerungen und die Lohnsteigerungen eine nicht unbedeutende Erhöhung erfahren haben, die nur teilweise durch erhöhte Mietsätze abgebürdet werden konnten. Die Verhandlungen mit den Nationalstaaten wegen Sicherstellung und Zusammenfassung des auf deren Gebiete befindlichen Fahrparks gestalteten sich schwierig und vorläufig wurde nur mit einem einzigen Nationalstaat eine Vereinbarung getroffen, durch welche dieser die auf seinem Gebiete befindlichen Wagen zu einem den gegenwärtigen Verhältnissen halbwegs entsprechenden Preise für längere Zeit in Miete genommen hat. Was die in den anderen Nationalstaaten befindlichen Wagen anbelangt, so können die Ausstände noch immer nicht als uneinbringlich betrachtet werden, immerhin glaubt aber die Verwaltung, mit einer namhaften Einbuße an den ihr für 1919 zustehenden Einnahmen

sowie mit einem Verluste an ihrem Eigentum rechnen zu müssen. Bei den Wagen, die außerhalb des Netzes der früheren österreichischen Staatsbahnen untergebracht waren, ist insoweit eine befriedigende Änderung zu verzeichnen, als der größte Teil der restlichen Normalwagen für eine Reihe von Jahren zu erhöhten Preisen in Miete genommen wurde. Bei Spezialwagen, insbesondere Kesselwagen, ist die Nachfrage eine außerordentlich rege, und diese können zu weit höheren Preisen vermietet werden, als dies noch vor kurzem der Fall war. Der buchmäßige Stand des Fahrparks stellt sich auf insgesamt 3456 Wagen.

Übrige europäische Länder.

— **Betriebsergebnisse der schwedischen Staatsbahnen für 1919.** Nach dem vorläufigen Berichte der Eisenbahndirektion stellen sich die Einnahmen für 1919 auf 298 gegen 255,4 Millionen Kronen im Jahre 1918. Die Zunahme ist hauptsächlich der Erhöhung der Tarife zuzuschreiben und hat alle Verkehrsgebiete mit Ausnahme des Lapplanderzes, das geringere Einnahmen als im Vorjahre erbrachte, umfaßt. Die Einnahmevermehrung ist am größten im Personenverkehr, bei welchem Verkehrsvermehrung und Tariferhöhung zusammenwirkten; geringer ist die Einnahmevermehrung beim Güterverkehr, weil eine Verkehrsminderung den erhöhten Tarifen entgegenwirkte. Hinsichtlich der Einnahmen erinnert die Direktion daran, daß die Staatsbahnen wegen weiteren Ersatzes im ganzen 21,233 Millionen Kronen für Lapplandserztransporte in den Jahren 1915—18 eine Forderung im Prozeßwege geltend gemacht haben, und daß für 1919 eine Forderung von ungefähr 11 Millionen Kronen erhoben werden soll. Rechnet man die vorläufigen Zusatzabgaben ab, so findet man, daß die aus den regelmäßigen Tarifen herrührende Einnahme 108,5 gegen 114,2 Millionen Kronen im Jahre 1918 erreichte. Die Minderung ist hervorgerufen durch den bedeutenden Verkehrsrückgang im Güter- und Lapplandserzverkehr, der durch die Verkehrsvermehrung im Personenverkehr nicht ausgeglichen werden konnte. Aus einem Vergleiche zwischen den Jahren 1913 und 1918 geht hervor, daß die Gesamteinnahmen ausschl. der vorläufigen Zusatzabgaben*) von 88,7 auf 108,5 Millionen Kronen oder mehr als 22,3 % zugenommen haben. Diese Zahl gibt also einen Maßstab für die Zunahme des Verkehrs, die während des Zeitraumes 1913 bis 1919 auf den schwedischen Staatsbahnen eingetreten ist.

Die Ausgaben haben 309 Millionen Kronen erreicht, also gegenüber 1918 eine Vermehrung um 4,7 Millionen Kronen. Die beiden wichtigsten Ausgabeposten sind die Kosten für Personal und Brennstoff. Diese haben im Jahre 1919 betragen 134,3 und 80,4 Millionen Kronen gegen 116,2 und 108,1 Millionen Kronen im Jahre 1918. Während also die Brennstoffkosten dank der etwas niedrigeren Kohlenpreise um 27,7 Millionen Kronen abnahmen, sind die Personalkosten um 18,1 Millionen gestiegen. Die letztere Vermehrung ist teils einer von 1919 an wirkenden vorläufigen Lohnaufbesserung, teils erhöhten Teuerungszulagen zuzuschreiben.

Der Betriebsverlust im Jahre 1919 machte 11,1 Millionen Kronen aus. Die Direktion hebt in diesem Zusammenhange hervor, daß, falls die am 1. August 1919 angenommene Tariferhöhung das ganze Jahr gegolten hätte, die Einnahmen um 40 bis 45 Millionen Kronen zugenommen haben würden und der Verlustabschluß des Jahres einem Gewinn von ungefähr 30 Millionen Kronen Platz gemacht hätte.

Aus dem Verkehrsbericht geht hervor, daß die Anzahl der Reisen um nicht weniger als 2,7 Millionen zugenommen hat. In erster und zweiter Klasse war sie zwar etwas größer als im Jahre 1918, aber bedeutend geringer als 1913, natürlich im Zusammenhange mit der größeren Tariferhöhung für diese Wagenklassen. Reisen in zweiter Klasse kommen nunmehr nur noch auf längeren Strecken vor.

Seit der Güterverkehr während der Verkehrshochflut im Jahre 1916 seinen Gipfelpunkt erreichte, ist er ununterbrochen von Jahr zu Jahr zurückgegangen, und im Jahre 1919 war er bedeutend niedriger als 1918. Die Verminderung von 1918 auf 1919 machte 11,8 % nach der Tonnenzahl und 11 % nach den Tonnenkilometern aus. Die mittlere Beförderungslänge war 1919 unbedeutend geringer als 1918. Indessen ist der Güterverkehr trotz der ununterbrochenen Abnahme der letzten Jahre nicht unter die im Jahre 1913 erreichte Zahl gesunken. Vom Jahre 1913 zum Jahre 1919 liegt eine Vermehrung um 11,8 % der Tonnenzahl und um 52,2 % der Anzahl der Tonnenkilometer vor. Die weit stärkere Vermehrung der Tonnenkilometer gegenüber den Tonnen zeigt, daß die Beförderungslängen gewachsen sind. Dr. S.

*) Vgl. diese Zeitung 1919 S. 762. Diese Zusatzabgaben sind veranlaßt durch den mit 60 Millionen Kronen Verlust ungemein ungünstigen Rechnungsabschluß der schwedischen Staatsbahnen für 1918. Sie kleiden sich in die Form eines neuen Zonentarifes im Personenverkehr. Für den Güterverkehr wurde inzwischen die frühere Zuschlagsabgabe von 50 % für Eil- und Frachtstückgut auf 300 % erhöht, dagegen für Frachtgut in Wagenladungen, Massengüter umfassend, von 50 auf 200 %, beginnend mit 1. Januar 1920, herabgesetzt.

— **Sammelladungen in England.** Um die Ausnutzung der Güterwagen zu verbessern und den Verkehr überhaupt zu entlasten, haben einige englische Eisenbahngesellschaften auf die Versender von Stückgütern in dem Sinne eingewirkt, daß eine Anzahl benachbarter Versender ihre kleinen Stückgüter nicht mehr alltäglich als Einzelsendungen, sondern an bestimmten Tagen der Woche, zu Wagenladungen nach demselben Ziel zusammengefaßt, verschicken. Einige Gesellschaften erklären, daß sie davon nur wenig Vorteil gehabt haben, andere sind mit dem Erfolg dieser Maßnahme sehr zufrieden. Auf einer verkehrsstarken Strecke betrug z. B. die Zahl dieser Sammelsendungen im Anfang 2000 t in der Woche, neuerdings aber 8000 t. Neben der besseren Ausnutzung der Güterwagen spielt dabei namentlich auch die Entlastung der Übergangsbahnhöfe eine wichtige Rolle. Man will daher diese Art des Sammelladungsverkehrs weiter ausbauen und verspricht sich davon gute Ergebnisse.

Fremde Erdteile.

— **Eine elektrische Fernbahn in Japan.** Zwischen Tokio und Osaka wird der Bau einer elektrischen Schnellbahn geplant, die die ansehnliche Länge von 460 km haben wird. Die Kosten sind mit 100 000 000 Yen (1 Yen = 4 ℳ nach Friedenskurs) veranschlagt. Die Linienführung ist so gewählt, daß die neue Schnellbahn etwa 110 km kürzer wird als die bestehende Dampfbahn. Es ist zweifelhaft, ob die Regierung zu dem Plan, der von privater Seite ausgeht, die Genehmigung, die bereits beantragt ist, erteilen wird. Sie würde dadurch für ihre Dampfbahn einen Wettbewerb durch ein neuzeitliches, aussichtsreiches Verkehrsmittel zulassen.

— **Ein Unterseetunnel in Japan.** Die japanischen Staatseisenbahnen beabsichtigen den Bau eines Tunnels unter der Meerenge zwischen Schimonoseki und Modschi, um die Eisenbahnen der Hauptinsel Hondo oder Honschiu mit denen der kleineren Insel Kiuschiu in Schienenverbindung zu bringen. Zurzeit wird diese Verbindung durch Fähren hergestellt, was selbstverständlich nur eine mangelhafte Verbindung bedeutet, und man verspricht sich von dem Tunnel eine erhebliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse. Die Vorarbeiten sind bereits so weit gediehen, daß die Fertigstellung des Tunnels in etwa zwei Jahren, die Inbetriebnahme im dritten Jahre zu erwarten ist. Die Kosten werden auf 20 000 000 Yen geschätzt, doch wird nicht angegeben, ob es sich dabei um Gold-Yen zu 4 ℳ oder um Silber-Yen zu 2 ℳ (zum Friedenskurs) handelt.

— **Eisenbahnerstreik in Amerika.** Wegen der Entlassung eines Beamten in Chicago brach nach einer Meldung vom 9. d. M. auf 25 Eisenbahnlinien, die in Chicago enden, ein Streik der Heizer und Maschinisten aus. Nach einer weiteren Mitteilung vom 12. d. M. dehnt sich der Streik bereits vom Atlantischen bis zum Stillen Ozean aus und behindert die Lebensmittel- und Brennstoffversorgung der Städte auf das ernstlichste. Neuyork sollte nur noch für fünf Tage mit Lebensmitteln versehen sein. Der amerikanische Gewerkschaftssekretär Gompers war bereits nach Cleveland abgereist, um mit den Gewerkschaftsführern Besprechungen einzuleiten. Eine andere Neuyorker Meldung berichtet von der Ausdehnung eines wilden Streiks der Weichensteller. Die Angestellten der Hudson-Untergrundbahn und der Long Islandbahn hätten sich angeschlossen und damit den Neuyorker Vorortverkehr lahmgelegt. Die City sei von ernstem Lebensmittelmangel bedroht.

Aus Washington vom 13. d. M. wird berichtet, daß die Lage immer schwieriger wird. Die Regierung hat Maßnahmen vorbereitet, um die großen Städte mit Nahrungsmitteln zu versorgen. Da die Züge nach Baltimore, Philadelphia und Neuyork überhaupt nicht mehr verkehren, werden die Lebensmittel dorthin mit Lastwagen und Autos befördert. Oberstaatsanwalt Palmer hat gesetzliche Maßnahmen vorbereitet, die, sobald die Regierung es verlangt, in Wirkung treten sollen. Auch der Generalpostmeister hat Maßnahmen für eine anderweitige Versendung der Post getroffen.

Angeblich verkehren nur noch 10 % der amerikanischen Züge.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachrufe.

Am 12. d. M. ist das Mitglied der Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,

Herr Oberfinanzrat

Dr. jur. Oskar Droscha,

nach kurzem Leiden entschlafen.

Der Dahingeschiedene hat seine Kräfte mit außerordentlichem Erfolg den Sächsischen Staatsbahnen gewidmet und sich ebenso als hervorragender Jurist, wie als liebenswürdiger und vornehmer Charakter die Hochschätzung aller mit ihm Arbeitenden erworben. Die Generaldirektion beklagt seinen Verlust tief und wird dem Entschlafenen das ehrendste Andenken bewahren.

Dresden, am 13. April 1920. (418)

Der Präsident
und die Mitglieder der Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Am 13. April verstarb nach längerer schwerer Krankheit der Vorstand des Werkstättenamtes a Gotha

Herr Regierungs- und Baurat

Werthmann.

Seit 1. 10. 1910 hat er sein schwieriges Amt mit vorbildlicher Pflichttreue und großer Sachkenntnis verwaltet. Wir verlieren in ihm einen hochgeschätzten lieben Mitarbeiter und Freund.

Sein Andenken werden wir in Ehren halten. (420)

Der Verein der höheren Staatseisenbahnbeamten im Bezirk Erfurt.

2. Eröffnung von Stationen.

Badische Staatseisenbahnen.

Am 1. Mai 1920 wird der an der Strecke Hausach-Schiltach zwischen den Stationen Halbmeil und Schiltach errichtete Haltepunkt St. Roman in Betrieb genommen. Er ist für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut- und Milchverkehr eingerichtet.

Karlsruhe, den 11. April 1920. (416)
Generaldirektion
der Badischen Staatseisenbahnen.

3. Ueberfuhrgebühren.

Westdeutsch-südwestdeutscher Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1920 werden die Überfuhrgebühren für die Beförderung von Viehwagen nach und von den städtischen Schlacht-und Viehhöfen in Heidelberg, Karlsruhe und Mannheim erhöht. Näheres im nächsten Tarifanzeiger der preußisch - hessischen Staatsbahnen und bei den beteiligten Dienststellen. (413)

Frankfurt a. M., den 8. April 1920.
Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Norddeutsch-niederländischer Güterverkehr.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörden werden mit Gültigkeit vom 1. Mai 1920 die Stationen Elten und Emmerich der Niederl. Staatsbahn in den Betrieb der Preuß. Staatsbahnen (E.-D. Essen) übernommen. Die jetzigen Tarifsätze bleiben bis auf weiteres in Kraft. Sie gehen unverändert aus den internationalen Lokaltarifen der niederländischen Eisenbahnen in den norddeutsch-niederländischen Verbandsgütertarif Teil II, Heft 5 über. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Güterabfertigungen.

Cöln, den 10. April 1920. (414)
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C Ib (Stationstariftafeln usw.). — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1920 ab werden die im Abschnitt „III. Überfuhrgebühren und sonstige örtliche Gebühren" bei Cottbus, Halle (Saale), Müllrose, Salzmünde, Tornau und Trotha angegebenen Gebührensätze verdoppelt. Näheres enthält die am 19. April 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 15. April 1920. (419)
Eisenbahndirektion.

Schweizerisches Transportreglement.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1920 wird die Nummer XL der Anlage V — Nitrozellulose — geändert. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 13. April 1920. (415)
Generaldirektion
der Badischen Staatseisenbahnen.

Erhöhung der Umschlaggebühren von Maltsch-Hafen und Pöpelwitz (Umschlag).

Mit sofortiger Gültigkeit werden die nach den Hafenordnungen für die Wasserumschlagstellen Maltsch - Hafen und Pöpelwitz (Umschlag) z. Zt. geltenden Gebührensätze für den Umschlag an den Krähnen, Rutschen und Kippen verdoppelt.

Über die Höhe der Gebühren geben die Umschlagstellen Auskunft.

Breslau, im April 1920. (411)
Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 16. April 1920 gelangt ein neuer Lokal-Gütertarif, Teil II, für die österreichischen Linien der Südbahn-Gesellschaft zur Einführung.

Durch diesen Tarif wird der Lokal-Gütertarif, Teil II, Auflage vom 1. August 1917 nebst den Nachträgen I bis III für den Bereich der österreichischen Linien ersetzt bzw. aufgehoben.

Wien, am 30. März 1920. (412)
Südbahn-Gesellschaft.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 4. April 1920 ab verkehrt in den Zügen 281/282 zwischen Basel und Wiesbaden, Basel ab 11.30 Nm. Wiesbaden an 8.28 Vm., Wiesbaden ab 10.40 Nm. Basel an 7.10 Vm., ein Schlafwagen mit nur 1. Klasse. Der Bettkartenpreis beträgt für die Richtung Basel-Wiesbaden 9,60 Fr., Vormerkgebühr 1 Fr., für Wiesbaden-Basel 32 *M*, Vormerkgebühr 2 *M*. Der Zugang auf den Unterwegsstationen ist in der Richtung Basel-Wiesbaden nur gegen Zahlung des Bettkartenpreises ab Basel (in Frankenwährung) möglich. Bei Vorausbestellungen von Bettplätzen ab Basel ist ebenfalls in Frankenwährung zu zahlen. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Karlsruhe, den 11. April 1920. (417)
Generaldirektion
der Badischen Staatseisenbahnen.

6. Verkauf von Altmaterial.

Verkauf von Altmaterialien.

Die zurzeit bei den Materialbeschaffungsinspektionen München und Nürnberg sowie bei den Werkstätteinspektionen Augsburg, Ingolstadt, Neuaubing I, Nürnberg IV, Rbf., Regensburg I, Weiden I, bei den Betriebswerkstätten Aschaffenburg, Bamberg, Eger, Hof, Lichtenfels, Nürnberg Hbf., Nürnberg Rbf., Neuenmarkt-Wirsberg, Nördlingen, Passau, Plattling, Freilassing, Regensburg, Rosenheim, Schwandorf, Schweinfurt und Würzburg vorrätigen Metallwaren (ausgenommen Kupfer, Messing, Rotguß, Blei, Weißguß, Weißgußasche) sowie Glasscherben, Schmierpolster aus Wolle, Gummiabfälle, Werkzeugstahl, Feilen, Magnesiaringe und Knallkapseln werden dem Verkaufe unterstellt.

Kaufsliebhaber werden eingeladen, Angebote kostenfrei und verschlossen mit der Aufschrift: „Kaufsangebot für Altmaterialien" versehen bis spätestens

Freitag, den 30. April 1920,
vorm. 9 Uhr,

bei der Materialbeschaffungsinspektion München, Donnersberger Str. 73 einzureichen.

Die Eröffnung und Bekanntgabe der Angebote findet unmittelbar nach Ablauf der Einreichungsfrist im Zimmer 6 I. Stock, der Hauptwerkstätte München Donnersberger Str. 73, statt.

Das Verzeichnis der zum Verkauf gelangenden Materialien usw. nebst Angebotsformblatt und den allgemeinen Verkaufsbedingungen ist gegen vorherige Einsendung von vier Mark (durch Postanweisung oder bar, nicht in Briefmarken) von der Unterfertigten zu beziehen.

Der Unterfertigten nicht bekannte Kaufsliebhaber haben bei Anforderung des Verzeichnisses der zum Verkauf gelangenden Materialien usw. amtliche Nachweise über ihre Zahlungsfähigkeit beizubringen.

München, den 14. April 1920. (421)
Materialbeschaffungsinspektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 26. Berlin, den 21. April 1920. LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.
Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, **amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.
Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 8 M. für das Vierteljahr bezogen werden.
Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 40 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 45 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 50 Pf. abgegeben.
Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 1.35 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.
Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24.** Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Inhalt:

Zur Reichsorganisation der deutschen Eisenbahnen.

(Schluß aus Nr. 25.)

Wenn wir im vorstehenden die Bedeutung der Betriebsämter in unserer gegenwärtigen Eisenbahnverfassung zu beleuchten versucht haben, so wollen wir dazu übergehen, Wesen und Tätigkeit der Verkehrsämter zu behandeln, so weit wir glauben, dies im Rahmen der Quaatzschen Vorschläge tun zu müssen. Das Verkehrsamt ist wie das Betriebs-, Maschinen- und Werkstättenamt dem Quaatzschen Vernichtungsspruch verfallen. Er sagt: „Es ist bezeichnend, daß diese Ämter nach mehr als zwei Jahrzehnten ihres Bestehens im großen Publikum so gut wie unbekannt sind.“ Das ist zunächst nur bedingt richtig, und zwar soweit Betriebs-, Maschinen- und Werkstättenamt damit gemeint sind. Was braucht auch das große Publikum von ihnen zu wissen? Schon das Lesen der preußischen Staatsbahnverwaltungsvorschriften über diese Ämter überzeugt, daß sie zur Erhaltung eines gleichmäßigen Ganges des technischen Bestandteiles eines Riesenwerks bestimmt sind. Wo sollen da Beziehungen zum Publikum herkommen? Vielleicht tritt der Betriebsamtsvorstand als Vertreter der Bahnpolizei, als Verwalter fiskalischen Grund und Bodens, bei Ausführungen von Privatanschlüssen, Bauten und ähnlichem mit ganz bestimmten Kreisen der Bevölkerung in Berührung. Das ist aber auch alles. Vom Verkehrsamtsvorstande das gleiche behaupten zu wollen, ist aber eine Verkennung der Tatsachen. Seine Geschäftsanweisung, seine Amtspflichten führen ihn mitten hinein in den Wirtschaftskreis seines Bezirks. Läßt es der eine oder der andere daran fehlen, so liegt der Mangel nicht im System, sondern in der Persönlichkeit. In dieser Beziehung ist ein kürzlicher Erlaß des Preußischen Eisenbahnministers sehr zu begrüßen, der die Ernennung zum Verkehrsamtsvorstande von einer vorangegangenen Tätigkeit als Hilfsdezernent bei der Direktion abhängig macht. Die Auswahl geeigneter Persönlichkeiten ist damit erleichtert. Faßt der Verkehrsamtsvorstand seine Pflichten richtig auf, so wird er bald mit Handel und Industrie seines Bezirks vertraut; zwischen ihren Vertretern und ihm knüpfen sich dann die Beziehungen an, deren Wert fortgesetzt die Verwaltung in den zu treffenden Entschließungen des Fahrplans, der Personen-, Gepäck- und Güterbeförderung zu spüren bekommt. Der Verkehrsamtsvorstand bildet das Sammelbecken zahlreicher Anträge auf Ausgestaltung und Verbesserung des Verkehrs, und sie finden ihren Niederschlag in Anregungen, die von ihm ausgehen. Diese seine Tätigkeit und ferner sein persönliches Eingreifen in schwierigen Verkehrszeiten, die seiner Zuständigkeit unterliegende Kleinarbeit werden die Verkehrsbeteiligten auch in Zukunft nicht missen wollen, zumal sie seine Hilfe meist in nächster Nähe haben. Handelt es sich um eine schleppende Leerwagenzuführung für eine Strecke oder bestimmte Stationen, um eine zur Arbeitskrisis eines Industriewerks führende unzureichende Wagenversorgung, um rasche Beförderungspläne für verderbliches Gut, um Einrichtung von Notgüter- und Notgepäckkursen, um Beseitigung von Meinungsverschiedenheiten und Mißverständnissen zwischen Publikum und Dienststelle, wobei sich auch nicht selten die Notwendigkeit ergibt, über den Dienstkreis einer einzelnen Stelle auf andere Stellen des Bezirks überzugreifen, handelt es sich um rasche Verfolgung von Verkehrsunregelmäßigkeiten, so ist es der Verkehrsamtsvorstand, der eingreifen wird. Der Erfolg ist gerade dadurch verbürgt, daß sein Bezirk nicht zu eng begrenzt ist. Alle Verkehrs- und Handelsorganisationen schätzen den Wert der Eisenbahnverkehrsämter und erblicken in ihnen wirksame und schnelle Helfer in Verkehrsnöten. Viele Einzelfälle ihres schnellen und fruchtbaren Wirkens ließen sich noch anführen, von denen die Direktion gar nichts erfährt, deren Erledigung ihr aber obliegen müßte, wollte man die Verkehrsämter ausschalten, denn es wird wohl niemand ernsthaft glauben wollen, daß die als Ersatz gedachten Bahnämter mit ihrem Stations- oder beschränktem

Streckenbereich dieselbe erfolgreiche Arbeit leisten können. Nur wer in das Wesen der Eisenbahnverkehrsämter tief eingedrungen ist, vermag sich ein erschöpfendes Bild ihrer Tätigkeit zu entwerfen.

Auch die rein stoffliche Arbeit der Verkehrsämter — das gleiche trifft natürlich auch bei den anderen Ämtern zu —, z. B. in Wirtschafts- und Personalsachen, birgt unverkennbare Vorteile für die obere Behörde. Sie erhält die Unterlagen in wenigen Bezirken zusammengestellt, um darauf ihre Verfügungen aufzubauen und Buchungen vorzunehmen. Wollte man die Stellen, die diesen Stoff liefern, noch vermehren, wie es bei den Quaatzschen Ämtern der Fall wäre, so würde doch nur das Gegenteil einer Geschäftsvereinfachung erzielt werden. Das führt uns nun überhaupt zu einer näheren Betrachtung der Bahnämter. Sie sollen nach Quaatz eine Spitze erhalten, in der die Leitung von Betrieb, Gepäck-, Güterabfertigung, Fahrkartenausgabe, Stationskasse eines großen Bahnhofs vereinigt sind. Kleinere Dienststellen wären mit einer nahe gelegenen größeren zu einem Bahnamt zu vereinigen, Nebenbahnstrecken mit geringem Verkehr dem Vorsteher der wichtigsten Dienststelle auf dieser Strecke zu unterstellen. Die ganze Strecke würde sonach ein Bahnamt bilden, dessen Leitung mit der Leitung der wichtigsten Dienststelle zusammenfiele. Quaatz unterscheidet nach Wichtigkeit Bahnämter I. und II. Klasse. Man denke sich nur ein Bahnamt I. Klasse, etwa die Geschäfte eines großen Berliner Bahnhofs umfassend. Von vornherein wird man sich darüber klar sein müssen, daß die einzelnen Abteilungen, wie Bahnhof, Güterabfertigung usw., besondere Vorsteher erhalten müßten, die mindestens die sie angehenden Geschäfte eiliger Natur selbständig zu erledigen hätten. Es ginge nicht an, durch den Weg über das Bahnamt Verzögerungen zu verursachen. Selbst die Betriebsdirektionen müßten in besonderen Fällen mit den Abteilungen des Bahnamts in unmittelbarer Fühlung bleiben. Schon damit wäre der Quaatzsche Grundsatz durchbrochen. Also Oberbahnhofsvorsteher und Obergütervorsteher werden wir behalten müssen. Wir gehen wohl kaum zu weit, wenn wir behaupten, daß der größte Teil der laufenden Geschäfte nach wie vor von der Entstehung bis zur Erledigung bei de örtlichen Stelle verbleiben muß. Das Bahnamt wird sich auf allgemeine Angelegenheiten, die mehr im Bereich der reinen Verwaltung liegen, beschränken müssen. Wollte es zuvor alle für seine Abteilungen eingehenden Schriftstücke selbst sehen und gegebenenfalls Entscheidungen treffen, so müßten nach Einsichtnahme zum mindesten die eiligen Sachen von den nicht eiligen sofort ausgesondert werden, und Boten müßten zwischen dem Amte und den Abteilungen hin- und herfliegen. Im wesentlichen bliebe das Bahnamt nur eine Briefverteilungsstelle, denn selbst nicht eilige Sachen werden meist örtliche Behandlung erfordern. Überhaupt spielen die örtlichen Verhältnisse — gemessen nach Entfernungen — in einem Stationsgebiete eine große Rolle. Praktisch wäre mit dem Bahnamtsvorstand vielleicht erreicht, daß er täglich etwa einmal in jeder Abteilung erschiene, den Dienst im allgemeinen bespräche, unter Umständen da und dort ordnend und helfend eingriffe, im übrigen aber die Geschäfte ihren Gang gehen lassen müßte. Jedenfalls kann er großzügigere Verkehrs- und Betriebsarbeit beim besten Willen nicht leisten, denn nicht weit von ihm beginnt schon der Machtbereich des nächsten Bahnamtsvorstandes. Man hüte sich, die Verhältnisse bei der Post nachahmen zu wollen! Dort steht der Postamtsvorstand in ständiger Beziehung zu den Arbeitsstätten seines Amtes. Letzteres bildet ein nicht nach Fachrichtungen getrenntes, sondern einheitliches Arbeitsfeld in einem geschlossenen Raume, der Außendienst besteht nur in der Übernahme und Übergabe der Postsachen am Postwagen. Bei dem Worte Fachrichtungen kommen wir auch bald auf einen weiteren bedenklichen Umstand bei den Quaatzschen Bahnämtern. Der Bahnamtsvorstand soll also Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnverkehr vollständig beherrschen. Welche Fülle liegt in einem jeden dieser Worte? Fast eine Lebensarbeit gehört dazu, auf dem einen oder anderen Gebiete ein Meister zu sein. Den Bahnamtsvorstand aber ein Schattendasein führen zu lassen, dürfte kaum das Ideal sein, dem nachzustreben es sich verlohnte. Einen Vorteil des Bahnamtes könnte man allerdings darin erblicken, daß sich ein Personalausgleich zwischen den einzelnen Dienststellen einfacher vollziehen würde. Aber dieser Vorteil wird dadurch wieder abgeschwächt, daß letzten Endes doch immer wieder der Ersatz aus den selbständigen Bauämtern herangezogen werden müßte. Wollte man aber eines kleinen Vorteils wegen einen sonst gut bewährten Kurs ändern?

Quaatz sagt von den Bahnämtern weiter: „Namentlich auf dem Gebiete des Personalwesens könnte das Bahnamt große Wichtigkeit für die Herstellung eines guten Verhältnisses zwischen der Verwaltung und dem Personal gewinnen. Es wäre ihm nicht nur die Entscheidung über die Verwendung des Personals innerhalb des Bahnamtsbezirks zuzuweisen, sondern es käme auch in Frage, ihm Strafbefugnisse zu übertragen, die bisher den Dienstvorstehern zustanden.“ Zunächst bleibt Quaatz den Beweis dafür schuldig, daß bei den heutigen Eisenbahnämtern kein gutes Verhältnis zwischen Verwaltung und Personal bestanden hätte oder die Verwendung des Personals nicht zweckmäßig gewesen wäre, denn etwas anderes soll doch damit nicht gesagt sein. Der Bahnamtsvorstand soll aber auch strafen können, und zwar in den engen Grenzen der Befugnis der heutigen Dienstvorsteher. Das erscheint schon an sich als eine Abwälzung fast aller Bestrafungen auf die Direktionen, wird aber im übrigen praktisch wohl so ausfallen, wie heute bei den Dienstvorstehern, denen die erweiterte Strafbefugnis gegen Beamte zuerkannt ist, nämlich daß fast gar nicht gestraft wird. Es sind jedenfalls nur wenig Fälle bekannt, daß ein Dienstvorsteher aus eigener Entschließung schriftlich Warnungen oder Verweise gegen unterstellte Beamte verhängt hätte. Das mag auch verständlich sein; denn die Stellung zueinander läßt das Vorgesetztenverhältnis sich nicht so entwickeln, wie man anzunehmen geneigt ist. Es bilden sich persönliche Beziehungen beim täglichen Verkehr, vertrautere Gespräche wechseln mit dienstlichen Besprechungen ab, kurz, es ist ein Zustand des Bestrebens, persönliche Verstimmungen bei der Dienststelle möglichst auszuschalten. Wird das etwa bei dem Bahnamtsvorstande, der mehrere Dienststellen als Abteilungen verwaltet, anders sein?

Wie soll man sich nun gar die Verfolgung all der kleinen und großen Verfehlungen im Zugbetriebe verwaltungstechnisch denken? Welcher Bahnamtsvorstand wäre dann zuständig? Des einzelnen Macht reicht nicht weit, sie endet schon meist beim Abschlußsignal seines Bahnhofs. Er wäre mangels einer Verfügungsgewalt über seinen Bahnhof hinaus nur auf den Weg des „Ersuchens“ angewiesen, um sich Aufklärungen zu verschaffen. Die Hindernisse, auf die er dabei stoßen würde, wären für ihn unüberwindlich. Also dieser Teil der Strafverfolgung müßte von vornherein für ihn ausscheiden. Die Folge wäre der Übergang einer unendlichen Fülle von Untersuchungen an die Direktionsinstanz. Dieser gleiche Mangel der Verfügungsgewalt würde sich geltend machen, wenn Verkehrsunregelmäßigkeiten auf der Strecke zu untersuchen und Reklamationen aus dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr zu erledigen wären.

Quaatz fährt in seinen Ausführungen über die Strafbefugnis des Bahnamtsvorstandes fort: „Auf diese Weise würde es vermieden, daß diejenige Stelle, welche die dienstlichen Anordnungen dem Angestellten gegenüber unmittelbar vertritt, bei Verstößen und Nachlässigkeiten selbst straft; es würde vielmehr die Strafe von einem nicht unmittelbar beteiligten Beamten ausgesprochen werden, der über den Sachverhalt ein objektiveres Urteil haben wird.“ Das ist natürlich nur als Gegenüberstellung zu der Strafbefugnis des jetzigen Dienstvorstehers gemeint, stimmt aber überhaupt nur zum Teil.

Quaatz sagt kurz vorher, daß Staatsbahnstrecken mit geringem Verkehr dem Vorsteher der wichtigsten Dienststelle dieser Strecken unterstellt werden sollen. Er bezeichnet diese als Bahnämter „II. Klasse", muß ihnen aber natürlich dieselben Befugnisse wie den Ämtern I. Klasse, also auch die Strafbefugnis im Bezirke und gegenüber den Angestellten seiner eigenen Station erteilen. In letzterer Beziehung entfiele also schon dieses objektivere Urteil, da die Voraussetzung hierzu nach Quaatz nicht gegeben ist. Diese Bahnämter II. Klasse wären auch in anderer Beziehung eine recht unglückliche Schöpfung, wenn man ihre Gleichstellung zu den Bauämtern, die ja wohl zum größten Teil mit Oberbeamten besetzt werden müßten, in nähere Beleuchtung zieht.

Die Sucht zu ändern führt auch zum Teil zu recht bedenklichen Schlüssen. So schlägt allen Ernstes Regierungsbaumeister Freiß in Nr. 78 Jahrg. 1919 d. Ztg. vor, die Verkehrsämter „Güterämter" zu nennen. Denkt man schon dabei an die Gutsämter auf dem Lande, so muß man vollends fragen, wo Freiß denn die Überwachung und Leitung des Personen- und Gepäckverkehrs unterbringen will. Er hätte folgerichtig auch ein Personenamt und Gepäckamt nennen müssen, denn diese Zweige gehören auch in den Geschäftsbereich eines Verkehrsamtes. Freiß fügt gar noch hinzu, daß das Verkehrsamt eigentlich ein „Speditionsamt" sei.

Es ist dies wiederum ein Beweis, wie immer noch selbst in Fachkreisen das Wesen eines Verkehrsamtes verkannt wird, und mahnt uns doppelt zur Vorsicht in der Frage der Organisationsänderungen.

Wir wollen unsere Ausführungen damit schließen, daß wir zwar neu organisieren, aber sonst bewährte Wege nicht verlassen sollen, die uns ein so hervorragender Eisenbahnfachmann, wie der verstorbene Eisenbahndirektionspräsident Seydel, gewiesen hat. Sollten aus Nützlichkeitsgründen Betriebs-, Maschinen- und Verkehrsämter zusammengelegt werden, so wird dies nur in der Richtung geschehen können, daß bei vollständiger Wahrung fachlicher Selbständigkeit eine den Zusammenhang herstellende Spitze nach dem Grundsatze „primus inter pares" in der Person des ältesten Amtsvorstandes geschaffen wird. Bestimmte Wirtschaftsgebiete hätten dann diesem Zusammenschluß zu folgen. Die neuen Bezirke würden je nach ihrem Geschäftsumfang und der nicht zu entbehrenden Geschlossenheit von Betriebsstrecken und Betriebsstationen die Ausdehnung von zwei bis drei der heutigen Betriebsämter erhalten müssen.

Arbeitsgemeinschaft für das Verkehrswesen.

Die Überführung der deutschen Staatseisenbahnen in den Besitz des Reiches ist die Veranlassung zur Schaffung einer Arbeitsgemeinschaft gewesen, die es sich zur Aufgabe machen soll, eine ständige Fühlungnahme zwischen dem Reichsverkehrsministerium und einer Gruppe technisch-wirtschaftlicher Verbände aufrechtzuerhalten. Dieser „Deutsche Technisch-Wirtschaftliche Verkehrsausschuß" hat sich aus den bedeutendsten Vereinen und Verbänden aus der Technik und dem Wirtschaftsleben gebildet. Der Hauptausschuß besteht zurzeit aus 65 Mitgliedern; ein engerer Ausschuß ist aus Vertretern der wichtigsten Wirtschaftsgebiete (Landwirtschaft, Industrie, Handel und Gewerbe, Verkehrswesen, Presse) gebildet.

Am 13. April fand eine Versammlung im Gebäude des Potsdamer Bahnhofs in Berlin statt, zu der der „Deutsche Technisch-Wirtschaftliche Verkehrsausschuß" eingeladen hatte. Reichsverkehrsminister Dr. Bell begrüßte die Anwesenden und gab eine einleitende Übersicht über die Gründe, die zur Bildung der Arbeitsgemeinschaft geführt haben, und über die Aufgaben, an denen der Ausschuß mitzuarbeiten haben wird. Den Staatsvertrag, der die Grundlage für die Überführung der deutschen Staatseisenbahnen in Reichsbesitz bildet, erläuterte Geheimer Oberregierungsrat Schlesier. Er behandelte die beiden Hauptfragen Finanzen und Organisation. In beiden Punkten hätten starke Bindungen bestanden, die aus politischen Gründen und wegen des Fehlens eines Zwanges unvermeidlich gewesen wären. Die Reichsregierung hätte daran die Aktion nicht scheitern lassen können. Der Vortragende führte den Nachweis, daß die Bindungen unschädlich wären, und daß ein Abschluß mit Bindungen heute besser wäre als eine Hinausschiebung um ein Jahr. Der Vertrag müßte angenommen werden, die Diskussion über ihn wäre heute überflüssig. Es käme darauf an, weiterzukommen, und solange der Vertrag nicht in Kraft käme, wäre das nicht möglich.

Über die Tätigkeit, die von der Arbeitsgemeinschaft bei der Neugestaltung des Eisenbahnwesens ausgeübt werden kann, hielt Unterstaatssekretär Stieler vom Reichsverkehrsministerium einen Vortrag, in dem er die Wirtschafts- und Finanzlage des Eisenbahnwesens, die Mittel zur Abhilfe aus der augenblicklichen Not und die Art der Gemeinschaftsarbeit darlegte. Er führte im einzelnen etwa fogendes aus:

In der Wirtschafts- und Finanzlage des Eisenbahnwesens spielen zunächst die Einwirkungen des Krieges auf den Betrieb eine bedeutende Rolle. Im Kriege trat im Personalbestand ein Ausfall von 36 % ein, dagegen mußte ein Mehr an Arbeit von 25 000 km im Auslande mit deutschem Betriebsmaterial geleistet werden. Ausfall des Materials und der Baustoffe kam hinzu. Trotzdem wurde in der Kriegszeit noch eine Steigerung der Leistungsfähigkeit erzielt. 1913 zählte man 20 Milliarden Achskilometer, 1916 1½ Milliarde mehr. Die durchschnittliche Leistung einer beladenen Güterwagenachse stieg von 119 km im Jahre 1913 auf 172 km im Jahre 1918. Dagegen trat ein Rückgang der Wagengestellung gegen 1913 mit 59,8 Millionen Wagen ein, die für das Jahr 1918 nur 42,5 Millionen Wagen aufwies. Abhilfeversuche wurden gemacht durch Ablehnung nicht notwendiger Transporte, durch Abdrängung von Transporten auf den Wasserweg, durch entsprechende Zusammenfassung und Leitung von Massengutsendungen. Die Folgen des Zusammenbruchs vom November 1918 für den Betrieb stellten sich dar:

Wagengestellung: 1919: 18 % weniger als 1918, 42 % weniger als 1913.

Achskilometer: 1919: 31 % weniger als 1918, 40 % weniger als 1913.

Dann brachte der Waffenstillstand die Abgabe von Betriebsmitteln. Ende 1919 waren die betriebsfähigen Lokomotiven an Zahl um rund ein Drittel hinter dem letzten Friedensjahre zurück (Ausstände, Verschlechterung des Materials, Abgabe an den Feind im Osten, Mangel an Material in den Werkstätten). Schwierige Kohlenversorgung und schlechte Beschaffenheit der Kohlen kamen hinzu. Die Arbeitsleistungen sanken. Die Verkehrsnot der Güterwagen machte sich bemerkbar.

Versuche zur Abhilfe der Betriebsnot sind zahlreich gemacht worden. Wesentlich beigetragen hat die Schaffung einer Verkehrsabteilung im Reichsverkehrsministerium, die Eisenbahnen, Wasser- und Luftverkehr zusammenfaßt. Man mußte zu Zwangsmaßnahmen schreiten: Einschränkung des Verkehrs, Abdrängung auf die Schiffahrt, Vereinbarungen mit Versendern, wodurch wesentliche Erfolge erzielt wurden. 1¼ Millionen Tonnen ausländischer Lebensmittel, die von Oktober 1919 bis Februar 1920 eingeführt wurden, konnten auf den Binnenwasserstraßen weiterbefördert werden. Der gesamte Kohlenverkehr zum Ausland wurde auf den Wasserweg gedrängt, dadurch wurden 38 Sonderzüge im Monat erspart. Beim Stickstoffsyndikat wurde es durch Vereinbarung ermöglicht, die Güterwagenläufe von rund 400 km auf rund 200 km herabzudrücken, die Ausnutzungen der bestellten Wagen (früher höchstens 15 t) auf 16—17 t zu erhöhen, im Januar 202, im Februar 253 geschlossene Kalisonderzüge auf große Entfernungen abzurüsten, um die Rangierleistungen zu vermindern. Auch die Kraftwagenbenutzung wurde in den Wintermonaten um ½ Million Tonnen erhöht. Die Haldenbestände an Kohlen an der Ruhr betrugen Ende Oktober 1918 über 800 000 t, Ende Dezember 1918 nur noch 540 000 t. Nach dem Rückschlag durch den Eisenbahnerausstand an der Ruhr trat eine gesteigerte Abfuhr bis zum März ein. Die Wagengestellung stieg auf rund 23 000 Wagen, wie sie seit Juni 1918 nicht mehr erreicht worden war. Mitte März waren fast alle Gebiete Deutschlands mit Kali so ausreichend versorgt, daß das Kalisyndikat täglich 1000—12000 Wagen abbestellte. Durch die neuen Unruhen sind wir wieder auf Monate zurückgeschleudert worden.

Schwer hat der Krieg auf die Betriebsmittel und die Werkstätten eingewirkt. Der Bestand an betriebsfähigen Fahrzeugen ist im Kriege fortwährend zurückgegangen. Die Gründe waren die Verschlechterung des Materials, das Herausnehmen der Sparmetalle und die Erhöhung des Reparatur-

standes. Besserungen sind an sich noch nicht zu ersehen, aber trotzdem ist eine tatsächliche Besserung insofern eingetreten, als die Ausbesserungen in der letzten Zeit gründlicher geworden sind und das heute rollende Material besser instand ist als vor einigen Monaten. Die Leistungen, auf Kopfzahl berechnet, haben sich erhöht. Trotz der Schließung von Werkstätten, also bei geringerer Kopfzahl, ist der Reparaturstand besser geworden. Die Zahl der Werkstättenarbeiter in Preußen betrug vor dem Kriege rund 70 000, am 1. November 1918 rund 108 000, am 1. Januar 1919 rund 143 000, am 1. April 1919 rund 162 000, am 1. Januar 1920 rund 151 000, am 1. März 1920 rund 122 000.

Auch auf die Finanzen hat der Krieg ungünstig eingewirkt. Die Staatseisenbahnen hatten im Jahre 1913 eine Gesamtbetriebseinnahme von 3,3 Milliarden, eine Gesamtbetriebsausgabe (ohne Verzinsung der Eisenbahnschuld) von 2,3 Milliarden, einen Betriebsüberschuß von rund 1 Milliarde. Im Jahre 1918 war die Gesamtbetriebseinnahme 4,6 Milliarden, die Gesamtbetriebsausgabe (ohne Verzinsung) 5,9 Milliarden, ein Betriebsfehlbetrag von 1,3 Milliarden. Für 1919 wird der Betriebsfehlbetrag auf etwa 4,951 Milliarden geschätzt, für das Rechnungsjahr 1920 ist ein Voranschlag noch nicht aufgestellt. Die überschlägliche Ermittlung ergibt trotz der kürzlichen Tariferhöhung einen Betriebsfehlbetrag von 2,6 Milliarden. Der Mehrbedarf für Beamtenbesoldung beträgt 1,8 Milliarden, für Arbeiterlöhne auf Grund des neuen Reichstarifvertrags 1,5 Milliarden. Alles ist jedoch nur Schätzung für den Jahresanfang. Die Hauptursachen des gewaltigen Anwachsens der Ausgaben sind die außerordentliche Steigerung der Materialpreise, die Aufbesserung der Bezüge der Beamten und Arbeiter, die Einführung des 8-Stunden-Arbeitstages. Die Einnahmen haben mit den Mehrausgaben nicht Schritt gehalten, weil die Tariferhöhungen im allgemeinen nur zaghaft erfolgten. Seit 1914 sind die Ausgaben gestiegen um 614 %, die Einnahmen um 381 %.

Alle geeigneten Mittel zur Besserung der Verkehrsfrage unter Vermeidung von Eingriffen, die den ruhigen Aufstieg hindern können, müssen schleunigst zur Anwendung kommen. Die Arbeiten hierzu sind gemeinsam mit dem Personal und der Wirtschaftsvertretung vorzunehmen. Die Mittel sind: Hebung der Leistungen des Personals, Hebung der Leistungsfähigkeit des Apparates und Regelung der Finanzen. Am dringendsten sind die beiden ersten. Zur Hebung der Leistungen des Personals ist nötig die Herstellung eines dauernden Vertrauensverhältnisses zwischen Verwaltung und Personal, die Selbstreinigung der Personale von unsozialen Elementen, die sich namentlich seit Kriegsausgang eingeschlichen haben. Scharfe Selbstzucht namentlich der Beamtenschaft, ferner gute Bezahlung der Leistungen entsprechend der fortschreitenden Teuerung, Vereinbarungen eines Lohnsystems für die Werkstätten und gleichartigen Betriebe sind erforderlich, sodann Prüfung, ob die Zuteilung von Produktionsanteilen in irgendwelcher Form zur Erzielung erhöhter Leistungen beiträgt. Alle diese Fragen sind schon in Prüfung bei den Verwaltungen, sie müssen noch in Beziehung zum Personal und zur Technik gebracht werden. Ferner hat eine Nachprüfung der zweckmäßigsten Vorbildung für die einzelnen Dienstzweige durchzugreifen.

Für die Hebung der Leistungsfähigkeit des Apparates kommen in Frage: Wiederaufbau des eigentlichen technischen Apparates, insbesondere des Fuhrparkes, sodann die Verbesserung der Betriebsführung und damit zusammenhängend der Betriebsorganisation, und schließlich der Wiederaufbau der Finanzen. Mit den beiden letzten Punkten zusammen ist die Frage der Gestaltungsform der zukünftigen Reichseisenbahnen zu behandeln. Von dem Fragenkomplex sind die Werkstättenfrage und die Frage der Betriebsführung und Verkehrsgestaltung die dringendsten. Der eigentliche technische Apparat, insbesondere der Werkstätten, ist heruntergewirtschaftet durch den Mangel an Material zu nötigen Verbesserungen. Die Versorgung der Eisenbahnen in erster Linie mit Stoffen aller Art muß durchgesetzt werden, dabei ist höchste Sparsamkeit und scharfe Materialkontrolle nötig. In jeder Werkstättenfrage hat Preußen bereits eingehende Ermittlungen angestellt, eine Erörterung seiner Vorschläge in dem größeren Kreise von Sachverständigen vorgenommen und beabsichtigt jetzt, praktische Versuche zu veranstalten. In diesem Sinne wird weiterzuarbeiten und dabei in Zusammenarbeit mit dem Personal die Organisation des Arbeitsganges und die Beschaffenheit der Werkeinrichtungen nachzuprüfen sein. Die Frage der Heranziehung der Privatwerke zur Fahrzeugbeschaffung und besonders zur Fahrzeugausbesserung ist von allergrößter Wichtigkeit und darf nicht als abgeschlossen angesehen werden.

Auch auf dem Gebiet des Betriebs- und Verkehrsdienstes sind gleichfalls Untersuchungen und Verbesserungen im Gange. Im eigentlichen Betriebe steht die Ausnutzung der Leistungsfähigkeit des Netzes obenan. Vielleicht wird der baldige Weiterausbau der Organisationen, besonders bei den Generalbetriebsleitungen, zu erwägen sein. Im übrigen kann erst allmählich eine Ausgleichung der Betriebsformen und Organisationen der einzelnen Länder durchgreifen. Die Frage der Schaffung von Generaldirektionen ist schon häufig erörtert und wird von vielen guten Kennern des Eisenbahnwesens zunächst jedenfalls als verfehlt bezeichnet. Das preußische Netz mit seinen Direktionen galt bisher als gut arbeitend, und man müßte zunächst nachweisen, daß die Organisation für die Neuanforderungen nicht mehr paßt, bevor man in dieser Zeit der Gärung plötzlich die gesamte Behörde umorganisiert. Dafür ist die Reichseisenbahnverwaltung zunächst jedenfalls nicht zu haben, sie hat wichtigeres zu tun.

In der Finanzfrage kommt Sparsamkeit auf allen Gebieten des Verwaltungsdienstes, der Betriebsführung und der baulichen Ausgestaltung des Bahnunternehmens in der nächsten Zukunft in Betracht. Jedoch darf nicht unterlassen werden, Maßnahmen (Bauten und dergleichen) zur Hebung des Verkehrs und zur Erzielung größerer Wirtschaftlichkeit zu ergreifen. Zur Durchführung der schweren Aufgabe ist eine größere Selbständigkeit und Bewegungsfreiheit auf finanziellem und etatlichem Gebiet sowohl gegenüber dem Gesamtreichshaushalt wie auch gegenüber der Finanzverwaltung unerläßlich. Die einmal von industrieller Seite vorgeschlagene Mitbeteiligung der Länder (durch Aktienbesitz) würde, so zweckmäßig sie auch an sich scheinen kann, leicht zu einer Kontrolle des deutschen Verkehrswesens nach politischen, statt nach fachlichen Gesichtspunkten führen können. Die Bemessung des Anlagekapitals und die Abfindung nach Vertrag und Kapital sind ganz verschieden voneinander.

Die durch den Krieg und seine Folgen veränderte Zeit verlangt nicht nur neue Formen der Arbeit, sondern vor allem andere Formen der Zusammenarbeit. Der Zweck der Arbeitsgemeinschaft ist, mit einem Wort, zusammen mit der Staatseisenbahnverwaltung diese neuen Formen der Arbeit zu finden und an der Verbesserung der bestehenden Arbeitsformen zu arbeiten. Die Mitarbeiter sind die Vertreter des Eisenbahnpersonals und die Vertreter der Wirtschaft und Technik im weitesten Sinne. Die Aufgabe der Personalvertretung ist, aus den Arbeitsvorgängen heraus die Vorschläge für Verbesserung zu machen. Aufgabe der Wirtschaftsvertretung ist demgegenüber, aus der allgemeinen Kenntnis der Wirtschaftsvorgänge und aus dem heraus, wie die Tätigkeit der Eisenbahnverwaltung auf die Allgemeinheit wirkt, an der Verbesserung der Arbeitsmethode mitzuwirken. Daran sind alle Wirtschaftszweige und die Technik beteiligt. Auch die Presse als solche nimmt an der Bewegung den allergrößten Anteil. An der Umgestaltung der Betriebsverwaltung, wie sie sich durch den Krieg und seine Folgen und zur Beseitigung früherer Fehler als nötig erweist, sollen Wirtschaft und Technik ihren großen Einfluß rechtzeitig und entscheidend geltend machen. Die Arbeitnehmer fehlen in den Reihen der Wirtschaftsvertretung. Sie sind aber nach unserer Auffassung, die sich mit der Auffassung unseres Personals deckt, vertreten in den Reihen des hier vertretenen Personals. Wir tun gut, diesen Herren zu überlassen, inwieweit sie für die allgemeinen Fragen und besonders für die einzelnen Gebiete Arbeitnehmer aus den Kreisen der nicht zu der Eisenbahnverwaltung gehörigen Personen herbeiziehen.

Die Art der Gemeinschaftsarbeit im einzelnen umfaßt zunächst fünf mehr oder weniger dringliche Angelegenheiten: Werkstättenfragen, Verkehr- und Betrieb, Organisationsfragen im engeren Sinne, Finanzfragen, und damit zusammen die Stellung der Eisenbahnen zum Staatskörper sowie die Vorbildung des Personals. Besonders dringlich sind die Werkstättenfragen und Verkehr und Betrieb. Das für alle Fragen gemeinsame Gremium wäre der engere Ausschuß, der im Benehmen mit den zuständigen Mitgliedern des nach Wunsch zu ergänzenden oder zu ändernden Hauptausschusses die einzelnen Untergruppen für die in Betracht kommenden Fragen zu bilden hätte. Die gleichen Untergruppen sind für die Personalvertretung zu schaffen. Beide Teile können nach Bedarf gemeinsame Erörterungen zum Teil ohne, zum Teil mit Beteiligung der Verwaltung vornehmen. Auf diese Weise sollen die gegenseitigen Sorgen und Wünsche und Erfahrungen ausgetauscht werden.

An die Ausführungen des Unterstaatssekretärs Stieler schloß sich eine Aussprache an.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Verkehrssperre nach Ostpreußen.** Wie nachträglich bekannt geworden ist, hat die polnische Verwaltung von der Nacht vom 16. zum 17. April an auf etwa 10 Tage, angeblich wegen der Abstempelung von Banknoten, den Eisenbahnverkehr gesperrt. Während der Dauer der Sperre wird der Durchgangsverkehr mit Ostpreußen für Personen über die Nebenstrecke Konitz-Czersk-Marienwerder und für Güter über die Strecke Konitz-Laskowitz-Dt. Eylau geleitet. Die Durchgangszüge dürfen nur zwischen 6.0 morgens und 7.0 abends auf den polnischen Grenzstationen angebracht und müssen vier Stunden vorher bei diesen angemeldet werden. Infolge der verspäteten Bekanntgabe dieser einschneidenden Änderung und der damit verbundenen Zugeinschränkung, gegen die Einspruch erhoben worden ist, muß auch mit großen Verzögerungen und Unregelmäßigkeiten im Postverkehr mit Ostpreußen gerechnet werden.

— **Gegen die Fahrgeldhinterziehungen** in den Fernzügen soll, wie wir der Reichshauptstädtischen Korrespondenz entnehmen, jetzt von der Eisenbahnverwaltung mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln vorgegangen werden. Bei den Reisenden besteht vielfach die Neigung, sich bei der Benutzung der Eisenbahn ungerechtfertigte Vorteile zu verschaffen, vor allem dadurch, daß sie eigenmächtig einen ihnen nach ihrer Fahrkarte nicht zustehenden Platz einnehmen oder anstatt eines Personenzuges ohne nachzulösen einen Schnellzug benutzen. In allen solchen Fällen sind die mit der Nachprüfung der Fahrkarten in den Zügen beauftragten Beamten jetzt angewiesen worden, ausnahmslos die Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung anzuwenden und den doppelten Fahrpreis, mindestens jedoch 6,— ℳ zu erheben. Bei Reisenden mit Bettkarten, die auf einen anderen Namen lauten, wird von nun an ebenso verfahren. Es müssen in solchem Fall zwei Bettkarten nachgelöst werden. Gleichzeitig mit diesen Anweisungen ist auch eine verschärfte Kontrolle der Züge angeordnet worden.

— **Warenverkehr mit den abgetretenen Gebieten.** Über die Zollbehandlung der nach den abgetretenen, Abstimmungs- und besetzten Gebieten zu versendenden Waren bestehen noch immer Unklarheiten in der Öffentlichkeit. Daher sei die Lage für die einzelnen in Frage kommenden Gebiete nochmals kurz erörtert:

1. Elsaß-Lothringen und die an Polen abgetretenen Gebiete sind in jeder Beziehung als Ausland zu behandeln.

2. Danzig, Memel sowie die Kreise Eupen und Malmedy sind zwar politisch Ausland geworden, doch ist ihnen zugesichert, daß ihr eigener Badarf an Rohstoffen, Halb- und Fertigfabrikaten grundsätzlich im bisherigen Rahmen von Deutschland aus versorgt werden soll. Formell bedarf es für die Ausfuhr dorthin der Ausfuhrbewilligung. Der Reichskommissar für Aus- und Einfuhrbewilligung ist jedoch angewiesen, diese Bewilligung grundsätzlich dann zu erteilen, wenn eine Bescheinigung der Außenhandelsstelle Danzig, der Handelskammer Memel oder der Handelskammer Eupen vorliegt, daß die Ware innerhalb der betreffenden Gebiete verbraucht oder verarbeitet wird und nicht weiter ausgeführt wird. Wird die Ware oder das Erzeugnis, zu dem sie verarbeitet wird, weiter ausgeführt, so sind Auslandszuschlag und etwaige Auslandsabgaben nachzuzahlen.

3. Das Saargebiet ist politisch zwar Inland, durch seine Einbeziehung in das französische Zollsystem jedoch Zollausschlußgebiet geworden und daher hinsichtlich Ein- und Ausfuhr als Ausland zu behandeln, doch ist dem Saargebiet die gleiche Zusicherung wie dem unter 2 angeführten Gebiete gegeben. Die erforderliche Bescheinigung erteilt die Handelskammer Saarbrücken.

4. Die Abstimmungsgebiete sind Inland und durchaus als solche zu behandeln. Eine Sonderregelung ist für das Schleswigsche Abstimmungsgebiet getroffen. Um Schiebungen zu vermeiden, bedarf die Zufuhr dorthin der Zulaufgenehmigung des Demobilmachungskommissars in Schleswig.

5. Die besetzten Gebiete sind Inland und als solche zu behandeln.

— **Errichtung einer Personalabteilung bei der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen.** Bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen ist als fünfte Abteilung neben der Bau-, der Betriebs-, der Maschinen- und der Verwaltungsabteilung eine Personalabteilung errichtet worden. Dieser Abteilung sind zunächst alle Personalangelegenheiten zugewiesen worden; die Zuweisung weiterer Angelegenheiten bleibt vorbehalten. Wegen des Zeitpunktes für die Aufnahme der Geschäfte durch die neue Abteilung wird später besondere Entschließung ergehen.

— **Neue Amtsbezeichnungen im Bereich württembergischen Verkehrsverwaltung.** Zufolge Entschließung des Staatspräsidenten erhalten mit sofortiger Wirkung bei der Eisenbahnverwaltung und bei der Bodenseedampfschiffahrt:

1. die Oberfinanzräte die Amtsbezeichnung „Oberregierungsrat“, 2. die Finanzräte die Amtsbezeichnung „Regierungsrat“ und die Bauräte die Amtsbezeichnung „Regierungs- und Baurat“, 3. die Vorstände der nichttechnischen Hilfsämter und die nichttechnischen Hilfsreferenten der Generaldirektion, die Vorstände der Betriebsinspektionen und der Verkehrsämter und die ihnen gleichgestellten Beamten auf Vorstandsstellen des äußeren Dienstes, soweit sie die Befähigung zum höheren Dienst der Verkehrsanstalten spätestens im Jahre 1906 erlangt haben, die Amtsbezeichnung „Regierungsrat“, sowie die Vorstände der technischen Hilfsämter und die technischen Hilfsreferenten der Generaldirektion, die Vorstände der Betriebsämter, Bauinspektionen, Bausektionen, Maschineninspektionen, Werkstätteninspektionen und der Oberbaumaterialverwaltung, soweit sie die (zweite) Staatsprüfung im Baufach spätestens im Jahre 1906 abgelegt haben, die Amtsbezeichnung „Regierungs- und Baurat“, 4. die Eisenbahnbetriesinspektoren des inneren und des äußeren Dienstes, soweit sie nicht die Dienstrechte der Finanzräte haben oder unter Ziffer 3 fallen, die Amtsbezeichnung „Oberbahnamtmann“, 5. die bisherigen Eisenbahninspektoren die Amtsbezeichnung „Eisenbahnamtmann“ und, soweit sie bisher den Titel Rechnungsrat hatten, die Amtsbezeichnung „Oberbahnamtmann“, 6. nichttechnische und technische Oberbahnsekretäre (Expeditoren), soweit sie den Titel Kanzleirat haben, die Amtsbezeichnung „Rechnungsrat“, 7. die Bahnhofverwalter, die Güterverwalter, die Bahnhofskassierer und Güterkassierer und die Materialverwalter die Amtsbezeichnungen „Oberbahnhofsvorsteher, Obergütervorsteher, Oberkassenvorsteher und Obermaterialienvorsteher“, 8. die Buchhalter mit der Amtsbezeichnung Oberbahnsekretär die Amtsbezeichnung „Eisenbahnobersekretär“, 9. die technischen Eisenbahnsekretäre, soweit sie bis zum September 1917 angestellt worden sind, die Amtsbezeichnung „technischer Eisenbahnobersekretär“, 10. die Eisenbahnassistenten, soweit sie die Eisenbahnassistentenprüfung bestanden haben, die Amtsbezeichnung „Betriebssekretär“, 11. die technischen Kanzleiassistenten die Amtsbezeichnung „technischer Assistent“, 12. die Telegraphen-Obermechaniker die Amtsbezeichnung „Telegraphenoberwerkführer“, 13. die bisherigen Maschinisten die Amtsbezeichnung „Maschinenmeister“, 14. die Meister in den Eisenbahnwerkstätten und bei der Werft, sowie die Stellwerk- und Brückenschlosser einschließlich der Gleiswagenschlosser die Amtsbezeichnung „Werkführer“, 15. die Telegraphenmechaniker die Amtsbezeichnung „Telegraphenwerkführer“, 16. die Dampfwalzenführer die Amtsbezeichnung „Obermaschinist“, 17. die Haltestellenvorsteher die Amtsbezeichnung „Stationsmeister“, 18. die Eisenbahngehilfen und die Eisenbahnpraktikanten II. Klasse die Dienstbezeichnung „Eisenbahnpraktikant I. Klasse“, und 19. die Eisenbahnanwärter die Dienstbezeichnung „Eisenbahnpraktikant II. Klasse“.

Ferner ist durch Nachtrag zum Finanzgesetz für 1919 eine neue Skala für die Gehälter der Eisenbahnbeamten aller Rangstufen herausgegeben worden, die den Zweck hat, eine Angleichung an die Verhältnisse im Reich und in Preußen herzustellen.

— **Die neue Nordsüdlinie über Friedrichshafen.** In Aulendorf (Württemberg) fand kürzlich eine große öffentliche Konferenz statt zur Besprechung von Verkehrsfragen, die beschickt war von etwa hundert Vertretern oberschwäbischer Städte, sowie des Gewerbes und der Industrie, ferner von Vertretern der Handelskammern von Ulm, Ravensburg und Heidenheim. Die Konferenz forderte in einer Entschließung die Errichtung einer Personentrajektfähre zwischen Friedrichshafen und Romanshorn und die Führung direkter Schnellzüge Berlin und Sachsen-Nürnberg-Ulm und solcher von der Nordsee über Hannover und Würzburg-Lauda-Crailsheim-Ulm nach dem Bodensee. Zur Begründung wurde angeführt, daß die Linie Nürnberg-Ulm-Friedrichshafen, Romanshorn-Zürich um 68 bis 97 km kürzer sei als die Linie über Lindau-St. Margarethen. Die Trajektfähre werde neben dem Personenverkehr in hervorragender Weise der Bewältigung des Güterverkehrs von Nord- und Mitteldeutschland nach der Schweiz und Italien dienen. Friedrichs-

hafen mit seiner zentralen Lage und als Eisenbahnknotenpunkt sowie als Ausgangspunkt des künftigen Kanals vom Bodensee nach der Donau werde in Mitteleuropa ein Umschlags- und Stapelplatz erster Ordnung, zumal es durch die Schiffbarmachung des Rheins von Basel bis Konstanz Knotenpunkt an der künftigen Wasserstraße Berlin-Main-Donau-Bodensee-Rhein-Aare-Genfersee-Rhone und zugleich wichtiger Platz an der Wasserstraße Bodensee-Donau-Schwarzes Meer werde. Aus fahrtechnischen und Ersparnisgründen sei auch eine Zentralisation der Bodenseedampfschiffahrt mit Sitz der Oberleitung in Friedrichshafen anzustreben, da es heute schon über die beste Schiffswerft am See verfüge.

— **Beirat der württembergischen Verkehrsbeamten.** Mit dem Inkrafttreten der Verreichlichungsverträge tritt an die Stelle des Beirats der württembergischen Verkehrsbeamten (Nr. 9, S. 85 d. Jahrg. 1919 d. Ztg.) bei der Eisenbahnverwaltung die Unterabteilung Bahn des Beirats, und bei der Postverwaltung die Unterabteilung Post des Beirats. Die Unterabteilung Bahn erhält mit Wirkung von diesem Zeitpunkt ab die Bezeichnung „Beirat der württ. Eisenbahnbeamten", die Unterabteilung Post die Bezeichnung „Beirat der württ. Postbeamten". Die für den Beirat der württembergischen Verkehrsbeamten aufgestellten Bestimmungen gelten für die neuen Beiräte bis zur gesetzlichen Regelung der Frage der Beamtenvertretungen weiter mit der Maßgabe, daß bei der Eisenbahn an die Stelle des Ministeriums die künftige Zweigstelle Württemberg des Reichsverkehrsministeriums, und bei der Post unter Wegfall des Ministeriums an die Stelle der Generaldirektion die künftige Oberpostdirektion Stuttgart tritt.

— **Verwaltungsakademie Berlin*).** Das Vorlesungsverzeichnis für das Anfang Mai beginnende Sommerhalbjahr ist soeben erschienen. Es enthält außer zahlreichen allgemeinen Lehrgängen und Vortragsreihen Sonderlehrgänge für Finanz- und Steuerbeamte, Kommunal-, Justiz- und Eisenbahnbeamte. Die Richtlinien für diese Sonderlehrgänge sind im Benehmen mit den beteiligten Fachorganisationen und Behörden aufgestellt worden. Der Sonderlehrgang für Eisenbahnbeamte wird sich angesichts der Fülle des Lehrstoffs auf etwa 4 Halbjahre erstrecken. Im Sommerhalbjahr 1920 werden in Ergänzung zu grundlegenden Vorlesungen über Rechts- und Staatswissenschaften und Technik die folgenden Vorlesungen gehalten: Geh. Regierungsrat Dr. Sarter, Grundlinien der Eisenbahnpolitik; Regierungsrat Niemack, Eisenbahntarifwesen; Regierungsrat Dr. Sommer, Die Eisenbahnen im Friedensvertrage; Regierungsrat Dr. Kieschke, Betriebsräte in der Staatseisenbahnverwaltung; Regierungsbaumeister Dr. Wechmann, Elektrische Arbeitsübertragung und elektrische Bahnen.

— **Staatsminister a. D. von Breitenbach.** Der frühere Vizepräsident des preußischen Staatsministeriums und langjährige Chef der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung, Staatsminister a. D. Dr. Paul von Breitenbach, hat am 16. April sein 70. Lebensjahr vollendet. Die Beamten des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten haben ihrem ehemaligen Vorgesetzten eine künstlerisch ausgestattete Glückwunschadresse überreicht. Breitenbach ist am 16. November 1918 in den Ruhestand getreten (vgl. Nr. 95, 1918 d. Ztg.).

Österreich.

— **Erholungsheim für Eisenbahnerkinder.** Die Staatsbahndirektion Innsbruck hat an die Eisenbahner aller Eisenbahnverwaltungen folgenden Aufruf erlassen: Der Feriensiedlungsverein für den Staatsbahndirektionsbezirk Innsbruck, umfassend die Alpenländer: Salzburg, Steiermark, Tirol, Vorarlberg und Liechtenstein, sieht sich durch die eingetretenen traurigen Lebensverhältnisse gezwungen, im Hinblick auf die trostlose Lage zahllos vorhandener gesundheitlich herabgekommener Eisenbahnerkinder an die eheste Errichtung zweier eigener großer Kindererholungsstätten — eine in Tirol, die andere in Vorarlberg — zu schreiten.

Eine im Direktionsbezirk bereits im verflossenen Herbste eingeleitete umfassende Sammlung zur Aufbringung der erforderlichen Mittel hat zwar ein schönes Ergebnis gezeitigt, reicht jedoch trotz des gezeigten größten Opferwillens aller hierorts in Betracht Kommenden leider nicht im entferntesten hin, an den Bau entsprechender Kindererholungsstätten schreiten zu können.

Da jedoch an die Errichtung der beiden Erholungsstätten mit Rücksicht auf den zunehmenden Kräfteverfall so zahlreicher Kinder ohne Verzug geschritten werden muß, wandte sich der mit der Jugendfürsorge betraute hierseitige Feriensiedlungsverein an uns mit der Bitte, die gesamte Eisenbahnerschaft aller Bahnen des Auslandes unterschiedslos zu einer Hilfsaktion für das notleidende Eisenbahnerkind in Österreich dringendst aufzubieten.

Diesem berechtigten Ersuchen nachkommend, stellt die Eisenbahndirektion an die geehrten Bahnverwaltungen des Auslandes und ihre gesamten Bediensteten und Arbeiter die herzliche Bitte, unseren Notschrei durch Spenden in Geld und Lebensmitteln umgehendst berücksichtigen zu wollen und es uns dadurch zu ermöglichen, den sonst dahinsiechenden Kindern durch Widmungen der Standesgenossen ihrer Väter ihre bereits schwer erschütterte Gesundheit nach und nach weiter aufzurichten.

*) Geschäftsstelle Berlin W. 8, Charlottenstraße 50/51.

Übrige europäische Länder.

— **Polnisch-Pommerellische Eisenbahndirektion Danzig.** Die Verwaltung des ehemaligen Eisenbahndirektionsbezirks Danzig ist, wie die „D. Allg. Ztg." meldet, mit dem 1. April in polnische Hand übergegangen, ausgenommen die Freistaatsbahnen, die bis zum Abschluß des Vertrages zwischen dem Freistaat Danzig und der Republik Polen dem Völkerbund unterstehen. Präsident der polnisch-pommerellischen Eisenbahndirektion Danzig ist von Czernowski, der früher in der Eisenbahndirektion Posen tätig war. Zur Übernahme des Dienstes aus preußischer Hand sind etwa 500 Eisenbahnbeamte aus Galizien nach Danzig beordert worden.

— **Fahrpreiserhöhungen bei den Londoner Untergrundbahnen.** Die vereinigten Untergrundbahnen der Hauptstadt Englands beschäftigen zusammen ein Heer von 35 000 Angestellten; die Ausgaben für diese sind seit 1914 um 217 % beim Zugpersonal und um 263 % beim Bahnhofspersonal gestiegen. Der Aufwand für Kohlen ist um 200 %, der für Benzin — die Untergrundbahnen betreiben bekanntlich auch die Londoner Omnibusse — um 250 %, der für Ersatzteile und Rohstoffe zur Unterhaltung der Wagen um 264 % in die Höhe gegangen. Im ganzen haben sich die Betriebskosten mehr als verdoppelt. Selbst wenn die zulässigen Höchstfahrpreise erhoben würden, wäre doch der Betrieb immer noch mit Verlust verbunden. Bei einer Durchschnittseinnahme auf den Fahrgast von 1,95 Pence (16,6 ₰ nach Friedenskurs) setzen die Untergrundbahnen bei jedem Reisenden, den sie befördern, 0.12 Pence (1 ₰) zu, wobei noch nicht einmal eine Dividende für die gewöhnlichen Aktien berechnet ist. Das scheint zwar nur ein niedriger Betrag, da aber die Zahl der Reisenden täglich 4 000 000 oder ungefähr 1 300 000 000 im Jahre beträgt, macht es im ganzen eine hübsche Summe aus. Eine Erhöhung der Fahrpreise um einen halben Penny (4,24 ₰) würde eine Mehreinnahme von 2 500 000 £ im Jahre bedeuten. Dazu kommt noch, daß die Untergrundbahnen vor einer Ausgabe von 6 000 000 £ stehen, die zur Verbesserung der Anlagen, namentlich aber auch dazu verwendet werden sollen, ihre Leistungsfähigkeit den heute an sie gestellten, gegen früher stark erhöhten Ansprüchen anzupassen. Wenn London noch nicht die Stadt mit dem stärksten Stadtverkehr ist, sagt ein von der Untergrundbahnen ausgehender Bericht, so ist sie es doch in den letzten Jahren nahezu geworden; der Verkehr der Untergrundbahnen ist so groß, als ob jeder Bewohner von England mit Wales, Schottland und Irland sie 30-mal im Jahre benutzte. Die Forderung der Untergrundbahnen, höhere Fahrpreise erheben zu dürfen, stößt natürlich bei ihren Benutzern auf erheblichen Widerspruch, erscheint aber bei den dargelegten Verhältnissen nicht unberechtigt. Für uns ist diese Forderung insofern interessant, als sie wieder einmal beweist, daß die Schwierigkeiten, die bei uns zurzeit bestehen, in England der Art nach auch vorhanden sind und höchstens im Grade ein Unterschied bemerklich ist.

— **Wohnungsnot in England.** Bekanntlich ist in England die Wohnungsnot ebenso groß wie in Deutschland, und die Schwierigkeit besteht auch dort namentlich in der Unterbringung von Arbeitern. Die Eisenbahnen sind an den sich hieraus ergebenden Fragen und deren Lösung auch stark beteiligt. Die Nordwestbahn will z. B. auf einem geeigneten Gelände bei Crewe, wo sich ihre großen Werkstätten befinden, 50 Baracken nach dem Muster der vom Heere im Kriege gebrauchten errichten und darin einen Teil ihrer Arbeiter unterbringen. Die Siedelung kommt unmittelbar neben einen öffentlichen Park zu liegen, den die Eisenbahngesellschaft früher für die Stadt gestiftet hat. Sie soll als Gartenstadt angelegt werden. Jedes Haus soll drei Schlafstuben, Wohnstube, Küche und Bad enthalten. Alle Pläne sind von der Gesellschaft selbst aufgestellt worden, ebenso will sie die Ausführung mit eigenen Kräften in die Hand nehmen, weil kein Unternehmer zu finden war, der die Arbeiten schnell genug zu Ende zu bringen übernehmen wollte. Die Bauzeit für di

Häuser, die auf gemauertem Sockel stehen sollen, soll nur wenige Monate betragen. Die Nordwestbahn wird auf diese Art der erste Großunternehmer sein, der nach dem Kriege für die Unterbringung einer größeren Zahl von Arbeiterfamilien sorgt.

Fremde Erdteile.

— **Der Eisenbahnerstreik in den Vereinigten Staaten.** Über den Fortgang des Streiks (vgl. Nr. 25 S. 301 d. Ztg.) sind nur spärliche Nachrichten eingegangen. Die Lage scheint ziemlich unverändert geblieben zu sein. In den Staaten des Westens und in Ohio ist keine Änderung eingetreten, hingegen ist in den Staaten des Ostens, namentlich in Philadelphia, Baltimore und Trenton, eine weitere Ausdehnung des Streiks erfolgt. Hier ist der Güterverkehr fast vollständig lahmgelegt. Mehrere Fabriken von Detroit haben ihre Tore schließen müssen, wodurch mehre hunderttausend Arbeiter zum Feiern gezwungen werden. Auch in Ohio mußten verschiedene Fabriken die Arbeit einstellen. In Philadelphia ruht der Zugverkehr vollständig. Die Zahl der durch den Eisenbahnerstreik in Neuyork brotlos gewordenen Arbeiter wird auf 150 000 geschätzt. Die überseeische Ausfuhr ist in Mitleidenschaft gezogen worden, da die Hafenarbeiter an der Ostküste mit den Eisenbahnern gemeinsame Sache machen. Das Fachblatt „Iron Age" berichtet sogar, daß beinahe die Hälfte der Stahlindustrie infolge des Eisenbahnerausstandes stillgelegt sei, und daß bei Fortdauer des Ausstandes in einigen Tagen die Stillegung der Fabriken beinahe vollständig sein werde. Anderen Nachrichten zufolge soll aber der Streik den Höhepunkt bereits überschritten haben. Die Rückkehr der Ausständigen zur Arbeit soll langsam wieder beginnen. Jedenfalls haben 2000 Eisenbahner dem Aufruf des Chefs des Departements für öffentliche Hygiene Folge geleistet, der die Eisenbahner veranlaßte, den Transport der Milch und der notwendigen Lebensmittel für Neuyork sicherzustellen. Die Fleischreserven, über welche die Regierung verfügt, werden zum Einkaufspreise unter der Kontrolle von Agenten zum Verkauf gebracht, um damit der durch den Eisenbahnerstreik entstandenen Teuerung entgegentreten zu können. Außerdem will die Regierung der Vereinigten Staaten 45 000 Militärlastautomobile, 700 000 Lastwagen und alle verfügbaren Privatautomobile mobilisieren. Dieser so tief in das amerikanische Wirtschaftsleben einschneidenden Bewegung liegen, wie der „Dt. Allg. Ztg." aus Basel berichtet wird, nicht nur materielle Ursachen zugrunde, sondern die Arbeitgeber verlangen auch die Anerkennung eines einzigen großen Eisenbahnerbundes, dem jedoch die Führer der verschiedenen Eisenbahnvereinigungen widersprechen. Sie machen den Präsidenten für den Streik verantwortlich, weil er die Gründung des Arbeitsamtes zugelassen habe, das die Rückgabe der Eisenbahnen an die Gesellschaften durchzuführen hatte. Der Generalstaatsanwalt Palmer hat durch die Presse eine Warnung an das Volk gerichtet, in der es heißt, der Eisenbahnerstreik sei der letzte und größte Versuch der Kommunisten, in Amerika eine revolutionäre Umwälzung herbeizuführen. An der Hand revolutionärer Schriften wird in der Kundgebung betont, daß das Streben nach Bildung einer großen Gewerkschaft nichts anderes bedeute, als einen Schritt in der Richtung auf die Diktatur des Proletariats.

— **Die Bengal-Nagpur-Eisenbahn.** Das Netz der Bengal-Nagpur-Eisenbahn ist 4340 km lang. Die Gesellschaft ist in der Lage, ihren Aktionären 8 % Dividende zu geben; sie hat im Betriebsjahr 1918/19 die Betriebszahl 47,95 % gegen 46,35 % erzielt. Trotz ihrer weiten Entfernung von den Kriegsschauplätzen sind die indischen Eisenbahnen doch vom Kriege erheblich in Mitleidenschaft gezogen worden, und das günstige Betriebsergebnis der Bengal-Nagpur-Eisenbahn ist daher um so bemerkenswerter. Die Eisenbahn hat im Berichtsjahr 16,6 Millionen Reisende und 7,2 Millionen Tonnen Güter befördert. Der Reiseverkehr war als Folge des Krieges stark zurückgegangen, hat sich aber von 1917/18 bis 1918/19 wieder um 9 % gehoben, und zwar in allen vier Klassen. Daß die indischen Eisenbahnen vier Klassen haben, ist auffallend, denn die englischen und unter englischem Einfluß stehenden Eisenbahnen führen meist nur zwei, höchstens drei Klassen, und in England selbst ist bekanntlich die 2. Klasse im Aussterben begriffen. Die vier Klassen in Indien sind aber so zu erklären, daß es je zwei für Europäer und zwei für Eingeborene gibt. Infolge einer Erhöhung der Fahrpreise sind die Einnahmen aus dem Personenverkehr um 15,75 %, also fast um doppelt soviel als die Zahl der Reisenden, gegen das Vorjahr gestiegen. Auch der Güterverkehr hat zugenommen, sowohl der Menge der Güter nach, als auch in den Einnahmen, obgleich wegen der hohen Preise die Einfuhr aus England stark beschränkt war, obgleich die Weizenernte schlecht war, und obgleich die Stahlwerke von Tata einen geringeren Versand in der Richtung nach Bombay hatten. Eine Erhöhung der Ausgaben hatte dieselben Gründe wie bei allen Eisenbahnen: erhöhte Unterhaltungskosten, zu denen sowohl hohe Löhne wie hohe Kosten für die Beschaffung der nötigen Rohstoffe und Ersatzteile mitgewirkt haben. Die höheren Löhne mußten auch in Indien mit Rücksicht auf die allgemeine Teuerung gewährt werden. Außerdem hat aber der stärkere Verkehr höhere Betriebskosten verursacht, und zur Beförderung von Kohle mußten mit hohen Kosten fremde Wagen ermietet werden.

Bücherschau.

— **Jahresbericht der Handelskammer zu Berlin für 1919.** (Bericht über das Wirtschaftsjahr 1919 und die Wirksamkeit der Handelskammer im Jahre 1919.) Berlin, Druck von H. S. Hermann & Co. — Das Erscheinen der wertvollen Jahresberichte der Berliner Handelskammer war durch den Krieg fünf Jahre lang unterbrochen worden. Jetzt ist ein stattlicher (301 S.), Ende Dezember abgeschlossener Band für das Wirtschaftsjahr 1919 erschienen, der besonders dadurch Interesse bietet, daß in den darin enthaltenen einzelnen Berichterstattungen auch die Entwickelung während des Krieges über mehrere Jahre hinaus dargestellt wird. Das gilt namentlich von dem bedeutsamen einleitenden Überblick über die Wirtschaftslage, in dem die auf dem Gebiet des Erwerbslebens herrschenden Nöte in anschaulicher Weise beleuchtet werden. Es werden u. a. durch drei Schaubilder die bedeutenderen Berliner Streiks im Jahre 1919 und ihre Dauer dargestellt. Der diesen Überblick beschließende „Ausblick in die Zukunft" ist — der Wirklichkeit entsprechend — leider recht trübe. Dieser Gesamtdarstellung der allgemeinen Wirtschaftslage schließen sich Sonderberichte über die einzelnen Geschäftszweige und ein Bericht über die Wirksamkeit der Handelskammer an. Auch der Verkehr nimmt darin einen breiten Raum (S. 256 bis 283) ein. Die Handelskammer hat schon früher eine sehr erfolg- und einflußreiche Tätigkeit ausgeübt, um die Fühlung zwischen dem gewerblichen Leben und dem Verkehrsdienst herzustellen, ihre Erfahrungen über die Notwendigkeit und die Wirkungen von Verkehrsmaßnahmen den Behörden zur Verfügung zu stellen, die Wünsche und Kritiken des Handelsstandes zu sichten und an die richtige Stelle zu leiten. Ganz besonders in der Kriegs- und Nachkriegszeit hat sich die Wirksamkeit der Handelskammer auf diesem Gebiete sehr umfangreich gestaltet. Sie bezog sich im wesentlichen auf die Begutachtung von Maßnahmen, die zur Linderung der Verkehrsnot nützlich schienen, auf Fragen des Wagenumlaufs, die Überleitung des Verkehrs auf die Wasserstraßen, die Verbesserung der Güteran- und abfuhr, auf Anträge über die Tarifgestaltung u. dgl. Die wichtigeren dieser Fragen werden hier für das Berichtsjahr einzeln besprochen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Am 1. Mai d. J. wird der an der Strecke Hausach-Schiltach zwischen den Stationen Halbmeil und Schiltach errichtete Haltepunkt St. Roman in Betrieb genommen. Er ist für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut- und Milchverkehr eingerichtet. Die Entfernungen von den benachbarten Stationen betragen: von Halbmeil 2,141 km, von Schiltach 3,011 km.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 44 vom 8. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung neuer Beiträge zur Bestreitung der Kosten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (abgesandt am 13. April d. J.).

Nr. I 41 vom 13. April d. J. an sämtliche am Vereinsreiseverkehr vor Kriegsausbruch beteiligt gewesenen Verwaltungen, betreffend Abrechnung aus dem Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 19. April d. J.).

Nr. I 43 vom 15. April d. Js. an das Österreichische Staats-

amt für Verkehrswesen, die Ungarische Staatsbahn, Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Südbahn, Bayerische Staatsbahn, Sächsische Staatsbahn und die Eisenbahndirektion Berlin, betreffend die Vereinsabrechnung (abgesandt am 19. April d. Js.).

Nr. IV 22 vom 30. März d. Js. an die Mitglieder des Unterausschusses für Angelegenheiten der Vereinszeitung (Österreichische Staatsbahn, Ungarische Staatsbahn, Südbahn, Bayerische, Sächsische und Niederländische Staatsbahn) betreffend die Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen; Bericht über die Grundsätze für die Wirtschaftsführung des Zeitungsunternehmens (abgesandt am 19. April d. Js.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Postschiffverkehr.

Eröffnung der Stationen Dunajskó Radvany (Dunaradvány) und Nagymaros.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Dunajskó Radvany (Dunaradvány) und Nagymaros für den Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr eröffnet. Demzufolge werden die zwischen Wien und Budapest verkehrenden Postschiffe auch diese Stationen berühren.

Wien, am 10. April 1920. (425)
Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

2. Ueberfuhrgebühren.

Bayerisch-Württembergisch/Badischer Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 3. April 1920 sind die Gebühren für die Überführung von Sendungen nach und von den Viehhöfen der badischen Stationen Heidelberg, Karlsruhe und Mannheim erhöht worden. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

München, den 8. April 1920. (427)
Tarifamt der bayer. St. E. B. r. d. Rh.

Gemeinschaftliches Heft C Ib (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 19. April 1920 ab werden die im Abschnitt „III. Überführgebühren und sonstige örtliche Gebühren“ unter „Münster (Westf.)“ für die Ladestelle Münster (Westf.) Hafen im Absatz 1 angegebenen Gebühren erhöht. Näheres enthält die am 19. April 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 15. April 1920. (429)
Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Belgisch-Württ. Kohlentarif.

Der Tarif, dessen Anwendung seit Kriegsbeginn ausgeschlossen ist, wird mit sofortiger Gültigkeit förmlich aufgehoben.

Stuttgart, den 15. April 1920. (430)
Generaldirektion der Württembergischen Staatseisenbahnen.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 1.

Am 18. April 1920 werden die im Abschnitt B des Tarifs enthaltenen Hellerfrachtsätze der ordentlichen Tarifklassen durch billigere und am 18. Juni 1920 die Hellerfrachtsätze der Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif) und 5 (Steine) durch geringfügig erhöhte Sätze ersetzt. Näheres hierüber ist aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 15. April 1920. (424)
Gen.-Dir. der Sächs. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für verschiedene Futtermittel. — Tfv. 2c.

Der Tarif gilt auch für rohe Schilfrohrwurzeln. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 17. April 1920. (431)
Eisenbahndirektion.

Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien der Sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II.

Der Bahnhof Stützengrün erhält vom 1. Mai 1920 an volle Abfertigungsbefugnisse. Die bisherigen Beschränkungen — vgl. besondere Ausführungsbestimmungen zu § 53 der Eisenbahn-Verkehrsordnung — fallen weg.

Dresden, am 15. April 1920. (423)
Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenbahnen.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr. Gemeinsames Heft.

Mit sofortiger Gültigkeit wird bei Osternburg die Anstoßfracht auf 3,30 ℳ erhöht. Das sofortige Inkrafttreten gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455). Ferner werden mit Gültigkeit vom 20. Juni 1920 erhöht: a) die Gebühren für die Beförderung von Rennpferden zwischen Bahnhof Rennbahn und Hoppegarten (Mark) und Karlshorst, b) die Überfuhrgebühren der Stationen Soltau (Han.), Stendal, Verden (Aller) und Walsrode. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 15. April 1920. (422)
Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr. Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Heft 2.

Verkehr mit den an Polen abgetretenen Gebieten, den Stationen der Freien Stadt Danzig und Durchgangsverkehr mit Ost- und Westpreußen. Im Verkehr mit den vorgenannten Gebieten können sämtliche Güter nur gebrochen abgefertigt werden. Die Fracht ist in beiden Richtungen auf deutscher wie auf polnischer Seite bis zu den Grenzstationen zu frankieren (Frankaturzwang) und von diesen ab auf den Empfänger zu überweisen. Nachnahmebelastungen sind nicht zugelassen. Zu frankieren sind auch alle auf dem Wege bis zur Grenzübergabestation auflaufenden Unterwegskosten, namentlich die bei der Zollabfertigung an der Grenze entstehenden Zollabfertigungsgebühren. Sofern diese Gebühren nicht von vornherein festgestellt werden können, ist den Sendungen eine Frankaturrechnung beizufügen und vom Versender die Hinterlegung eines diese Kosten ungefähr deckenden Betrages zu verlangen. Für den Verkehr zwischen Deutschland und den an Polen abgetretenen Gebieten sind zur Zeit die Übergänge Bentschen, Kreuz, Schneidemühl und Birkenfelde geöffnet. Weitere Bekanntmachung wegen der den Sendungen beizugebenden Zollpapiere sowie notwendigen Aus- und Einfuhrbewilligungen ergeht, sobald die hierüber noch bestehenden Unstimmigkeiten beseitigt sind. Die Vorbemerkungen im Nachtrag XI zum Ostdeutsch-Bayerischen Gütertarif sind entsprechend abzuändern.

München, den 14. April 1920. (428)
Tarifamt der Bayerischen St.-E.-B. r. d. Rh.

Staats- und Privatbahn-Tiertarif (Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses).

Die unterm 25. März d. J. bekanntgemachte Erhöhung der Frachtzuschläge der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft tritt bereits mit Gültigkeit vom 1. Mai 1920 in Kraft. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 16. April 1920. (432)
Eisenbahndirektion.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lagerhausordnung und Gebührentarif für die Lagerhäuser in Passau vom 1. August 1902 und in Regensburg vom 15. Juli 1902. Änderung der Gebührensätze.

Die in den genannten Tarifen sowie in den dazugehörigen Nachträgen I—IV bezifferten Gebühren werden mit sofortiger Gültigkeit außer Kraft gesetzt.

Bis auf weiteres werden für die im Nachtrage IV sub A, D, E und F bezeichneten Leistungen die effektiven Kosten mit einem 50-prozentigen Teuerungszuschlage berechnet. Die Höhe derselben ist von den gesellschaftlichen Lagerhausverwaltungen in Passau und Regensburg zu erfragen.

Die Lagerzinsgebühren laut Abschnitt C sub I, II, III, IV und V werden mit einem 100-prozentigen Zuschlage erhoben.

Für die unter VI angeführten, „alle anderen zur Lagerung zulässigen Güter“ werden 48 ₰ pro 100 kg und Monat an Lagerzins erhoben.

Der unter B angegebene Feuerversicherungstarif bleibt unverändert in Geltung.

Für die in der Anmerkung unter A behandelte Bahnüberfuhr werden die jeweiligen Bahngebühren in Anrechnung gebracht.

Wien, am 13. April 1920. (426)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 27. Berlin, den 24. April 1920. LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.
Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, **amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.
Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 8 M. für das Vierteljahr bezogen werden.
Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 40 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 45 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 50 Pf. abgegeben
Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 1.35 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.
Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24.
Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto; Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 27. Berlin, den 24. April 1920. LX. Jahrgang.

Inhalt:

Zugabfertigung.

Über die Bedeutung der Zugabfertigung braucht kein Wort verloren zu werden. Nicht so einhellig aber dürften die Ansichten darüber sein, wie dieser Dienstzweig am zweckmäßigsten eingerichtet und durchgeführt wird. Es liegt auf der Hand, daß für ihn in hohem Maße die örtlichen Verhältnisse der einzelnen Bahnhöfe bestimmend sind. Davon abgesehen, findet eine unterschiedliche Handhabung des Zugabfertigungsdienstes insofern statt, als auf einigen Bahnhöfen der Zugabfertiger die Frachtpapiere fertig geordnet an den Zug bringt und hier dem Zugführer übergibt, während auf anderen Bahnhöfen der Zugführer, nachdem er seinen Zug aufgeschrieben hat, sich zum Vergleichen und Abholen der Papiere in den Zugabfertigungsraum begibt.

Es soll im folgenden abgewogen werden, welches dieser beiden Verfahren praktisch das vorteilhaftere ist. Vorausgeschickt sei, daß den Erörterungen nur die Verhältnisse auf großen Bahnhöfen zugrunde liegen.

Zweifellos hat das Zugabfertigungsverfahren, nach dem die Begleitpapiere fertig geordnet an den Zug gebracht und hier übergeben werden müssen, außerordentlich viel für sich. Der Zugführer — so lehrt die Erfahrung — wird mit all seinen Obliegenheiten bis zur Abfahrtszeit des Zuges kaum fertig. Muß er dann noch zur Zugabfertigung gehen, dort die Papiere vergleichen und in Empfang nehmen und sich zum Zuge zurückbegeben, so können gar zu leicht Zugverspätungen entstehen, die bei der Anfangsstation mit Minuten beginnen und auf der Zielstation oft genug mit Stunden endigen. Das kann vermieden werden, wird man annehmen, wenn der Zugabfertiger die Papiere verglichen und geordnet an den Zug bringt. Auf diese Weise wird auch der Zugabfertiger zu gewissenhafter Arbeit erzogen. Ist er doch verpflichtet, sich von dem Vorhandensein aller für den Zug bestimmten Wagen zu überzeugen und die Papiere dementsprechend zurechtzulegen. Die Anfertigung von Nachsendescheinen an Stelle fehlender Frachtbriefe ist auf diese Weise sichergestellt. Der Schwerpunkt der Zugabfertigung ist also aus dem Zimmer auf den Bahnhof verlegt — ein Gedanke, der außerordentlich besticht.

Und trotzdem verdient meines Erachtens das andere Verfahren entschieden den Vorzug. Die Tätigkeit des Zugabfertigers besteht hier u. a. darin, fortlaufend die auf den Rangiergleisen stehenden, zu Gruppen vereinigten Wagen mit Nummer, Gattungszeichen und Bestimmungsstation (zur Verhütung von Verwechselungen mit gleichen oder ähnlichen Nummern) aufzuschreiben und hiernach in der Zugabfertigung die Begleitpapiere zu sortieren. Hat der Zugführer etwa die Hälfte seines Zuges aufgenommen, so schickt er gewöhnlich einen Mann seines Personals mit diesem Teil der Aufschreibungen zur Zugabfertigung, woselbst die Vergleichung mit den Papieren beginnt. Mit dem Rest der Aufschreibungen begibt sich der Zugführer, sobald der Zug endgültig fertiggestellt ist, selbst in die Zugabfertigung, überzeugt sich kurz von der Vollzähligkeit und Richtigkeit der Begleitpapiere und übernimmt diese. Hat der Zugführer die Gewißheit, daß die ihm zur Verfügung stehende Zeit ausreicht, so sieht er von der Entsendung eines Schaffners ab und geht erst nach vollständiger Aufschreibung des Zuges zur Zugabfertigung. Die Wege, die der Zugführer zurückzulegen hat, sind kurz; in der Regel handelt es sich um wenige Schritte. Liegen doch die Zugabfertigungsräume (Buden) an den Bahnhofsausgängen, und die Packwagen der ausfahrenden Züge stehen in der Höhe dieser Zugabfertigungen. Wo das nicht der Fall ist, läßt sich eine Änderung leicht herbeiführen. Die Zugabfertigungsposten auf großen Bahnhöfen sind durchweg wenigstens doppelt besetzt. Einer der Zugabfertiger ist stets im Abfertigungsraum und hat u. a. die Aufgabe, die Papiere an die Zugführer auszugeben. Die Befürchtung, der Zugführer könne den Zugabfertiger im Abfertigungsraum möglicherweise nicht antreffen, scheidet also aus.

Dieses Zugabfertigungsverfahren nun birgt viele und große Vorteile in sich, so daß es allein als das richtige und zweckmäßige gelten kann. Die Verlegung der Tätigkeit des Zugabfertigers an den Zug bedeutet doch nichts anderes, als daß der Zugabfertiger große Massen von Frachtbriefen, zumal wenn es sich um die dicken Bündel von Briefen zu Orts- und Umladewagen handelt, ständig mit sich herumtragen muß.

Praktisch ist schon hierdurch ein ordnungsmäßiges Zurechtlegen der Papiere in Frage gestellt. Geradezu unmöglich aber wird es bei Dunkelheit. Außerdem leiden die Frachtbriefe sehr unter dieser Behandlung; die Streifbänder platzen, die Schrift wird undeutlich, die Briefe unansehnlich, zumal wenn der Zugabfertiger beginnt, die Briefe, um die Hände freizubekommen, in seinen Kleidern unterzubringen. Auch lederne oder aus Segeltuch hergestellte Taschen helfen bei der Masse der Papiere nur wenig. Vor allem bei Regen und Wind zeigen sich sehr bedenkliche Nachteile. So weichen die Papiere auf, sie werden verloren oder hinweggeweht oder dergl. Auch das außerordentlich wichtige Ausschreiben von Nachsendescheinen für fehlende Briefe ist praktisch kaum durchführbar.

Ferner haben die Zugabfertiger meist mehrere Züge zu gleicher oder fast gleicher Zeit zu bedienen. Kommt der Zugabfertiger mit den fertigen Papieren an den Zug, so wird er oft genug den Zugführer an einem entfernten Zugteile beschäftigt finden; er wird, so gut es ihm möglich, den Zugführer verständigen und die Papiere im Packwagen niederlegen. Ob die Papiere wirklich in Ordnung sind, weiß jetzt der Zugführer nicht. Und selbst wenn sie in Ordnung wären, so kommt es unendlich oft vor, daß noch kurz vor Abfahrt der eine oder andere Wagen eingesetzt (Bremswagen) oder ausgesetzt wird (Wagenmeister). Schließlich erscheint eine Lokomotive, die, wie jetzt keineswegs selten, lange nicht die Belastung verträgt, die vorgesehen ist, so daß ganze Zugteile abgehängt oder ausgesetzt werden müssen. Wo läßt der Zugführer all die Frachtbriefe, die er dann überschießend in Händen hat? Bleibt ihm noch Zeit, so wird er sie in der Eile vielleicht einem Manne des Bahnhofs übergeben mit dem Ersuchen, sie zur Zugabfertigung zu bringen. Kann er das nicht mehr, so sind diese Frachtbriefe gefährdet, und es eröffnet sich die Aussicht auf große Unregelmäßigkeiten. Der Zugführer hat bei Übernahme eines Zuges gar vieles zu tun und zu beachten. Es sei nur daran erinnert, welche Zeit es kostet, wenn er die Wagenverschlüsse auf beiden Seiten seines Zuges prüft. Wie die Praxis zeigt, hat er deshalb auch Zeit genug, um die wenigen Schritte zur Zugabfertigung zu gehen und hier nach endgültiger Fertigstellung des Zuges die Papiere zu vergleichen und zu übernehmen. Er findet die Papiere bestens geordnet vor. Die Nachsendescheine sind vollständig und leserlich angefertigt. Es ist die S c h l u ß - a r b e i t, die der Zugführer bei Übernahme des Zuges leistet, wenn er in der Zugabfertigung die Papiere selbst prüft und übernimmt. Nur wenn er s o verfährt, hat er die Gewißheit, daß seine Sache in Ordnung ist. Für die ganze Beförderungsstrecke seines Zuges wird das günstig nachwirken.

Dieser Gedanke bildete das Ergebnis einer von mir angeregten Aussprache auf Bahnhof Falkenberg bei Torgau, zu der alle Beteiligten hinzugezogen, und bei der Befürworter des einen wie des anderen Verfahrens vertreten waren. Selbstverständlich hat der Zugabfertiger dem Zugführer weitgehendst vorzuarbeiten, also die Begleitpapiere vollzählig und bestens geordnet bereitzuhalten. Die persönliche Nachprüfung und Übernahme der Papiere, und zwar in der Zugabfertigung, aber kann dem Zugführer nicht erspart werden. Das ist, wie gesagt, das Verfahren auf großen Bahnhöfen bei neugebildeten Zügen. Auf mittleren und kleinen Bahnhöfen freilich erscheint der Zugabfertiger am Packwagen und übergibt hier dem Zugführer die Begleitpapiere.

Das hier befürwortete Verfahren läuft keineswegs auf eine Entlastung der Zugabfertiger hinaus. Der Hauptzweck des Zugabfertigers liegt, auf großen Bahnhöfen wenigstens, nicht in der Überbringung und Entgegennahme der Frachtbriefe bei abfahrenden und ankommenden Zügen. Die Tätigkeit des Zugabfertigers gerade für die Zwecke des Betriebes kann hier nicht hoch genug bewertet werden. So soll der Zugabfertiger dem Rangierdienst vorarbeiten durch Beschreiben der Wagen etwa auf Grund von Rangierbehelfen; er hat unvollkommene und unverständliche Leitungsvorschriften an den Wagen richtig zu stellen, so daß diese Wagen alsbald in die richtigen Gruppen gelangen; er hat fehlende Beklebungen zu erneuern und ähnliche Unregelmäßigkeiten, die in großer Zahl auftreten, im Interesse des Betriebes und der zu befördernden Güter selbst abzustellen. All diesen wichtigen Aufgaben gegenüber, deren Lösung mannigfache Kenntnisse und große Rührigkeit voraussetzt, hat das Verbringen der Frachtbriefe an den fertigen Zug nur eine recht nebensächliche Bedeutung*).

Dr. jur. et rer. pol. et phil. **Ritter**, Eisenbahn-Obersekretär. Torgau.

---

*) Es ist sehr bedauerlich, daß dem Zugabfertiger noch immer jede Möglichkeit des Aufrückens in seinem Dienstzweige fehlt; er ist Arbeiter und kann heute für seine so wichtige Tätigkeit nicht einmal mehr mit einer bescheidenen Lohnzulage bedacht werden. Die Folge davon ist, daß die Zugabfertiger fast durchweg danach drängen, in einen anderen Dienstzweig (z. B. den Fahrdienst, den Weichenstellerdienst) überführt zu werden. Darin liegt ein sehr bedeutender Nachteil. Weit besser wäre es, wenn die intelligenten Leute dem Zugabfertigungsdienst erhalten blieben und hier Beamte werden könnten. Als solche müßten sie — wie bisher — nicht zum Personal des Bahnhofs, sondern zu dem der Güterabfertigung gehören, damit sie unabhängig von dem Betriebspersonal bleiben, ja in einem gewissen, gesunden Gegensatz zu ihm gehalten werden.

Vorschläge für die Bearbeitung der Wohlfahrtsangelegenheiten bei den Eisenbahndirektionen.

Von Eisenbahn-Obersekretär **Rudolf Krause**, Magdeburg.

Es ist erklärlich, daß die Sorge der Eisenbahnverwaltung um das Wohl der Beamten und Arbeiter in der neuesten Zeit einen immer größeren Umfang angenommen hat. Leider ist es bei der Not der Zeit und der Finanzlage des Staates noch nicht gelungen, der Bearbeitung der Wohlfahrtsangelegenheiten eine neue und ausreichende Grundlage zu geben. Es fehlt an kundigen Arbeitskräften, an Arbeitsräumen, wie an einer einheitlichen, zweckentsprechenden Organisation. Der Übergang der Bahnen in die Verwaltung des Reiches wird auch in dieser Sache die Veranlassung bieten, die bessernde Hand da anzulegen, wo es nach modernen Anschauungen nötig ist. Der an sich durchaus notwendige Zwang zum Sparen muß aber dort eine Einschränkung erfahren, wo es sich um die sorgfältige Bearbeitung von Wohlfahrtsangelegenheiten für das große Heer der Eisenbahnbediensteten und um die Aufbringung und Verwendung der Millionen handelt, welche die soziale Wohlfahrtspflege erfordert. Es möge gestattet sein, auf einige Mängel im Wohlfahrtswesen bei den preußischen Eisenbahndirektionen hinzuweisen.

Ein kleiner Teil der Wohlfahrtssachen, in der Regel die Unterstützungssachen, Vereinssachen, oft auch das Bahnarztwesen, werden im Zentralbüro bearbeitet. Der größte Teil der Arbeiten, besonders die gesamten Kranken-, Unfall-, Invaliditäts- und Altersversicherungssachen, sind der Wohlfahrtsabteilung des Rechnungsbüros überwiesen. Der Anregung, diese Abteilung, wie es durchaus notwendig ist, zu einem selbständigen Direktionsbüro zu machen, ist vor sechs oder sieben Jahren bei der Eisenbahndirektion Berlin und vor einiger Zeit in Cöln, Breslau und Elberfeld entsprochen worden. Die Wohlfahrtsabteilungen sind stets ein Stiefkind der Verwaltungen gewesen. Obwohl eine ministerielle Bestimmung anordnet, daß nur besonders befähigte Beamte für die Bearbeitung der schwierigen und verwickelten Rentensachen zur Verfügung gestellt werden sollen, mußte oft darüber geklagt werden, daß hierzu ältere Beamte, die in anderen Büros den gestellten Anforderungen nicht mehr entsprachen, der Wohlfahrtsabteilung überwiesen wurden. Die Bestimmung, daß die Bürobeamten allgemein aus dem

äußeren Betriebs- und Abfertigungsdienst entnommen werden sollen, ist für die Wohlfahrtsabteilungen wenig zweckentsprechend. Der Gedanke, daß die in langen Jahren erworbenen Erfahrungen im Außendienst auf die spätere Tätigkeit in den Büros der Eisenbahnverwaltung befruchtend wirken sollen, hat sicherlich seine Berechtigung, wenn es sich z. B. um das Betriebs- oder das Verkehrsbüro oder die Kontrollen handelt. Für die Beamten der Wohlfahrtsabteilung wirkt die allzu lange Beschäftigung im Außendienst geradezu schädlich. Hier kommt es nicht darauf an, daß die Beamten den Betriebs- und Verkehrsdienst beherrschen, sondern daß sie die Kenntnise und Erfahrungen besitzen, die für die Bearbeitung der schwierigen Fragen der sozialen Gesetzgebung, für die Verwaltung der großen Kranken- und Pensionskassen und für das Verständnis der zahllosen Verordnungen und Entscheidungen erforderlich sind. Solche Fähigkeiten werden nicht im Außendienst erworben. Eine Spezialausbildung für die Wohlfahrtssachen ist dringend geboten.

Bekanntlich gehören zu den hauptsächlichsten Arbeiten der Wohlfahrtsabteilungen die Geschäfte:

1. der für jeden Direktionsbezirk errichteten Eisenbahn-Betriebskrankenkasse,
2. der für den preußischen Staatsbahnbereich bestehenden Arbeiterpensionskasse,
3. der Verbandskranken- und Hinterbliebenenkasse,
4. der Unfallversicherung,
5. der Angestelltenversicherung.

Welchen Umfang diese Arbeiten angenommen haben, läßt sich aus folgenden Zahlen ersehen. Die Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahnbetriebskrankenkassen für das Jahr 1919 werden insgesamt mit 50 bis 60 Millionen Mark, die der Verbandskrankenkasse mit ihren drei Tarifen mit 4 bis 5 Millionen Mark anzunehmen sein. Die Abteilung A der Pensionskasse, der die gesetzliche Fürsorge der Invaliden-, Hinterbliebenen- und Altersversicherung der Arbeiter obliegt, hat im Jahre 1917 für Invaliden-, Kranken-, Alters-, Witwen- und Waisenrenten, für Heilverfahren usw. zusammen 8 Millionen Mark verausgabt. Die Abteilung B, die eine weitergehende Fürsorge für die Invaliden und Hinterbliebenen durch Gewährung von Zusatzrenten bezweckt, hat im gleichen Zeitraum über 15 Millionen verwendet. Für die gesetzliche Unfallversicherung der preußischen Staatseisenbahnen sind etwa 9 bis 10 Millionen Mark jährlich aufzuwenden. Das sind alles Zahlen, die sich voraussichtlich trotz aller Finanznöte für die nächsten Jahre um ein Mehrfaches erhöhen werden. Ist doch das Heer der Eisenbahnbediensteten seit dem Jahre 1914 etwa auf die doppelte Stärke gestiegen.

Der Vorsitz im Vorstande der Betriebskrankenkasse, in dem Bezirksausschusse der Pensionskasse und im Bezirksvorstand der Verbandskrankenkasse ist einem höheren Beamten der Direktion übertragen, der alle diese Geschäfte neben einem großen Streckendezernat, Lohn- oder Tarifdezernat usw., man möchte sagen, im Nebenamt führt. Es ist selbstverständlich, daß dieser Dezernent, selbst wenn ihn persönliche Neigung mit der sozialen Gesetzgebung verbindet, nicht imstande ist, neben seinen Hauptaufgaben die Arbeiten der Wohlfahrtsabteilung anders als in großen Umrissen kennenzulernen. Er muß vielmehr die Geschäftsleitung in der Hauptsache seinem ständigen Vertreter, einem mittleren Beamten, überlassen, der zwar der Wohlfahrtsabteilung vorsteht, andererseits aber nicht nur dem Rechnungsdirektor als Vorstand des Rechnungsbüros, sondern außerdem einem Obersekretär unterstellt ist, der die Bürovorstehergeschäfte des Rechnungsbüros erledigt. Der ständige Vertreter des Vorsitzenden führt nicht nur die Geschäfte während kürzerer oder längerer Abwesenheit des Vorsitzenden selbständig und unter eigener Verantwortung, sondern ihm fällt auch während der Anwesenheit des Vorsitzenden die Hauptlast der Geschäftsleitung zu. Nach dem Ministerialerlaß vom 14. Juni 1895 soll die Auswahl des stellvertretenden Vorsitzenden mit ganz besonderer Sorgfalt geschehen, um so mehr, als in der Person des Vorsitzenden häufig ein Wechsel eintritt, und deshalb durch seinen Vertreter die Gewähr für eine dauernd gleichmäßige Verwaltung der Kassen gegeben werden soll. Der ständige Vertreter muß mit dem Kranken-, Unfall-, Invaliditäts-, Alters- und Angestelltenversicherungsrecht, mit den Satzungen der Kassen und den Verwaltungs- und Rechnungsvorschriften vertraut sein. Er muß befähigt sein, die Rechtsprechung zu verfolgen und die Beamten der Wohlfahrtsabteilung zu unterweisen. Die Stellung des stellvertretenden Vorsitzenden ist sonach eine besonders verantwortungsvolle, besonders ist das Recht zu Zahlungsanweisungen in solchem Umfange keinem Beamten gleichen Ranges eingeräumt. Die stellvertretenden Vorsitzenden haben das Vertrauen, das der Minister durch seinen Erlaß vom 14. Juni 1895 in sie gesetzt hat, voll gerechtfertigt und sind zweifellos fähig, den Vorsitz in den genannten Kassen selbst zu übernehmen. Man müßte aber noch weiter gehen und den tüchtigsten unter diesen durch langjährige Leitung der Geschäfte besonders durchgebildeten mittleren Beamten die volle Selbständigkeit dadurch geben, daß man sie zu Hilfsdezernenten macht, denen das gesamte Wohlfahrtswesen zu übertragen sein würde. Hierzu gehören auch die Unterstützungs- und Bahnarztsachen usw. Daß z. B. bei einzelnen Direktionen die Bahnarzt- und die Bahnkassenarztsachen in zwei verschiedenen Dezernaten bearbeitet werden, ist nicht von Vorteil. Bahnarzt- und Bahnkassenarztsachen müssen zweckmäßig vielmehr wegen der vielen Berührungspunkte in einem Dezernat und bezirksweise auch von einem Bürobeamten bearbeitet werden. Die Übertragung eines Hilfsdezernates für Wohlfahrtswesen auf besonders befähigte mittlere Beamte ist in der Zeit der Demokratisierung der Verwaltung eine berechtigte Forderung. Sie wird das Einverständnis der Mehrheit der juristisch vorgebildeten höheren Beamten finden. Die Bearbeitung der Wohlfahrtsarbeiten bei der Eisenbahnverwaltung stellt an die leitenden Kräfte wegen der Zusammenlegung der sonst einzeln von den Krankenkassen, von den Versicherungsanstalten, von den Berufsgenossenschaften zu bewältigenden Arbeiten die höchsten Anforderungen, denen ein sonst schon vielbeschäftigter Dezernent nicht entsprechen kann.

Nun noch einige Worte über die nebenhergehende Forderung, die Wohlfahrtsabteilungen von ihrer unnatürlichen Verbindung mit einem anderen Direktionsbüro zu befreien und sie zu selbständigen Direktionsbüros zu machen. Die Angelegenheit hat schon mehrere Jahre vor dem Kriege eine Konferenz der Direktionspräsidenten beschäftigt. Dann wurde, wie schon erwähnt, etwa im Jahre 1912 bei der Direktion Berlin und vor kurzem bei den Direktionen Cöln, Breslau und Elberfeld die Wohlfahrtsabteilung zu einem selbständigen Direktionsbüro gemacht. Es ist dringend notwendig, daß dies bei allen Direktionen geschieht. In den einzelnen Wohlfahrtsabteilungen werden jetzt 35 bis 60 Arbeitskräfte beschäftigt. Sie haben keinen inneren Zusammenhang mit dem Rechnungsbüro, dem sie jetzt angegliedert sind. Die Abhängigkeit vom Rechnungsbüro führt auch zu Unzuträglichkeiten, deren Beseitigung von der Verwaltung schon längst im Interesse der Sache hätte herbeigeführt werden müssen. Selbst die Arbeiterschaft, die sonst den eigentlichen Büroarbeiten wenig Zuneigung entgegenbringt, hat die Errichtung besonderer Wohlfahrtsbüros bei den Eisenbahndirektionen gefordert. So schreibt der „Deutsche Eisenbahner“ unter dem 29. November 1919: „Vom Standpunkt der Arbeiterschaft muß es daher als ein Gebot der Notwendigkeit bezeichnet werden, daß mit dem Vorsitz im Vorstande der Betriebskrankenkasse, des Bezirksausschusses, der Arbeiterpensionskasse und des Bezirksvorstandes der Verbandskrankenkasse nur solche Beamte betraut werden, die mit dem Versicherungswesen eingehend vertraut sind, die vermöge ihrer bisherigen Tätigkeit das Vertrauen der Arbeiter genießen, und die vermöge ihrer Erfahrung die Gewißheit für eine richtige und sachgemäße Behandlung der Versicherungsangelegenheiten bieten. Dies ist aber nur zu erreichen, wenn die Wohlfahrtsabteilung von dem Rechnungsbüro losgelöst und für ein selbständiges Direktionsbüro erklärt wird. Die Wohlfahrtsabteilung ist jetzt völlig unselbständig. Sie findet überall nur eine stiefmütterliche Behandlung. Die nebensächliche Beurteilung der Wohlfahrtssachen durch die maßgebenden Stellen stempelt auch das Personal unberechtigterweise zu Arbeitskräften niederen Ranges, obwohl die Bearbeitung der Renten-, Arzt- und anderen Sachen an die Beamten außerordentlich hohe Anforderungen stellt. Noch heute gilt die Abteilung vielfach als Aufnahmestelle aller derjenigen Beamten, deren man sich in den übrigen Direktionsbüros auf eine bequeme Art zu entledigen sucht, und die man auf diese Weise an einer Stelle zu beschäftigen glaubt, von der aus eine Schädigung der Interessen der Eisenbahnverwaltung weniger zu befürchten sei. Die Arbeiterschaft wünscht aber ihre Versicherungsangelegenheiten durch zuverlässige Beamte erledigt. Sie beansprucht deshalb, daß die Wohlfahrtsabteilung als selbständiges Büro errichtet, und daß sie mit besonders tüchtigem Personal in ausreichendem Maße besetzt wird. Das Personal muß mit dem Versicherungswesen eingehend vertraut sein, damit dieses Büro wieder eine Einrichtung wird, zu der die Arbeiterschaft Vertrauen haben, und an die sie sich zur Auskunfterteilung vertrauensvoll wenden kann.“

Kostenfestsetzung bei schiedsrichterlicher Entscheidung von Streitigkeiten mit Unternehmern.

Nach der neuen Fassung des Schiedsgerichtsparagraphen der allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Staatsbauten (§ 29)*) hat das Schiedsgericht auch über die Kostenfrage zu entscheiden, und zwar in dem Sinne, daß zunächst über die Verteilung der Kosten zwischen den Parteien dem Grunde nach Entscheidung getroffen, also ein Verteilungsmaßstab gegeben wird, der die Auseinandersetzung zwischen den Parteien ermöglicht; falls sich hierbei trotzdem Anstände ergeben, hat ferner das Schiedsgericht auf besonderen Antrag einer der beiden Parteien die Höhe der von den einzelnen Streitteilen zu tragenden Kostenbeträge zahlenmäßig festzusetzen. Die erstgenannte Entscheidung wird zweckmäßig mit der Entscheidung über die Hauptsache verbunden, also im Schiedsspruch ausgesprochen werden (Hauptverfahren), während die Entscheidung über die zahlenmäßige Höhe der Kosten ein besonderes Nachtragsverfahren (formelles Kostenfestsetzungsverfahren) und einen neuen Schiedsspruch oder Nachtragsschiedsspruch (Kostenfestsetzungsbeschluß) erfordert. Ein solches Nachtragsverfahren kann den Parteien im allgemeinen nicht erwünscht sein, denn es hält einmal die endgültige Erledigung der Streitigkeit auf — unter Umständen muß die verurteilte Partei zur Deckung der dem Gegner zur Last fallenden Kosten einen Teil der Urteilssumme oder der Zinsen zurückbehalten, wodurch neuer Streit, z. B. über die Höhe des Zinsbetrages, entstehen kann —; zweitens verursacht das Nachverfahren weitere Kosten, die namentlich dann erheblich sein werden, wenn die Mitglieder des Schiedsgerichts an verschiedenen Orten ansässig sind und der Kostenentscheidung wegen zu einer weiteren Sitzung zusammentreten müssen. Die Parteien werden sich daher bemühen, ein formelles Nachtragsverfahren zur Kostenfestsetzung möglichst zu vermeiden. Ein Antrag auf Kostenfestsetzung hinsichtlich der eigentlichen Schiedsgerichtskosten (Gebühren und Auslagen der Schiedsrichter, sächliche Ausgaben des Obmanns) wird auch selten notwendig sein, da für die Gebühren der Schiedsrichter feste Gebührensätze vereinbart und für die Inrechnungstellung die im § 29 der allgemeinen Vertragsbedingungen aufgestellten Grundsätze maßgebend sind. Die Erwartung, daß sich die Auseinandersetzung der Parteien über die Kosten auf der Grundlage der allgemeinen Kostenentscheidung des Schiedsgerichts in den meisten Fällen anstandslos abwickeln wird, hat auch bei der Neuregelung der Bestimmungen über die Handhabung der Unternehmerstreitigkeiten mitgesprochen (vgl. Eisenbahn-Verordnungsblatt für 1912, Seite 80 oben, und den Artikel „Die schiedsgerichtliche Erledigung von Rechtsstreitigkeiten in der Preußischen Staatseisenbahnverwaltung" in Nr. 76/77 von 1913 dieser Zeitung).

Größere Möglichkeit zu Meinungsverschiedenheiten bietet aber die Auseinandersetzung der Parteien über ihre eigenen Kosten — denn auch die Parteikosten unterliegen in analoger Anwendung der §§ 91 und 92 ZPO. dem vom Schiedsgerichte im Schiedsspruch festgelegten Verteilungsmaßstab, falls der Schiedsspruch die Frage der Parteikosten offen läßt. — Und zwar wird sich weniger aus der Kostenberechnung der Verwaltung, als aus der des Unternehmers Anlaß zum Streit ergeben, da sich die von ersterer als Partei aufgewendeten und dem Gegner in Rechnung gestellten Kosten auf feste Normen und rechnerische Unterlagen stützen, während solche für die Auslagen, Reiseentschädigungen usw. des Unternehmers fehlen. Namentlich aber können die von der Unternehmerpartei berechneten Parteikosten dann leicht zur Beanstandung seitens der Verwaltung führen, wenn sich der Unternehmer im Schiedsgerichtsverfahren durch einen gewerbsmäßigen Bevollmächtigten hat vertreten lassen und durch dessen Tätigkeit infolge verschiedener Umstände (weite Entfernung vom Sitze der Schiedsrichter, zeitraubende Information über unbekannte Vorgänge) erhebliche Kosten erwachsen sind. Die Verwaltung wird sich nur dann für verpflichtet halten können, diese Kosten anteilig zu tragen, wenn die Tätigkeit des Unternehmervertreters als zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung und Rechtsverteidigung im Sinne des § 91 der ZPO. notwendig gelten muß. Eine solche Notwendigkeit wird beispielsweise bezweifelt werden müssen, wenn der Unternehmer, was vielfach der Fall ist, die gleiche technische Vorbildung besitzt, wie der von ihm gewählte Unternehmervertreter, der ihm allerdings an Gewandtheit und Erfahrung auf dem Gebiete der Unternehmerstreitigkeiten überlegen sein mag. Für die Richtigkeit dieser Auffassung spricht folgender Streitfall:

In dem Schiedsgerichtsverfahren des Unternehmers Sch. in G. gegen den Preußischen Eisenbahnfiskus hatte das Schiedsgericht, bestehend aus einem Landgerichtsdirektor als Obmann und zwei höheren technischen Beamten als Beisitzern, durch Schiedsspruch vom 8. 5. 1916 über die Kostenfrage dahin entschieden, daß der klagenden Unternehmerpartei 8 Zehntel, dem beklagten Eisenbahnfiskus 2 Zehntel der Kosten zur Last fallen. Der Kläger hatte sich im Schiedsgerichtsverfahren durch einen Zivilingenieur, der die Beratung und Vertretung von Parteien in Streitsachen gewerbsmäßig ausübt, vertreten lassen und verlangte auf Grund der Kostenverteilung im Schiedsspruch neben dem Anteil seiner eigenen Unkosten die Erstattung von 2 Zehnteln der ihm durch die Tätigkeit seines Bevollmächtigten erwachsenen, recht hohen Kosten. Die Eisenbahnverwaltung bestritt die Notwendigkeit der besonderen Vertretung durch einen Zivilingenieur, weil der Gegner selbst Ingenieur sei, und in der Hauptsache weniger technische als Rechtsfragen zu behandeln gewesen seien; sie beanstandete auch die Höhe der Kosten des Unternehmervertreters und der eigenen Kosten des Klägers und stellte nach längeren, vergeblichen Auseinandersetzungen mit dem Gegner, der die Zuständigkeit des Schiedsgerichts für die Kostenfestsetzung (Urteil in eigener Sache) bestritt, beim Schiedsgericht Antrag auf Kostenfestsetzung. Das Schiedsgericht ist grundsätzlich der Ansicht der Eisenbahnverwaltung beigetreten und führt in dem Nachtragsschiedsspruch (Kostenfestsetzungsbeschluß) vom 27. 4. 1916 aus:

„. . . . . . 2. Kosten des klägerischen Vertreters. Diese werden von dem Kläger auf 2286,65 ℳ berechnet. Sie waren festzusetzen nur in Höhe von 432 ℳ, der Mehrbetrag abzusetzen. Zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung war es nicht nötig, daß der Kläger, der selbst Ingenieur ist, sich des Beistandes eines in H. wohnhaften Zivilingenieurs bediente. Im vorliegenden Fall war für den Spruch ausschlaggebend die Entscheidung der Frage, ob der Vergleich oder Nachtragsvertrag vom 23./29. Juni 1913 rechtsbeständig ist oder nicht. Das ist eine reine Rechtsfrage; zu deren Entscheidung durfte der Kläger sich bei einer sachkundigen Person Rat einholen. Die gegebene Person war aber ein Rechtsanwalt. Die Kosten der Zuziehung eines Rechtsanwalts, der dem Kläger auch in der mündlichen Verhandlung zur Seite stehen konnte, würden rund 432 ℳ betragen haben. Im übrigen, auch in dem Beweistermin in G., in dem es sich um rein technische Fragen handelte, konnte der Kläger sich selbst vertreten. Die Kosten des Vertreters des Klägers waren also nur festzusetzen in Höhe von 432 ℳ.

Es soll damit nicht ausgesprochen werden, daß nicht unter Umständen auch die Vertretung durch einen Zivilingenieur am Platze und zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung notwendig ist, und es bleibt selbstverständlich durch diese Entscheidung des Schiedsgerichts unberührt das Vertragsverhältnis, in welches Kläger zu dem Zivilingenieur K., seinem Vertreter, getreten ist.

. . . . . 4. Die Kosten des Klägers selbst. Diese sind mit 234 ℳ berechnet. Die täglichen Versäumniskosten und „Reiseaufwandsgelder" sind zu hoch angesetzt; zuzubilligen sind dem Kläger nur je 10 ℳ für den Tag, so daß von ersteren 20, von letzteren 10 ℳ für den Tag, im ganzen 120 Mark, abzusetzen und nur 114 ℳ festzusetzen waren.

. . . . Die Kosten des Nachtragsverfahrens (Kostenfestsetzungsverfahrens) ergeben sich aus den anliegenden Rechnungen und betragen insgesamt 208 ℳ 18 ₰ ohne Stempel. Davon hat Beklagter $^{1}/_{5}$ zu tragen mit 41 ℳ 63 ₰."

Wie schon die Entscheidungsgründe erkennen lassen, hat dieser Nachtragsschiedsspruch zwar keine grundsätzliche Bedeutung, er bietet aber den beteiligten Kreisen einen Anhalt für das Verhalten der Parteien in ähnlich liegenden Fällen.

Zum Schluß sei noch die Frage der Zuständigkeit der Schiedsgerichte für die Kostenfestsetzung kurz gestreift. Der Entscheidung des Schiedsgerichts über die zahlenmäßige Höhe der Kosten kann schwerlich mit dem Einwand begegnet werden, daß sie einem Urteil in eigner Sache gleichkäme und daher anfechtbar sei, weil bei der Kostenfestsetzung auch über die Höhe der den Schiedsrichtern zustehenden Gebühren entschieden worden sei. Ein solcher Einwand dürfte dadurch hinfällig sein, daß die Parteien in dem durch § 29 der allgemeinen Vertragsbedingungen gebildeten Schiedsvertrag

*) Anlage zum Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 22. 3. 1912 — V. D. 3792. III. 595. 8 —, abgedruckt im Eisenbahn-Verordnungsblatt Nr. 13 für 1912, Seite 75 ff.

usdrücklich die Kostenfestsetzung durch das Schiedsgericht ereinbart haben. Diese Vereinbarung ist für die Parteien indend und wäre nur dann nichtig oder anfechtbar, wenn sie egen gesetzliche Verbote, gegen die guten Sitten oder gegen esetzliche Vorschriften zwingenden Charakters verstoßen ürde oder auf eine unmögliche Leistung gerichtet wäre. Ein egen die guten Sitten verstoßendes Urteil in eigener Sache ist aber nach dem Schiedsgerichtsvertrag nicht gewollt. Denn die Parteien haben ausdrücklich bestimmt, daß für die Vergütung der Schiedsrichter die für den Obmann vorgesehenen festen Gebührensätze maßgebend sein sollen, und die Höhe der dem Obmann zustehenden Vergütung endgültig von dem Landgerichtspräsidenten festzusetzen sei.

Barth.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Übernahme der Staatsbahnen durch das Reich.** Der Ausschuß der Nationalversammlung für die Verichlichung der Eisenbahnen stimmte am 21. d. M. dem über e Verreichlichung abgeschlossenen Staatsvertrag zu. Vereter aller Parteien erhoben schwerste Bedenken, besonders egen die Höhe der an die Eisenbahnen zu zahlenden Beträge. nter vielseitiger Zustimmung bezeichnete ein Redner das anze als einen Raubzug der Länder auf die Taschen des eiches. Aus politischen Gründen wurden jedoch die Benken zurückgestellt und der Vertrag angenommen, dessen nderung im einzelnen nicht zulässig war. Die Schlußbestimung wurde bis nach Beendigung der Finanzdebatte im Hausaltsausschuß zurückgestellt.

In ihrer Sitzung vom 21. April hat die Preußische Landesversammlung den Gesetzentwurf über die Abtretung r Staatsbahnen an das Reich in zweiter und dritter Lesung ngenommen.

— **Eisenbahnpersonal und Parlament.** Der Haushaltsauschuß der Nationalversammlung befaßte sich am 20. d. Mts. it dem Besoldungsgesetze. Die finanzielle Tragweite verhiedener vom Unterausschusse beschlossenen Verbesseungen gab Anlaß zu allgemeinen ausführlichen Erörterunn über die Finanzlage und die voraussichtliche Gestaltung s Haushalts 1920, dessen Balanzierung große Schwierigiten machen wird. Der Reichsverkehrsminister benutzte e Gelegenheit, dem Haushaltsausschusse die Gesichtspunkte rzulegen, nach denen die Betriebsführung und Verwaltung s größten und wichtigsten Reichsbetriebes, der Reichseisenhnen, zu gestalten sein wird. Sparsamste Betriebsführung d Erzielung höchster Leistungen eines arbeitsfreudigen, seinen berechtigten Ansprüchen zufriedengestellten Persls müsse das Ziel sein. In wie bisher kameradschafthem Zusammenarbeiten mit den Vertretern des Personals üsse es erreicht werden. In diesem Zusammenhange kam auf die Anträge des Personals zum Besoldungsgesetze zu rechen und trat nochmals warm für den von ihm bisher rtretenen Standpunkt ein. Ferner wies er darauf hin, daß e Postverwaltung nach einem Beschlusse des Haushaltsisschusses vom 19. d. Mts. voraussichtlich ermächtigt würde, hebliche Stellenumwandlungen im Vorgriff auf den Hausit 1920 alsbald vorzunehmen, um die in Aussicht genomene Personalreform zu verwirklichen. Hierzu gab er folnde Erklärung ab:

„Die Eisenbahnverwaltungen der Länder waren bisher hon mit Erfolg bestrebt, die Verrichtungen, die billiger zahlten Kräften zugewiesen werden können, nicht von her bezahlten ausführen zu lassen. Insbesondere trifft das i der preußischen Eisenbahnverwaltung zu, deren Verwalngspraxis vom Reichsverkehrsministerium auf das ganze ichsgebiet übertragen und folgerichtig ausgebaut werden ird. Die Besorgung des Abfertigungs-, des Schalter-, auch s Fahrdienstes ist schon längst in größtem Umfange unteren amten übertragen, deren Tätigkeit als „mittlerer Betriebsenst“ zu werten ist. Auch die weiblichen Beamten nd in ihrer überwiegenden Zahl mit Arbeiten befaßt, die indestens als Aufgaben von Betriebsassistenten angesehen erden müssen. Ebenso wird von den Assistenten — auch n den aus den Militäranwärtern hervorgegangenen — regelißig der Dienst verrichtet, den man sonst den Sekretären mutet. Daraus ergibt sich ohne weiteres, daß den Beamten s Sekretärdienstes entsprechend höhere Aufgaben zuwiesen werden. Die Voraussetzung für Stellenumwandlungen, wie sie die Postverwaltung beabsichtigt, ist daher bei r Eisenbahnverwaltung bereits gegeben.“

Der Reichverkehrsminister wird mit allem Nachdruck dafür ntreten, daß für die Eisenbahnverwaltung die notwendigen lgerungen aus dem der Postverwaltung gemachten Zugeindnis angesichts der bei der Eisenbahnverwaltung längst füllten Voraussetzungen ebenfalls sofort gezogen werden. r Haushaltsausschuß wird in seiner nächsten Sitzung zu hin gehenden Anträgen Stellung zu nehmen haben.

— **Neue Forderungen der Eisenbahnarbeiter.** Unter den Eisenbahnarbeitern, namentlich unter dem Werkstättenpersonal, macht sich gegenwärtig wieder eine starke Erregung bemerkbar, die, wie in Langenberg im Rheinland, zu Teilausständen geführt hat. Schon vor geraumer Zeit haben die Eisenbahnerorganisationen mit den zuständigen Ministerien Verhandlungen über einen Teuerungszuschlag für die Eisenbahnarbeiter und das Werkstättenpersonal geführt, die bis jetzt noch nicht abgeschlossen sind, da noch die Zustimmung des Finanzministeriums und der Preußischen Landesversammlung bzw. der Nationalversammlung fehlt.

Bekanntlich läuft der Tarif der Eisenbahnarbeiter bis zum 31. Mai d. J. Vom 1. Juni an werden neue Tarife in Kraft treten, und es wird jetzt bereits der Reichseisenbahnertarif vorbereitet, der nach der Verreichlichung der Bahnen in Kraft treten soll. Die Eisenbahnarbeiter haben darauf hingewiesen, daß sie mit ihren Löhnen, die je nach der Orts- und Arbeitsklasse zwischen 2,50 und 3,60 ℳ schwanken, um 100 % schlechter gestellt sind als die Arbeiter der Privatindustrie. Infolgedessen wurden die Verbände beauftragt, mit dem Eisenbahnministerium und dem Finanzministerium über Teuerungszuschläge zu verhandeln. Die Arbeiter verlangten einen Zuschlag von 1 ℳ für die Stunde, und zwar sollte die Abmachung rückwirkende Kraft ab 1. Januar haben. Die Aachener Eisenbahnarbeiter, deren wirtschaftliche Lage besonders schlecht ist, verlangen einen Zuschlag von 1,70 ℳ für die Stunde. In den Verhandlungen mit dem Eisenbahn- und dem Finanzminister wurde von den Regierungsvertretern darauf hingewiesen, daß bei der ungünstigen Finanzlage des Reiches derartige Zuschläge nicht gezahlt werden könnten, weil dadurch der Verlust der Eisenbahn um rund 2 Milliarden vergrößert würde. Angesichts der Notlage der Arbeiterschaft erklärte man sich zu Teuerungszuschlägen jedoch bereit. Es wurde beschlossen, daß männlichen Arbeitern der 1. und 2. Lohnklasse ein Teuerungszuschlag von 80 ₰, in der 3. und 4. Lohnklasse 70 ₰, in der 5. und 6. Lohnklasse 60 ₰ Zulage gewährt werde. Frauen erhalten entsprechend den drei Lohnabstufungen 60, 50 und 40 Pfennige für die Stunde, Jugendliche unter 18 Jahren 40, 30 und 20 ₰ Zulage für die Stunde.

Dieses Abkommen ist von den Eisenbahnerorganisationen bereits seit einer Woche unterzeichnet worden. Die Teuerungszuschläge haben rückwirkende Kraft ab 1. April d. J. Das Finanzministerium, das Reichswirtschaftsministerium und das Eisenbahnministerium haben die Vereinbarung jedoch bisher noch nicht unterzeichnen können, da ihnen die Zustimmung der Nationalversammlung bisher fehlte. Diese Verzögerung des Abkommens hat unter den Eisenbahnern beträchtliche Erregung hervorgerufen, und es werden von radikaler Seite Versuche gemacht, diese Gereiztheit der Arbeiterschaft zu neuen großen Streiks auszunutzen. Namentlich in den Direktionen Halle, Magdeburg und Cöln ist die Lage im Augenblick sehr gespannt. Inzwischen hat der Haushaltsausschuß beschlossen, der Nationalversammlung die Genehmigung der vereinbarten Zuschläge zu empfehlen, so daß eine baldige Erledigung dieser Frage zu erwarten ist.

— **Straßenbahn und Stadtbahn in Berlin.** Die Tariferhöhungen der Straßenbahnen haben die eigentlich selbstverständliche Folge gehabt, daß die Bevölkerung diese früher so billigen Verkehrsmittel bedeutend weniger in Anspruch nimmt als früher. Zweifellos werden viele Wege heute zu Fuß zurückgelegt, zu denen früher die Straßenbahn benutzt wurde. Ein großer Teil der Fahrgäste der Straßenbahn ist aber zur Benutzung der Stadt- und Ringbahn übergegangen und hat auf dieser die vor der Straßenbahntariferhöhung schon nicht vorbildlichen Verkehrsverhältnisse, besonders zu den Hauptverkehrszeiten, noch erheblich verschlechtert. Die stärkere Benutzung der Stadt- und Ringbahn ist so augenfällig, daß der Fahrgast die Mehrbesetzung der Züge ohne weiteres durch Vergleiche festzustellen imstande ist. Aber noch stärker als der Augenschein überzeugt die Statistik, nach der, wie wir der Reichshauptstädtischen Korrespondenz entnehmen, die Zunahme gegen die gleichen Tage im Vormonat rund 600 000 einfache Fahrkarten in den ersten zehn Tagen des Monats April betragen hat. Es wurden also täglich rund 60 000 Fahrgäste mehr befördert als an den gleichen Tagen des März, in denen die Verteuerung der

Straßenbahn noch nicht eingetreten war. Auch die Zahl der Zeitkarteninhaber hat sich erheblich vermehrt. Gegen die gleichen Tage im März wurden insgesamt mehr ausgegeben rund 25 000 Wochenkarten und etwa 7000 Monatskarten. Diese Steigerungen verteilen sich natürlich nicht gleichmäßig auf die Stadt- und Ringbahnstationen, sondern sie passen sich dem Verkehrsbedürfnis der betreffenden Stadtgegend an. Die größte Zunahme im Verkauf der Einzelfahrkarten weist der Schlesische Bahnhof auf, an dessen Schaltern 127 000 Fahrkarten mehr als im Vormonat verkauft worden sind. Bei den Zeitkarten scheint die Zunahme des Verkehrs mehr von dem Bestehen viel benutzter Straßenbahnlinien abzuhängen. Der sonst verhältnismäßig verkehrsarme Bahnhof Bellevue verkaufte in der Zeit vom 1.—10. April 10 000 Wochenkarten mehr als in dem gleichen Zeitraum des März, während der Bahnhof Hermannstraße rund 750 Monatskarten mehr gegen März 1920 verkaufte. Aus diesen Zahlen erhellt die ungeheuere Mehrbelastung der Stadt- und Ringbahn, die bei dem abgewirtschafteten Material leicht verhängnisvolle Wirkungen haben könnte, wenn nicht der Abwanderung auf die Stadtbahn von der Straßenbahn ein Ziel gesetzt wird. Selbst bei einer 100 % betragenden Erhöhung würde man auf der Stadtbahn in der niedrigsten Zone (bis zur fünften Haltestelle) noch billiger fahren als augenblicklich auf der Straßenbahn, die trotz der letzten Tariferhöhung noch Zuschußbetrieb ist und eine weitere Neuregelung der heutigen Fahrpreise bereits in Aussicht genommen haben soll. Die Verkehrsverhältnisse auf der Stadtbahn würden sich aber nicht bessern, eher noch weiter verschlechtern, wenn die Tariferhöhung nicht hundert, sondern nur 50 vom Hundert oder darunter betragen würde. Ähnlich wie in Berlin liegen die Verhältnisse in Hamburg, wo ein Teil der Hochbahnstrecken Wettbewerbsstrecken zur Vorortbahn sind. Die Hochbahn wäre dem Untergange preisgegeben, während die Eisenbahn den an sie gestellten Anforderungen nicht gerecht werden könnte. Durch die in Aussicht stehenden Tariferhöhungen auf den Stadt-, Ring- und Vorortstrecken wird also ein Ausgleich geschaffen werden müssen. Möglicherweise werden die Tariferhöhungen mehr als 50 vom Hundert betragen.

— **Der Reichsverkehrsminister zur Neckarvorlage.** Der Reichsverkehrsminister Dr. Bell hat am Sonnabend im Haushaltsausschuß bei der Beratung der Neckarvorlage (vgl. Nr. 25 S. 300 d. Ztg.) erklärt: Die Einbringung des Neckarprojektes kann die Durchführung der bayerischen Großschiffahrtspläne nicht beeinträchtigen. Die Reichsregierung ist bereit, die bayerischen Großschiffahrtspläne ebenso finanziell zu fördern und zu beschleunigen, wie den Ausbau des Neckar, sobald Bayern die Voraussetzungen nachweist, wie sie für die württembergische Vorlage als ausreichend angenommen wurden. Es ist die Meinung aufgetaucht, daß es sich hier um ein Konkurrenzunternehmen zu den bayerischen Großschiffahrtsplänen handele. Diese Auffassung ist unrichtig.

— **Wirklicher Geheimer Oberbaurat Dr.-Ing. Alfred Blum †.** Am 24. März d. J. verstarb in Berlin der Wirkliche Geheime Oberbaurat Dr.-Ing. Alfred Blum im 73. Lebensjahre. Blum wurde am 22. Dezember 1847 in Leipzig geboren als Sohn des bekannten Schriftstellers und Politikers Robert Blum, der am 9. November 1848 in Wien als Opfer seiner politischen Überzeugung den Tod fand. Der junge Alfred Blum erhielt seine Erziehung in der Schweiz, wohin die Familie nach dem Tode des Vaters übersiedelte. Er besuchte das Realgymnasium in Bern und das Polytechnikum in Zürich, woselbst er u. a. die Vorlesungen von Lehmann und Zeuner hörte. An das dreijährige Studium der technischen Wissenschaften in Zürich (1864—67) schloß sich ein eineinhalbjähriges Studium der Nationalökonomie in Leipzig bei Roscher. Seine erste praktische Betätigung erfolgte 1869 in Bauführerstellung beim Bahnbau Gera-Eichicht; der Krieg 1870/71 riß ihn aus dieser Beschäftigung; er wurde im Feldzuge Offizier und mit dem Eisernen Kreuz ausgezeichnet. Nach einjährigem Besuch der Berliner Bauakademie erwarb er sich im Wettbewerb „Jannowitzbrücke" den Schinkelpreis und bestand 1874 die Baumeisterprüfung. In den preußischen Staatseisenbahndienst berufen, fand er nach Abschluß einer Studienreise, die ihn nach Frankreich und England führte, im Direktionsbezirke Saarbrücken beim Umbau des Bahnhofes Neunkirchen Verwendung. Im Jahre 1880 kam er in das betriebstechnische Büro der rechtsrheinischen Eisenbahndirektion Cöln und verblieb hier bis 1884, in welchem Jahre er als Mitglied zum Betriebsamt Trier versetzt wurde. 1884 wurde er zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor, 1893 zum Regierungs- und Baurat ernannt. 1894 wurde er als Hilfsarbeiter in das Preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten berufen und hier 1895 zum Geheimen Baurat und vortragenden Rat befördert, 1898 erfolgte seine Ernennung zum Geheimen Oberbaurat, 1910 zum Wirklichen Geheimen Oberbaurat. Am 1. Oktober 1919 tra er in den Ruhestand.

Mit Blum ist ein führender Geist auf den Gebieten de Eisenbahn-Baues und -Betriebes von uns geschieden. Er wa ein Mann von umfassendem Wissen und reichen praktische Erfahrungen, die er auf Grund seiner vorzüglichen techn schen und volkswirtschaftlichen Vorbildung und seiner Be tätigung in dem großen Verwaltungsapparat der Preußische Staatsbahnen gewinnen und vertiefen konnte. Er besaß bi ins hohe Alter hinein eine große Schaffensfreudigkeit un unermüdliche Arbeitskraft; in der Verfolgung großzügige Pläne war er von einer bewunderungswürdigen Ausdaue und Zähigkeit; seine starke Natur, sein nie ruhender Gei suchten und fanden immer neue Mittel und Wege, sich durch zusetzen. Trotz der starken Inanspruchnahme, die sei amtliche Tätigkeit mit sich brachte, fand er noch Muße, sic schriftstellerisch hervorragend und fruchtbringend zu betät gen. Seinen Neigungen entsprechend behandelte er in seine Arbeiten vornehmlich Fragen des Eisenbahnbetriebes, de Sicherungswesens, des Oberbaues und der Entwurfgestaltur von Bahnhofsanlagen vom Standpunkte des Betriebstechn kers. Besonders sind seine grundlegenden Arbeiten über d Anlage von Verschiebebahnhöfen zu erwähnen. Er wa technischer Schriftleiter am „Archiv für Eisenbahnwesen" u an der „Zeitschrift für Kleinbahnen", und Mitherausgeber d „Eisenbahntechnik der Gegenwart". Seine verdienstvolle Arbeiten fanden auch im Ausland gebührende Beachtung u Würdigung und führten dazu, daß er im amtlichen Auftra mehrfach Aufforderungen zur Abgabe von Gutachten erhie u. a. über die Gotthardbahn und die Ausgestaltung der Bah anlagen in Zürich und Stuttgart, und zu Studienreisen na England, Frankreich und Amerika sowie zur Teilnahme internationalen Kongressen entsandt wurde.

Ordensauszeichnungen und Ehrungen sind Blum reichli zuteil geworden, die Technische Hochschule zu Berlin ve lieh ihm die Würde eines Dr.-Ing. ehrenhalber; der Akadem des Bauwesens gehörte er als Mitglied an. Für die berechti ten Forderungen der Technik und Techniker ist er jederz mit seiner ganzen Persönlichkeit eingetreten; besondere Ve dienste hat er sich um die Heranbildung des Nachwuchses höheren Baufache erworben, seine 22 jährige Tätigkeit a Mitglied und Abteilungsvorsteher des Technischen Ob prüfungsamtes gab ihm hierzu erwünschte Gelegenheit.

Blum erfreute sich großer Wertschätzung bei jung und a unter den Fachgenossen, die ihn auch wegen der Schlichth seines Wesens verehrten. Im dienstlichen Verkehr war im allgemeinen wortkarg und verschlossen, und nur selt pflegte er äußerlich zu zeigen, wie warmherzig er fühl Nach den Bergen der Schweiz, in der er seine Erziehung g nossen, zog es ihn Jahr für Jahr in den Urlaubstagen. Da war er ein glühender Verehrer alles Deutschen, des Vate landes Macht und Größe war sein Stolz. Noch sehe ich sei helle Begeisterung und das Aufleuchten seiner ausdruc vollen Augen, als er uns im Großen Hauptquartier in Fra reich 1915 zu einer dienstlichen Besprechung über Ausba fragen an der deutsch-belgischen Grenze besuchte und nach Sedan hinüberfuhren, wo er 1870 mitgekämpft. Vaterlandes Unglück nach dem verlorenen Kriege hat bitter empfunden und schwer daran getragen.

Großer Geselligkeit war Blum abhold, sie paßte auch ni in sein arbeitsreiches Leben, im kleinen Kreise daheim w er von herzgewinnender Liebenswürdigkeit wie seine tre Lebensgefährtin, die Gattin, die er schon als junger Ba führer im schönen Thüringerlande kennen lernte. Von sein Kindern hat der jüngste Sohn, Prof. Dr.-Ing. Otto Blum der Technischen Hochschule zu Hannover, des Vaters ho Begeisterung und tiefe Liebe und Hingabe für die technisch Wissenschaften geerbt. M. K

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessisch Staatsbahnverwaltung sind ernannt worden: Zum Oberbau mit dem Range der Oberregierungsräte: der Regierungs- Baurat Bode in Königsberg (Pr.); — zum Eisenbahn-V kehrsinspektor: der Eisenbahn-Verkehrskontrolleur Dr. August Koppen unter Versetzung von Paderborn na Gera (Reuß) und Übertragung der Stellung des Vorsta des Eisenbahn-Verkehrsamts daselbst und der Eisenba Betriebskontrolleur Friedrich Patzer unter Versetzung v Cöln nach Essen und Übertragung der Stellung des V standes des Eisenbahn-Verkehrsamts I daselbst; zum Regierungsbaumeister: die Regierungsbauführer Eisenbahn- und Straßenbaufaches Erich Rademach aus Cöln und Heinrich Schmitz aus Mündelhe Landkreis Düsseldorf, sowie die Regierungsbauführ des Maschinenbaufaches Walter Plock aus Elberfe Robert Roeder aus Mülhausen (Els.) und Ernst Schr der aus Darmstadt.

Beauftragt sind mit der Wahrnehmung der Geschäfte ein Oberbaurats: die Regierungs- und Bauräte Wilhelm Ni

ann bei der Eisenbahndirektion in Magdeburg, Gustav eyer bei der Eisenbahndirektion in Münster (Westf.), ranz Bergmann bei der Eisenbahndirektion in Königs-rg (Pr.), Schweimer bei der Eisenbahndirektion in ssen und Messerschmidt bei dem Eisenbahn-Zentral-nt in Berlin, und mit der Wahrnehmung der Geschäfte eines itglieds bei der Eisenbahndirektion in Breslau der Regie-ngs- und Baurat Jaeschke daselbst.

Planmäßige Stellen sind verliehen worden: für Mitglieder s Eisenbahn-Zentralamts und der Eisenbahndirektionen: n Regierungsräten Preuß in Berlin, Hertel in Cassel, r. jur. Schlütter in Berlin, Werner Anton in Stettin d Dr. jur. Johannes Wolff in Altona sowie den Regie-ngsräten Dr. jur. Ernst in Magdeburg und Dr. jur. Wiß-ann in Mainz unter Übernahme aus dem Reichseisenbahn-enst in den preußischen Staatsdienst; — den Regierungs- d Bauräten Linow in Elberfeld, Berlinghoff in arbrücken, Tschich, Füchsel, Schumann, August iedrich, Reutener, Brandes, Freiherr v. Eltz-übenach und Wechmann in Berlin, Mestwerdt in annover, Pontani in Elberfeld, Quelle in Erfurt und onnemann in Cöln sowie den Regierungs- und Bauräten altin in Berlin, Caesar in Essen und Clemens in öln unter Übernahme aus dem Reichseisenbahndienst in den eußischen Staatsdienst; — für Vorstände der Eisenbahn-triebsämter: den Regierungs- und Bauräten Heinrich orpmüller in Berlin und Breternitz in Jena sowie m Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Walter röhlich in Trier unter Übernahme aus dem Reichseisen-hndienst in den preußischen Staatsdienst; — für Vorstände r Eisenbahn-Maschinen-, Werkstätten- usw. Ämter: den egierungs- und Bauräten Ernst Dorpmüller in Magde-rg, Frank in Aachen und Müller-Artois in Breslau, n Regierungsbaumeistern des Maschinenbaufachs Grahl Berlin, Verbücheln in Essen, Köppe in Göttingen, entschel in Oppeln, Heinrich Schumacher in Mün-er (Westf.), Siekmann in Kattowitz, Dr.-Ing. Osthoff Duisburg, Streuber in Hamburg, Mertz in Potsdam, ttersbach in Düsseldorf, Gremler in Mülheim (Ruhr)-eldorf, Fortlage in Dortmund, Opificius in Siegen, leinow in Hirschberg (Schles.), Otto Breuer in Conz, omnick in Berlin-Schöneberg, Rudolf Geisler in Cre-ld, Goldmann in Königsberg (Pr.), Biebrach in Star-rd (Pom.) und Max Breuer in Marburg, Bez. Cassel; — r Vorstände der Eisenbahn-Verkehrsämter: den Eisenbahn-rkehrsinspektoren Fels in Trier, Kleinhempel in sen und Piper in Warburg (Westf.) unter Übernahme aus m Reichseisenbahndienst in den preußischen Staatsdienst; für Regierungsbaumeister: den Regierungsbaumeistern des senbahnbaufaches Lindner in Cöln, Kirn in Angerburg, ittge in Frankfurt (Oder), Backofen in Eisenach, eger in Bergheim (Erft), Stapelmann in Duisburg, nopf in Königsberg (Pr.), Michel in Neuwied, Haese-r in Essen, Dr.-Ing. Rummler in Bielefeld, Kollmann Kirn, Fedor Reinhardt in Coblenz, Paulsen in Hameln, euernagel in Rheinbach und Bätzing in Nord-usen; — den Regierungsbaumeistern des Eisenbahn- und aßenbaufachs Max Heyden in Düsseldorf, Bühl in ckenwalde und Unruh in Frankfurt (Main); — den Re-rungsbaumeistern des Eisenbahnbaufachs Sturm in alfeld (Saale), Fritz Walter Beyer in Erfurt, Löliger Stargard (Pom.), Morrasch in Frankfurt (Main) und ppe in Breslau unter Übernahme aus dem Reichseisen-ndienst in den preußischen Staatsdienst; — den Regie-gsbaumeistern des Maschinenbaufachs Wolfframm in ue sowie Lamertz in Heidelberg und Vock in Saar-ücken unter Übernahme aus dem Reichseisenbahndienst in preußischen Staatsdienst.

Versetzt sind: der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbau-ches Grevel, bisher in Bremen, zur Eisenbahndirektion ch Essen und der Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und aßenbaufachs Wilhelm Lehmann, bisher in Breslau, in Bezirk der Eisenbahndirektion in Königsberg (Pr.), der enbahn-Verkehrsinspektor Kaiser, bisher in Posen, als rstand des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Allenstein. — r hessische Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und aßenbaufachs Fritz Grandpierre ist bei der Eisenbahn-ektion in Mainz zur Beschäftigung in den Dienst der ußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft einberufen.

er Regierungs- und Baurat Werthmann, Vorstand es Eisenbahnwerkstättenamts in Gotha, ist gestorben.

Die hessische Staatsregierung hat den Regierungs- und urat Horn in Mainz zum Oberbaurat in der hessisch-preu-ichen Eisenbahngemeinschaft ernannt; ihm ist die Stelle es Oberbaurats bei der Eisenbahndirektion in Mainz über-ragen.

Österreich.

— **Wagenstauungen auf den Wiener Bahnhöfen.** Auf den Wiener Bahnhöfen und Vorbahnhöfen stehen seit längerer Zeit Hunderte von beladenen Güterwagen, die von den Parteien aus den verschiedensten Gründen nicht rechtzeitig entladen und abgeführt werden. Hierdurch wird nicht nur die Verkehrsabwicklung auf den Bahnhöfen sehr erschwert, sondern auch der überaus große, das ganze Wirtschaftsleben gefährdende Wagenmangel noch vermehrt. Da selbst die erhöhten Wagenstandsgelder die Parteien zur raschen Entladung ihrer Wagen nicht zu veranlassen vermögen, sahen sich die Bahnverwaltungen gezwungen, an die Verfrachter die eindringlichste Mahnung zu richten, ihre Sendungen sofort zu beziehen und von den Bahnhöfen abzuführen, widrigenfalls sie von dem ihnen nach § 81 des Eisenbahn-Betriebsreglements zustehenden Rechte der bahnamtlichen Veräußerung unanbringlicher Sendungen in ausgiebigem Maße Gebrauch machen würden.

— **Auflösung der Dienststellen für Militärangelegenheiten im Staatseisenbahndienst.** Der Staatssekretär für Verkehrswesen hat die im Staatsamte bestehende Abteilung für Militärangelegenheiten, das für diese Angelegenheiten bestehende Referat beim Hauptwagenamte und die bei den Staatsbahndirektionen innerhalb der Verkehrsabteilung bestehende Gruppe für Militärangelegenheiten mit Wirksamkeit vom 15. April 1920 aufgelöst.

— **Verkehrsfragen im Salzkammergut.** In der Nationalversammlung wurde vom Ausschusse für Verkehrswesen der Antrag gestellt, die Staatsregierung zu beauftragen, die Frage der Verstaatlichung, des Ausbaus und der Elektrisierung der Salzkammergut-Lokalbahn und Verstaatlichung der Dampfschiffahrtsunternehmungen im Salzkammergut einem Studium zu unterziehen und nach dessen Ergebnis mit tunlichster Beschleunigung alle zur Besserung der Verkehrsverhältnisse im Salzkammergut möglichen Maßnahmen in die Wege zu leiten.

— **Aufhebung des Militärtarifs.** Mit dem 20. d. M. ist der bisher in Geltung gewesene Militärtarif auch in Österreich zur Aufhebung gelangt. In Ungarn wurde er schon im Januar außer Kraft gesetzt. Nicht berührt werden durch die Aufhebung die im Militärtarif für Fahrten „außer Dienst" vorgesehenen Begünstigungen der Militärpersonen, die bei österreichischer Staatsangehörigkeit im außertarifarischen Wege die gleichen Begünstigungen genießen werden, wie sie ihnen der einstige Militärtarif bot. Die Tschechoslowakei hat einen eigenen weit höheren Militärtarif seit längerem eingeführt; im Königreiche S. K. S. gilt derzeit noch der frühere österreichische Tarif, doch ist auch dort die Aufhebung bald zu erwarten.

— **Die Verhandlungen über Verkehrsfragen in Rom.** Der Staatssekretär für Verkehrswesen, Paul, hat in einer Unterredung erklärt: Der österreichisch-italienische Verkehr ist eine Frage der Kohlenversorgung, die von Deutschland und der Tschechoslowakei abhängt. Italien ist bereit, den Ankauf von ausländischer Kohle für Österreich zu erleichtern. Zwischen beiden Ländern sind ferner Verhandlungen zum Zwecke von tarifarischen Vereinbarungen im Gange, doch sind zuerst die in der Verschiedenheit der Valuta begründeten Schwierigkeiten zu beheben, ehe ein Abkommen erreicht werden kann. Für den Güterverkehr kommt vor allem der Hafen von Triest in Betracht. Österreich will seinerseits bemüht sein, daß der Verkehr auf der Südbahn erleichtert wird. Es hängt von Italien ab, durch entsprechende Hafeneinrichtungen in Triest dafür Sorge zu tragen, Österreich einen brauchbaren Zugang zum Meere zu verschaffen. Ein Abkommen zwischen beiden Regierungen steht in Aussicht und dürfte noch vor der Rückreise der österreichischen Abordnung abgeschlossen werden.

— **Personalnachrichten.** Verliehen wurde dem Ministerialrate im Staatsamte für Verkehrswesen Dr. Johann Monschein der Titel eines Sektionschefs, den Hofräten in diesem Staatsamte Dr. Adolf Schnitzer und Ing. Josef Altmann, dem Oberbaurate Ing. Anton Stachel, den Hofräten Ing. Januar Jokisch und Ing. Artur Linninger sowie dem mit dem Titel und Charakter eines Hofrates bekleideten Sektionsrate Friedrich Teufenstein der Titel eines Ministerialrates, weiter dem mit dem Titel eines Regierungsrates bekleideten Oberstaatsbahnrate Friedrich Gauster und dem mit dem Titel eines Regierungsrates bekleideten Oberinspektor der österreichischen Staatsbahnen Julius Schultes der Titel eines Hofrates, ferner dem Oberstaatsbahnrate Ing. Karl We-

ber sowie den mit dem Titel eines Baurates bekleideten Oberstaatsbahnräten Matthias Schimscha und Ing. Emil Engel, den Oberstaatsbahnräten Ing. Hans Lein, Ing. Alois Bierbaumer, Dr. Techn. Ing. Max Pernt und Dr. Techn. Ing. Rudolf Sanzin der Titel eines Oberbaurates, endlich den Oberstaatsbahnräten Ing. Friedrich Wilhelm und Ing. Max Singer der Titel eines Zentralinspektors der österreichischen Staatsbahnen und dem Oberinspektor der österreichischen Staatsbahnen Theodor Engerth der Titel eines Regierungsrates, sämtlichen mit Nachsicht der Taxe. — Gestorben ist der Stellvertreter des Vorstandes des Departements für Angelegenheiten des Werkstättendienstes im Staatsamte für Verkehrswesen Oberbaurat Ing. Eduard Schwehla.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Buschtiehrader und Aussig-Teplitzer Eisenbahn.** Laut Zeitungsmeldungen schweben schon seit längerer Zeit Verhandlungen, welche die Zuerkennung der Kriegszuschläge für das Jahr 1919 an die Buschtiehrader Bahn und die Aussig-Teplitzer Bahn zum Zwecke haben. Die Beratungen dürften aller Voraussicht nach zu einem günstigen Ergebnis führen. Die finanzielle Lage der beiden Bahnen ist derart trostlos, daß trotz der etwaigen Zuerkennung des Kriegszuschlages noch immer ein bedeutender Abgang verbleibt. In dem Abgang der Buschtiehrader Bahn für 1919 ist der Kriegszuschlag bereits eingerechnet, so daß sich der Abgang bei einer Nichtzuerkennung auf ungefähr 20 Millionen erhöhen würde. Für das laufende Jahr wird infolge der ständig steigenden Auslagen eine wesentliche Erhöhung der Tarife bei den Staats- sowie bei den Privatbahnen angestrebt.

Ungarn.

— **Einstellung der ungarischen Annuität für die österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft.** Nach Zeitungsmeldungen hat der ungarische Finanzminister in der Frage der Annuität der Staatseisenbahngesellschaft den Standpunkt eingenommen, daß die ungarische Regierung einstweilen diese Annuitäten nicht flüssig machen könne und erst eine endgültige Regelung dieser Frage abwarten müsse. Die ungarische Regierung vertritt den Standpunkt, daß die Linien, welche als die Grundlage der Annuitätszahlungen dienen, nach dem Friedensschlusse teils auf tschechischem, südslawischem, rumänischem und teils auf ungarischem Gebiete liegen werden. Daher müsse eine verhältnismäßige Aufteilung der Annuität erfolgen. Diese Aufteilung wird Aufgabe der Wiedergutmachungskommission sein, die sich erst, nachdem sie eingesetzt sein wird, mit dieser Frage wird befassen können. Bis dahin behält die ungarische Regierung die Zahlungen zurück.

— **Schnellzugverkehr Budapest-Wien.** Wie die Direktion der ungarischen Staatsbahnen mitteilt, verkehren seit dem 7. d. M. auf der Linie Budapest-Ostbahnhof-Bruck (Kiralyhida) besondere Schnellzüge, und zwar von Budapest nach Wien jeden Montag, Mittwoch und Freitag, und in der Gegenrichtung jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag. Die Abfahrt von Budapest erfolgt um 9 Uhr 55 Min. vormittags, die Ankunft in Wien um 3 Uhr 45 Min. nachmittags, die Abfahrt von Wien um 2 Uhr nachmittags, die Ankunft in Budapest um 7 Uhr 52 Min. nachmittags. Mit diesen Zügen können nur soviel Reisende fahren, als Sitzpläze vorhanden sind. Die Züge führen auch Speisewagen mit. Die Fahrscheine werden auf Namen ausgestellt und acht Tage vor Abgang der Züge ausgegeben. Der Fahrpreis beträgt auf der ungarischen Strecke 540 ungarische Kronen, auf der österreichischen Strecke 260 österreichische Kronen. Letzterer Betrag ist in gestempelten österreichischen Kronen zu erlegen. Für die Zollbehandlung des Gepäcks haben die Reisenden bis spätestens zwei Stunden vor Abgang des Zuges selbst zu sorgen; doch steht es ihnen frei, das Gepäck, welches sie aufzugeben beabsichtigen, schon in ihrer Wohnung untersuchen zu lassen. Die in der Wohnung untersuchten Gepäckstücke werden amtlich geschlossen und während der Fahrt nicht mehr untersucht.

Übrige europäische Länder.

— **Gemeinsames Wagenamt für die schwedischen Bahnen.** Der auf Veranlassung des Staatsrates v. Sydow eingesetzte Wagenverbandsausschuß, welcher Ermittlungen anstellen und Vorschläge machen sollte für einen alle vollspurigen Bahnen in Schweden umfassenden Wagenverband, hat jetzt einen Vorschlag ausgearbeitet, der im wesentlichen darauf ausgeht, da alle Wagen der vollspurigen schwedischen Bahnen von eine Mittelpunkt aus geleitet werden. Es würden dann alle a Wagenverband beteiligten Bahnen über den ganzen Wage park gemeinsam verfügen. Die Verkehrsvorstände all schwedischen vollspurigen Bahnen haben in einer Zusamme kunft in Malmö zu dem Vorschlag, der vom 1. Juli ab in Kra treten soll, Stellung genommen. Dr. S.

— **Die Finanzlage der Schweizerischen Bundesbahnen.** A 29. März hat der Verwaltungsrat der Schweizerischen Bunde bahnen eine zweitägige Sitzung abgehalten, die sich mit d Geschäftsführung der Bundesbahnen während des viert Vierteljahres 1919, zugleich aber auch mit ungemein wichtig allgemeineren Fragen über die Finanzlage und die für die Z kunft einzuschlagende Finanz- und Tarifpolitik beschäfti hat. Der ausführliche Bericht der Generaldirektion, der d Beratungen zugrunde lag, zeigt, daß selbst ein so gesund Unternehmen eines durch den Krieg nur indirekt betroffen Landes durch die Verhältnisse der letzten fünf Jahre schw gelitten hat, und daß es einer langen Zeitdauer und einschne dender Maßnahmen bedürfen wird, um eine vollständige G sundung herbeizuführen. Die Fehlbeträge der Bundesbahn reichen bis in das Jahr 1914 zurück. Da das Jahr 1913 n Gewinn abgeschlossen hatte, konnte der Verlust des Jahr 1914 von rund 17 auf rund 9 Millionen Franken herabgeset werden. Er wuchs dann von Jahr zu Jahr, so daß Ende 19 ein Gesamtfehlbetrag von über 128½ Millionen Franken verzeichnen war. Der Verlust von 1919 wird auf ru 36 Millionen, der von 1920 auf 70,8 Millionen Franken ve anschlagt, so daß am Ende dieses Jahres ein Gesamtfehlbetr von rund 235½ Millionen Franken vorhanden sein wird. Dab ist allerdings zu berücksichtigen, daß trotz der Fehlbeträ die Vorschriften über Abschreibungen und Rücklagen bish immer befolgt worden sind. Wenn man diese Rücklagen ve braucht hätte, so würde sich der Verlust um beinahe d Hälfte verringern und nur etwa 131 Millionen Franken b tragen. Dagegen haben die Bundesbahnen es nicht vermoc den im Rückkaufsgesetz vorgesehenen Reservefonds zu bilde In den Jahren vor Kriegsbeginn sind die Rechnungsübe schüsse zu Abschreibungen verwendet worden.

Die Beurteilung der Zukunft ist besonders schwierig an sichts der politischen und wirtschaftlichen Umstände, die te weise in der ganzen europäischen Lage begründet sind, u auf die die Schweiz keinen Einfluß hat. Immerhin schä die Generaldirektion die Entwickelung des Personenverkeh auf 5 %, die des Güterverkehrs auf 4 % jährliche Zunahm Unter dieser Voraussetzung wird angenommen, daß — sow eine Schätzung überhaupt möglich ist — die Betrieb rechnung für 1919 mit einem Überschuß von 8,1 Million Franken abschließen wird, während für 1921 wieder im H blick auf das Inkrafttreten des revidierten Besoldungs setzes und der neuen Lohnreglements mit einem Verlust v 10,6 Millionen Franken gerechnet wird. Dann folgen wiec für 1922 bis 1924 Überschüsse von 26, 41,5 und 61 Million Franken. Dabei ist die Zunahme der Kosten für alle I triebsausgaben mit in Betracht gezogen, andererseits wird einer Abnahme der Kohlenpreise gerechnet.

Anders sieht es mit der Gewinn- und Verlustrec nung aus. Hier müssen neben den gesetzlich vorgeschrie nen Rücklagen auch die außerordentlichen Ausgaben für N bauten, für die Umwandlung der Linien für den elektrisch Betrieb, für die Ergänzung des Rollmaterials und dergleich berücksichtigt werden. So ergeben sich in den Jahren 19 bis 1924 die hohen Fehlbeträge von 101, 71,8, 63,9 und 50,4 M lionen Franken. Am Ende des Jahres 1924 würden die Bund bahnen hiernach einem Passivsaldo von über ½ Milliarde Fra ken gegenüberstehen.

Zur Wiederherstellung des Gleichgewichts wird nun ei Reihe von Vorschlägen gemacht. Naturgemäß spielen Tar erhöhungen dabei eine Hauptrolle, deren Einführung mit G tigkeit vom 1. Juli 1920 ab, zunächst auf fünf Jahre, empf len wird. Im Personenverkehr soll der Zuschlag a alle Fahrkarten 10 % betragen. Gegenüber den Preisen v 1915 bedeutet dies eine Verteuerung der einfachen Fahrt 54 % in der II. Klasse und 43 % in der III. Klasse, die V teuerung bei der Hin- und Rückfahrt, die bekanntlich frü in der Schweiz außergewöhnlich billig war, 93 und 91 %. I neue Einheitstarif soll hiernach in der I. Klasse 16½, in II. Klasse 11½ und in der III. Klasse 7½ Rappen betrag Dazu kommen die Schnellzugszuschläge, die in acht Zon eingeteilt werden. Die Zuschlagskarten kosten für I. Klasse 1 bis 8, für die II. Klasse 0,75 bis 6 und für III. Klasse 0,50 bis 4 Fr. Die Nahzone wird von 35 auf 50 ausgedehnt, was einem in der Presse oft ausgesprochen Wunsch entspricht. Auch die Streckenabonnements wer der neuen Erhöhung unterliegen. Der Preis der Gener abonnements, die bei dem jetzigen Fahrplan ohnehin in ih

Benutzung beschränkt sind, bleibt bestehen, nur werden Schnellzugszuschläge eingerechnet. Alles in allem beträgt im Personenverkehr die Gesamterhöhung seit 1914 etwa 135 %, was gegenüber den Erhöhungen in Deutschland und Österreich noch recht mäßig erscheint. — Im Güterverkehr sind gleichfalls, etwa in gleichem Verhältnis wie im Personenverkehr, Erhöhungen vorgesehen. Der finanzielle Erfolg dieser Tarifmaßnahmen wird auf rund 35 Millionen Franken Mehreinnahmen im Jahre veranschlagt. Rechnet man diese Mehreinnahmen von den der obigen Ertragsberechnung zugrunde gelegten Zahlen ab, so würden sich für die Jahre 1921—1924 entsprechend geringere Fehlbeträge ergeben.

Ein weiterer Vorschlag geht auf Ausdehnung der im Rückkaufsgesetz vom 25. März 1897 vorgeschriebenen Tilgungsfrist von 60 Jahren. Man ging damals davon aus, daß die Tilgung etwa zu der Zeit durchgeführt sein solle, wenn der kostenlose Heimfall der französischen Bahnen an den Staat und die Tilgung der Eisenbahnschulden der meisten übrigen Länder eingetreten sein würden. Es sollte dann die Schweiz gegenüber den Nachbarstaaten, die in der Lage sein würden, ihre Tarife herabzusetzen, wettbewerbsfähig bleiben. Die Entwicklung der Finanzen der kriegführenden Länder ist aber derart gewesen, daß an eine Herabsetzung der Tarife in absehbarer Zeit nicht zu denken ist. Dieser Grund fällt also fort. Die von der Generaldirektion beantragte Ausdehnung der Tilgungsfrist von 60 auf 100 Jahre würde aber bis 1918 ein Mindererfordernis an Rücklagen in Höhe von 87,746 Millionen Franken ergeben und in den folgenden Jahren ein solches von je 8,5 Millionen. Es wird beabsichtigt, die bereits angesammelten Tilgungssummen zur Deckung des vorhandenen Fehlbetrages heranzuziehen und die weitere Rückstellung solcher Beträge so lange einzustellen, bis wieder Einnahmeüberschüsse den Tilgungsdienst gestatten. Die ersten Überschüsse sollen also dazu verwendet werden, die Fehlbeträge, die zunächst auf ein besonderes Konto „Kriegsdefizit“ zu buchen sind, abzutragen, von da ab beginnt dann die gesetzliche Tilgung. Zu diesen schwerwiegenden Maßnahmen sollen noch kleinere, aber in ihrem Ergebnis wirksame Mittel treten, vor allem eine Verwaltungsreform der Bundesbahnen, die Einführung von Einrichtungen zur sparsamen Verwendung der Arbeitskräfte, eine Vereinfachung des Geschäftsverkehrs, kurz, eine Verminderung der Bau-, Betriebs- und Verwaltungskosten.

— **Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen.** Die bisher im Besitz eines österreichisch-ungarischen Konsortiums gewesenen 51 000 Aktien der Gesellschaft sind an ein unter Führung der Banque Française pour le commerce et l'industrie stehendes Syndikat französischer Großindustrieller und Banken zum Preise von 300 französischen Franken für die Aktie verkauft worden. Den Aktienbesitzern österreichischer Staatsangehörigkeit wird die Auszahlung eines diesen Bedingungen angepaßten Grundbetrages gewährleistet.

Fremde Erdteile.

— **Das Ende des amerikanischen Eisenbahnerausstandes.** Am 17. d. M. ist in einer Versammlung in Neuyork der Ausstand für beendet erklärt worden. Im Westen der Vereinigten Staaten hatten bereits die Eisenbahner die Arbeit fast ganz wieder aufgenommen. Die Gesellschaften im Osten meldeten, daß der Reisendenverkehr wieder beinahe normal sei. In Chicago hatten die Streikenden den Befehl erhalten, die Arbeit wieder aufzunehmen unter Androhung der Ausschließung aus den Gewerkschaften. In Philadelphia, dem Mittelpunkte der Ausstandsbewegung, waren viele Angestellte zur Arbeit zurückgekehrt, nachdem ihnen versprochen worden war, daß keine Maßregelungen stattfinden würden. Auch in anderen Eisenbahnmittelpunkten mehrte sich die Zahl der Arbeitswilligen.

— **Klappbrücke von 79 m Spannweite in Chicago.** Für die Überführung einer zweigleisigen Eisenbahnlinie über den Chicago River ist, wie wir der „Schweiz. Bauztg.“ entnehmen, als Ersatz für die bisherige Drehbrücke eine Klappbrücke, Bauart Strauß, erstellt worden, die mit 79,2 m Spannweite gegenwärtig die längste einarmige Klappbrücke darstellt. Die Brücke, die den an dieser Stelle 61 m breiten Fluß unter einem Winkel von 63° überquert, hat nach „Eng. News Record“ vom 25. Dezember 1919 9,8 m Breite von Mitte zu Mitte Hauptträger; zum Ausgleich ihres 1700 t schweren Eisenfachwerkes dienen zwei seitlich an den Gegenarmen befestigte Betonklötze von insgesamt 1950 t Gewicht. Erwähnenswert sind die Abmessungen der Hauptdrehzapfen mit 635 mm Durchmesser und 685 mm Länge und jene der Gegengewicht-Drehzapfen mit 1175 mm Durchmesser und 1120 mm Länge. Mittels eines 150-PS-Motors wird die Brücke in 1¼ Minute geöffnet oder geschlossen.

— **Die Eisenbahnen von Südaustralien.** Nach dem amtlichen Bericht über das am 30. Juni 1919 zu Ende gegangene Betriebsjahr betrug die Betriebslänge der Eisenbahnen von Südaustralien nach Eröffnung von 78 km einer breitspurigen Neubaustrecke 3680 km, wovon 1940 km in 1,07 m, 1740 km in 1,60 m Spurweite angelegt sind. Das Anlagekapital beträgt 19 405 231 £; es ist im Berichtsjahr um 375 116 £ erhöht worden. Die Roheinnahmen beliefen sich auf 2 391 400 £, d. s. 59 860 £ mehr als im Vorjahre, die Betriebsausgaben auf 1 829 634 £, 82 579 £ mehr als im Vorjahre. Infolge des Überwiegens der Steigerung der Ausgaben ist der Reinertrag von 584 494 £ auf 561 775 £ oder um 22 719 £ zurückgegangen. Die Betriebszahl ist von 74,93 auf 76,51 % gestiegen. Der Überschuß ergab eine Verzinsung des Anlagekapitals mit 2,96 % gegen 3,18 % im Vorjahre. Da der Staat die in den Eisenbahnen angelegten Gelder mit 4⅛ % verzinsen muß, bedeutet das einen Fehlbetrag von 185 896 £, der mit einem Verlust aus dem vergangenen Jahr zusammen die Eisenbahnen mit einer Schuld von 441 375 £ belastet.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr sind im Berichtsjahr um 11 450 £ zurückgegangen; ebenso sind im Güterverkehr die Einnahmen aus der Beförderung von Weizen gesunken, während der Verkehr von Wolle, Vieh, Kohlen und Erzen höhere Einnahmen gebracht hat. Im ganzen sind die Einnahmen aus dem Güterverkehr um 59 860 £ gestiegen. Die Zahl der gefahrenen Zugkilometer ist von 8 754 790 auf 8 709 395 zurückgegangen. Ohne diese Verringerung wären die Betriebsergebnisse noch ungünstiger gewesen. Zu der Erhöhung der Ausgaben haben namentlich die Preise der Betriebsstoffe, besonders aber auch die Festsetzung eines Mindestlohnsatzes von 10 Shilling für die Arbeiter täglich beigetragen. Letztere Maßnahme hat eine Mehrausgabe von 14 000 £ verursacht. Auch Kohlen und Öl sind im Preise gestiegen, ebenso sind alle Unterhaltungs- und Erneuerungsarbeiten teurer geworden. Wenn die Einheitspreise des letzten Jahres angehalten hätten, wären die Kosten für ein Zugkilometer und ein Lokomotivkilometer zurückgegangen, infolge der Erhöhung der Preise sind sie aber gestiegen. Diese Verhältnisse haben zu einer Erhöhung der Binnenfrachten um 5 %, der durchgehenden Frachten um 10 % geführt. Der Überlandverkehr zwischen Adelaide und Perth ist ziemlich unverändert geblieben; es muß noch abgewartet werden, welchen Einfluß die Wiederaufnahme eines regelmäßigen Schiffsverkehrs auf ihn haben wird. Ein Streik der Seeleute hat den Eisenbahnen Südaustraliens erheblichen Güterverkehr nach Westaustralien eingebracht. Eine Grippeseuche hat den Eisenbahnbetrieb und -verkehr im allgemeinen ungünstig beeinflußt.

Rechtspflege.

— **Kesselwagen als offene Wagen im Sinne des § 86, Absatz 1, Ziffer 1 der Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Am 27. Dezember 1918 brachte die Ostdeutsche Spritfabrik G. m. b. H. in Berlin den Kesselwagen Posen 503 155 mit vergälltem Branntwein zum Versand an die Mecklenburgische Spiritusverwertungsgesellschaft m. b. H. in Krakow. Bei Eingang des Wagens dort war der Bügel am Mannlochdeckel verbogen und der an diesem angebrachte Plombenverschluß beschädigt. Es wurde eine Gesamtfehlmenge des Inhalts mit 149,8 l festgestellt. Die Empfängerin hat ihre Rechte aus dem Frachtvertrage an die Spirituszentrale, G. m. b. H. in Berlin abgetreten. Nach Abzug von ¾ % für normalen Schwund hat sie auf Zahlung von 64,08 ℳ für verbleibende 54,8 l Klage gegen die General-Eisenbahndirektion Schwerin erhoben. Diese hat sich gegenüber der Klage auf § 86, Absatz 1, Ziffer 1 und Absatz 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung berufen, da Kesselwagen als offene Wagen im Sinne dieser Vorschrift anzusehen seien. Denn, so führte die Generaldirektion des Näheren aus, ein offen gebauter Wagen sei ein Wagen, der infolge seiner Bauart nicht ringsherum abgeschlossen sei (siehe auch Rundnagel, Haftung, 2. Auflage, S. 175, und Reichsgerichtsentscheidung in Band 10, S. 105). Ein Wagen, der kein Dach besitze, und dessen Seitenwände nicht überall Fuge an Fuge geschlossen seien, sei ein offener Wagen. Daher zähle zu diesen der allerdings im Eisenbahnsprachgebrauch zu den gedeckten Wagen gerechnete Spezialwagen für Viehverladung, bei dem die das Dach tragenden Seitenwände durchbrochen seien. Entscheidend sei einzig und allein, ob der Wagen den gleichen Schutz gegen äußere Einwirkungen und gegen einen Abgang des Gutes gewähre, wie ein ringsum geschlossener Wagen (siehe Rundnagel wie oben). Daß aber alle diese Voraussetzungen bei dem Kesselwagen, dessen Mannloch-

deckel frei sichtbar und zugänglich sei, zuträfen, ergäbe die Bauart eines solchen Wagens ohne weiteres. Dieser Ansicht der Generaldirektion hat sich das Amtsgericht zu Schwerin in seinem Urteil vom 2./8. Oktober 1919 voll angeschlossen und kommt, da es auch auffallenden Gewichtsabgang verneint, gemäß der gesetzlichen Vermutung des § 86 Absatz 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung zur Abweisung der Klage, da die Frage, worauf die Beschädigung des Verschlusses des Mannlochdeckels zurückzuführen sei, nicht geklärt sei, und die Möglichkeit vorliege, daß die Fehlmenge sehr wohl durch Herausspritzen aus dem beschädigten Verschluß verursacht sein könne. Gegen dieses Urteil hat die Spirituszentrale Berufung eingelegt, die von dem Landgericht Schwerin durch Entscheidung vom 12./19. Januar 1920 als unbegründet zurückgewiesen ist, indem es sich bezüglich der strittigen Frage den Ausführungen des angefochtenen Urteils voll anschließt. (Aktenzeichen 4 C. 117/19).

Der Schriftleitung sind folgende Bücher zugegangen:

Einheitliche Benennung der Lokomotivteile. Drucksache Lo Norm 1, zweite Auflage des Engeren Lokomotiv-Normen-Ausschusses (Elna). Geschäftsstelle „Elna", Hanomag, Hannover-Linden, Postfach 55. (Die erste Auflage ist in Nr. 23, S. 231 Jahrgang 1919 d. Ztg. besprochen.)

Taylor-Zeitschrift, Monatshefte für wissenschaftliche Betriebsführung und rationale Wirtschaft mit besonderer Berücksichtigung des Taylor-Systems. Verlagsbuchhandlung Richard Lotties in Wien XIII/2, Penzingerstr. 30, sowie Leipzig, Talstr. 3. Preis vierteljährl. 6 ℳ, 12 Kronen, 3 Franken.

Diese neue Zeitschrift will durch publizistische Verbreitung dazu beitragen, die bekannten Taylorschen Grundsätze (vgl. die Leitaufsätze in Nr. 96 u. 98 v. J. d. Ztg.) in den verschiedensten Fabrikationszweigen einzuführen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. VI 7 vom 7. April d. Js. an die Vereinsverwaltungen und die vereinsfremden Bahnen, die Drucksachen des Vereins bezogen haben, betreffend Kosten für gelieferte Drucksachen des Vereins (abgesandt am 15. April d. Js.).

Nr. IV 28 vom 12. April d. J. an die Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsgerichtliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 20. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 20. d. Mts. verschied nach langem, schwerem Leiden

der Regierungs- und Baurat a. D.

Herr Karl Hüter.

Der Verstorbene gehörte vom 1. 1. 08. bis zu seinem Uebertritt in den Ruhestand am 1. 1. 1920 der Eisenbahndirektion Essen an. Die während dieser Zeit im Bezirk der Direktion entstandenen Hochbauten sind sein Werk und legen Zeugnis ab von der außerordentlichen Begabung, die ihn auszeichnete. Seine ernste Dienst- und seine freudige Lebensauffassung, sowie sein ritterliches Auftreten sichern ihm bei allen Amtsgenossen, die ihm nähertraten, für alle Zeit ein ehrendes, freundliches Gedenken.

Essen, den 21. April 1920. [439]

Der Präsident
und die höheren Beamten der Eisenbahndirektion Essen.

2. Ueberfuhrgebühren.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 19. April 1920 ab werden die Gebühren für die Überführung von Wagenladungen zwischen den Bahnhöfen der preußischen und der bayerischen Staatseisenbahnen in Meiningen erhöht. Näheres enthält die am 19. April 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 15. April 1920. (433)
Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Westdeutsch-südwestdeutscher Tierverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Tarifstation Ronheide (Hergenrath) Grenze in den Tarif einbezogen. Näheres im preuß.-hess. Tarifanzeiger und bei den beteiligten Dienststellen.

Frankfurt (Main), 17. April 1920. (435)
Eisenbahndirektion.

Hafenordnung f. d. Umschlagstelle Cosel Hafen. (Deutscher Eis. Gütertarif Teil I Abs. B Abschn. B.)

Vom 26. April d. J. ab werden die seit dem 11. November 1919 gültigen Gebührensätze für den Umschlag

an den Kränen um . . 60 v. H.
an den Kippern um . . 70 v. H.
an den Rutschen um . 50 v. H.

erhöht, die Grundgebühr für den Umschlag vom Schiff zum Eisenbahnwagen an den Kränen (bisher 170 ₰) auf 210 ₰ für 1000 kg festgesetzt.

Gleichzeitig wird die Leihgebühr für Rutschen und Ladebühnen um 100 v. H. heraufgesetzt, die Gebühr für das Heraussuchen bestimmter Güter auf 70 ₰ für 1 t erhöht.

Nähere Auskunft erteilen unser Verkehrsbüro und die Güterabfertigung in Cosel Hafen. Ein Tarifnachtrag wird nicht herausgegeben.

Das vorzeitige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung der EVO. (Rgbl. 1914 S. 455).

Kattowitz, den 20. April 1920. (437)
Eisenbahndirektion.

Tfv. 5. Staats- und Privatbahn-Güterverkehr Heft C II.
Tfv. 200 Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander Heft C II (Ausnahmetarif).

Mit dem 1. Juli 1920 werden in der Ziffer 10 des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 2 unter a und b die Worte „oder zur Zichorienfabrikation" gestrichen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 18. April 1920. (436)
Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch- und Mitteldeutsch-südwestdeutscher Tiertarif.

Vom 25. Juni 1920 an werden die im Abschnitt D des Tarifs bei den Stationen Heidelberg, Karlsruhe, Mannheim und Stendal aufgeführten Überfuhrgebühren erhöht.

Näheres durch die beteiligten Dienststellen.

Erfurt, den 21. April 1920. (438)
Eisenbahndirektion.

Tfv. 1313. Belgisch-südwestdeutscher Verkehr.

Der Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. von belgischen Stationen und Terneuzen nach badischen usw. Stationen der schon seit längerer Zeit nicht mehr anwendbar war, wird hiermit förmlich aufgehoben.

Karlsruhe, den 15. April 1920. (434)
Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen,
auch namens der beteiligten deutschen Verwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 28. Berlin, den 28. April 1920. LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, **amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 8 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 40 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 45 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 50 Pf. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 1.35 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen **wende man sich an die Verlagsbuchhandlung von Julius Springer in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24.** Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Inhalt:

Lehrfilme für das Eisenbahnbildungswesen.

Von Direktionsrat Karl Günther, Bad Kissingen.

Im Herbst vorigen Jahres hat die von den Beamten-Groß-Organisationen Deutschlands mit Unterstützung der Behörden des Reichs, der Länder und der Selbstverwaltungen gegründete Verwaltungsakademie ihre Vorlesungen in den Hörsälen der Berliner Universität begonnen, und beabsichtigt im Sommerhalbjahr einen Sonderlehrgang für das Eisenbahnwesen zu veranstalten *). Das Reichsverkehrsministerium hat eine Zentralstelle für das Bildungswesen der Eisenbahnbeamten und -arbeiter (Bildungszentrale) errichtet**). Alles außerordentlich begrüßenswerte Erfolge der neuen Zeit, die die finanzielle und geistige Hebung der Beamtenschaft erhoffen lassen. Für die Eisenbahnbeamten ist sie jedoch besonders wichtig, da auf keinem Gebiete der Ausbildung und Weiterbildung des Personals eine so maßgebende Rolle zufällt, wie im Verkehrswesen, die daher der dauernden Sorgfalt und Pflege der Verwaltung, besonders seitens der Aufsichtsorgane, bedürfen. Auf wenigen Gebieten ist aber auch ein erfolgreicher und segensreicher Unterricht so schwierig und so auf die Unterstützung durch zweckentsprechende Lehrmittel angewiesen. Das um so mehr, als das Eisenbahnwesen als glanzvolle, technische Schöpfung mit der steten, raschen Fortentwicklung der Technik fortwährenden Änderungen und Verbesserungen unterworfen ist. Soll daher diese Ausbildung in glücklicher Weise erfolgen, so ist Voraussetzung, daß die Eisenbahnverwaltung dem Lehrer diese unbedingt notwendigen Lehrmittel zur restlosen Erfüllung seiner Aufgabe zur Verfügung stellt. Dann erst wird ihm als schönster Lohn seiner Arbeit der Erfolg beschieden sein können, daß er seinen Schülern als ihr wahrer Freund Lust und Liebe zum anstrengenden, schweren und so außerordentlich verantwortungsreichen Berufe beigebracht hat, Lust und Liebe zum freiwillig gewählten Lebensberufe.

Unter den verschiedenen, zur Verwendung gelangenden Lehrmitteln bildete das einfache Lichtbild bisher die Regel, das bewegliche Lichtbild die Ausnahme. Für die Zukunft muß hierin eine Änderung eintreten. Der Lehrfilm muß im Eisenbahnbildungswesen den ihm gebührenden Vorrang erhalten. Die Frage, ob schon jetzt der richtige Zeitpunkt zur Einführung gekommen sei, muß unbedingt bejaht werden. Denn mit der wichtigen Aufgabe des Films als Lehrmeisters hat sich vor kurzem die Tagespresse anläßlich der Vorführungen von Material aus dem Lehrfilmarchiv der Kulturabteilung der Universum-Film Aktiengesellschaft (Ufa) Berlin beschäftigt. Als Tatsache wurde hierbei festgestellt, daß heute schon Lehrfilme der mannigfachsten Art in großer Zahl vorhanden sind, daß diese Filme musterhaft sind, und daß die deutsche Filmindustrie im Zusammenwirken mit der deutschen Wissenschaft zu geradezu erstaunlichen Leistungen auf diesem Gebiete berufen ist. Es herrschte der sehr bestimmte Eindruck, daß die Pforte aufgestoßen ist, die in ein Reich der Wunder und der Erkenntnis führt. „Wie einst Gutenbergs Erfindung der Buchdruckerkunst den Grundstein legte zu einem ungeahnten Anschwellen und Sichausbreiten von Wissen und Kultur, so wird auch die Erfindung der Kinematographie einmal als Abschnitt in der Entwicklungsgeschichte der Menschheit gelten. Das Wirken des Films als Lehrmeisters ist vorgezeichnet; es ist ein verheißungsvoller Versuch gemacht, den vorgezeichneten Weg zu beschreiten. In Amerika, England und Frankreich ist der Film als Lehrmittel längst anerkannt und eingeführt; es ist höchste Zeit, daß auch bei uns die maßgebenden Stellen sich etwas ernst-

*) „Ztg. d. V. D. E.-V." 1919 (69) S. 729 u. (89) S. 951.

**) „Ztg. d. V. D. E.-V." (89) S. 951.

licher, gründlicher und vorurteilsloser mit diesen Dingen beschäftigen, als es bisher meist der Fall war."

Eine neueste Pressenotiz bringt die Mitteilung, daß der erste größere Versuch mit kinematographischen Unterrichtsstunden jetzt in einer der ältesten höheren Lehranstalten der Stadt Berlin, im Gymnasium zum Grauen Kloster, unternommen werden wird. In dem nach Ostern beginnenden Sommersemester wird nach Maßgabe des bisher vorhandenen Lehrfilmmaterials eine planmäßige Ergänzung des Unterrichts durch Kinostunden durchgeführt werden. In der Schule selbst wird durch die Zeitschrift „Der Lehrfilm" ein Vorführungssaal eingerichtet, in dem auch die Erprobung neuer Lehrfilme und neuer technischer Einrichtungen erfolgen soll.

Die Anfertigung von Lehrfilmen für das Eisenbahnbildungswesen ist aber auch schon deshalb notwendig, weil mit den neuen Beamtenbildungsstätten zunächst nur in Berlin der Anfang gemacht wurde, und die Frage, ob eine Ausdehnung dieser Einrichtung durch Gründung anderer Anstalten durchgeführt werden soll, noch in der Schwebe ist, wie im „Rückblick 1919" in dieser Zeitung (Heft 1, 1920) angegeben ist. Selbst bejahenden Falles wird daher diese Neugründung in anderen Städten erst in späteren Jahren zu erwarten sein.

Die Lehrfilme werden daher einen der wertvollsten Bestandteile der „Unterrichtswagen" bilden, und durch Aufbewahrung an dieser Stelle vor allem davor geschützt sein, daß sie wie die meisten Lichtbildstreifen nur einige wenige Veröffentlichungen erleben, um dann für immer in der Versenkung begraben zu werden, vielmehr auf ihren Reisen allen Eisenbahnen gleichmäßig dienen.

Angesichts dieser Tatsachen seien Anregungen zu ihrer Herstellung gegeben.

In der Verwaltung und Gliederung der Eisenbahnverwaltungen nimmt im Zusammenwirken der Behörden und Dienststellen untereinander die Geschäfts- und Aktenordnung eine wichtige Rolle ein. Im Zusammenhange hiermit steht die in neuerer Zeit anläßlich der Vorschläge zur Neuorganisation der Reichseisenbahnen aufgerollte Frage der Zerschlagung der großen Kanzleien. Bisher soviele Verwaltungen, soviele verschiedene Ordnungen, dabei jede Verwaltung von der Güte der eigenen überzeugt und sie den andern als mustergültig anpreisend, obwohl Mitteilungen über Versuche mit der Dezimaleinteilung, mit der in Amerika auf den verschiedensten Gebieten außerordentlich günstige Erfolge erzielt wurden, in der Öffentlichkeit bisher nicht bekanntgeworden sind. Die Verreichlichung der deutschen Staatsbahnen wäre ein günstiger Zeitpunkt, wenn an Stelle persönlicher Ansichten und Meinungen auf Grund eingehender, wissenschaftlicher Behandlung dieser Fragen Klarheit gesucht und das praktisch wertvollste System gefunden würde. Diese Untersuchungen können um so gründlicher und einwandfreier erfolgen, als ja eigentlich nur die Herstellungszeit des Entwurfes jeweils wechselt, der anschließende, man möchte sagen, „Leidensweg" des Schriftstückes jedoch unter bestimmten Voraussetzungen gleichartig ist und daher im Film leicht festgehalten werden kann. Die verschiedenen Ergebnisse dieser Bildstreifen würden außerdem gerade in bezug auf die örtlichen, räumlichen und persönlichen Einflüsse wertvolle Vergleiche ermöglichen. Auch das zeitsparende Arbeiten moderner Büromaschinen, wie Schreib-, Rechen-, Kopier-, Vervielfältigungs-, Diktier-, Zeitkontroll-, Heft-, Siegelmaschien usw., würde hierdurch sinnfällig vor Augen geführt werden und noch manche Bedenken über deren hohe Anschaffungskosten zerstreuen können. Es wird eine dankbare Aufgabe sein, auch hier einmal durch eingehende, auch die kleinsten Elemente der Arbeit erfassende Bewegungsstudien ein klares und einfaches System anzustreben. Wenn es durch Anwendung sogenannter Trickzeichnungen möglich ist, das Entstehen und den Verlauf von Flußläufen und auf gleiche Weise die Wanderung der Kartoffel von der rohen Knolle bis zum fertigen Walzmehl zu veranschaulichen, dann kann die Anfertigung einer vergleichenden Zusammenstellung der Arbeits- und Bewegungsvorgänge bei den verschiedenen Anordnungen und die einwandfreie Ermittlung der Vor- und Nachteile des einzelnen Systems im beweglichen Lichtbild nicht mehr zu den Unmöglichkeiten gehören.

Im Bereiche des Betriebes der Eisenbahnen beanspruchen die großen Bahnhöfe eine Vorrangstellung. Wenn uns die Kinematographie photographische Wunder beschert hat, wie man sie früher nicht für möglich gehalten hätte, z. B. die Einzelvorgänge beim Platzen einer Seifenblase, beim Zerbrechen einer Glasplatte, beim Durchschlagen einer Kugel durch ein Glasfenster, beim Überspringen eines elektrischen Funkens von einem Punkt zum andern, beim Insektenflug usw., dann ist es keine minder dankbare Aufgabe, den Betrieb eines großen Bahnhofes bis in seine Einzelheiten festzuhalten und zu verfolgen. Gerade die für die Beurteilung der Anlagen und für ihren Vergleich maßgebende Leistungsfähigkeit der Bahnhöfe und deren Abhängigkeit von der verschiedenen Anordnung der Betriebs- und Verkehrseinrichtungen wird hierdurch feststellbar werden. So wird der Unterschied der Betriebsweise auf Kopf- und Durchgangsbahnhöfen, der Einfluß kreuzungsfreier Ein- und Ausfahrt, gegenseitiger Vertretungsfähigkeit der Bahnsteiggleise, Vor- und Nachteile des Linien- und Richtungsbetriebes usw., Fragen, wie sie in neuester Zeit Cauer und Gleim in ihrem wundervollen Gutachten über den Bahnhofsumbau Zürich 1918 in zusammenfassender Weise behandelt haben, in plastischer Weise durch den Blick des Lehrfilms aus der Vogelschau in allen Einzelheiten studiert werden können. Aber auch für die stets wiederkehrenden Vorgänge des Betriebes, wie Ein- und Ausfahrt der Züge usw., werden derartige Lehrfilme einwandfreie Grundlagen liefern.

Dasselbe gilt aber auch von den stets wiederkehrenden Verkehrsvorgängen, wie Aus- und Einsteigen der Reisenden, Aus- und Einladen von Gepäck, Eilgut, Postsachen usw. Gerade das Studium der Verkehrsvorgänge, die so wichtig für die Beurteilung der Raumanordnung des Bahnhofsgebäudes, der Art der Trennung des Zu- und Abganges der Reisenden, der Abmessungen der Tunnel, Brücken, Treppen, der Zahl der Durchgänge in der Bahnsteigsperre usw. sind, wird durch Lehrfilme wertvolle Unterstützung finden, da bisher über deren Leistungsfähigkeit nur wenige Angaben vorliegen und selbst das Handbuch der Ingenieurwissenschaften sich mit der Wiedergabe von Beobachtungen in Neuyork begnügen muß. Die Bewegung des Menschenstromes ist hierbei um so leichter festzuhalten, da ein Operateur im filmtechnischen Sinne, ähnlich wie bei den medizinischen Lehrfilmen, nicht notwendig ist, da seine Anwesenheit unter Umständen nicht ohne Einfluß auf das Verhalten der Menge wäre.

Die allgemeine Verkehrsnot der Gegenwart brachte eine Raumausnützung der einzelnen Betriebsmittel, wie sie in dieser Form bisher auf europäischen Bahnen unbekannt war. Es ergaben sich Bilder, wie sie ein Bericht von den Eisenbahnen in Beßarabien vom Jahre 1918 entwarf*). „Alle Züge, gleichgültig ob Personen- oder Güterzüge, sind von ungezählten Fahrgästen besetzt. Auf den Dächern, Trittbrettern und Puffern, auf dem Umlauf der Lokomotiven und Tender suchen sie Fahrgelegenheit. 50 Reisende auf einem Wagendach bilden den Durchschnitt. Bei einem solchen Beförderungsverfahren sind naturgemäß Unglücksfälle in großer Zahl zu verzeichnen." Gewiß sind in den illustrierten Zeitschriften besonders drastische Beispiele veröffentlicht, aber den richtigen Einblick gibt nicht so sehr das Festhalten des Endzustandes, als vielmehr der Überblick in den ganzen Verkehrsvorgang, in den Ansturm der Reisenden bis zur Einnahme der Fahrgelegenheit mit der gewissenlosen Rücksichtslosigkeit einzelner.

*) „Ztg. d. V. D. E.-V." 1918 (96) S. 991.

(Schluß folgt.)

Zur Umwandlung des Eisenbahn-Werkstättendienstes.

Von Regierungs- und Baurat **Mestwerdt.**

Ich möchte mir gestatten, zu einigen Punkten des den obigen Gegenstand ausführlich behandelnden wertvollen Aufsatzes von Betriebsingenieur Rusch in Nr. 51, Jahrg. 1919 d. Ztg. kurz Stellung zu nehmen. Rusch schlägt vor, die Werkführerabteilungen im Lokomotiv- und Wagenbau etwa 70—80 Mann und in der Dreherei und Schmiede etwa 50 Mann stark zu machen und gelegentlich noch darüber hinauszugehen. In seinem gleichen Aufsatz in der Werkführerzeitung Nr. 7, 1919, läßt er die Beschränkung für die Dreherei und Schmiede fort. Ich halte dies entschieden für zu viel. Der Werkführer, man mag ihn später nach besserer und eingehenderer Ausbildung Meister nennen, muß in erster Linie Praktiker sein und dauernd in der Lage bleiben, seinen Untergebenen erforderlichenfalls selbst die nötige handwerksmäßige Anleitung bei jedem Arbeitsvorgang und der Bearbeitung jeden Werkstückes zu geben, auch muß er sich eingehend um die persönlichen Angelegenheiten seiner Leute bekümmern und ihnen gegebenenfalls mit dem nötigen Rat zur Seite stehen können. Es sind dies Anforderungen, die der Arbeiter an seinen Meister zu stellen berechtigt ist, und die er auch stellt. Dann wird der Werkführer auch das nötige Ansehen bei seinen Untergebenen behalten und eine gute Stütze in der Erhaltung und Stärkung des Vertrauens der Arbeiter zur Verwaltung sein. Dies alles kann aber der Werkführer, im Verein mit seinen sonstigen dienstlichen Aufgaben, bei 70—80 Mann meines Erachtens nicht leisten. Ich halte daher höchstens 40 Mann im Durchschnitt für die richtige Zahl. Der Hinweis auf den Krieg, wo nach Rusch mehrfach 120 Mann und darüber einem Werkführer mit Erfolg unterstellt waren, dürfte nicht stichhaltig sein, da im Kriege als Ausnahmezustand unter ganz anderen Voraussetzungen gearbeitet wurde, als es im Frieden der Fall ist.

Ferner will Rusch dem Betriebsingenieur etwa 5—6 der heutigen Werkmeisterabteilungen, also eine Kopfstärke von etwa 500—600 Mann, unterstellen. Auch dies ist meines Erachtens zu viel, wenn der Betriebsingenieur seinen Aufgaben voll gerecht werden soll, die Rusch sehr richtig kennzeichnet mit den Worten: „Der Betriebsingenieur hat seine vornehmste Aufgabe zu erblicken in der Erzielung eines möglichst wirtschaftlich und ohne innere Reibungen arbeitenden, leistungsfähigen Betriebes. Er hat hinzuwirken auf die Anwendung von rationellen und neuzeitlichen Arbeitsverfahren, Verbesserung der Transporteinrichtungen, Einstellung von brauchbaren und Ausmerzung von ungeeigneten Arbeitskräften usw." Wenn er also nach Rusch die Seele des Betriebes sein soll, und wenn er außerdem jeden seiner Untergebenen persönlich kennen und die in einem großen Staatsbetriebe nun einmal nicht zu vermeidenden umfangreichen Schreibarbeiten im amtlichen Verkehr, auch bei Ausnutzung von Hilfskräften und allen neuzeitlichen Hilfsmitteln, wie Schreibmaschine usw., bewältigen soll, so darf sein Bezirk im Durchschnitt nicht mehr als eine Belegschaft von 300 Mann umfassen. Andernfalls besteht die Gefahr, daß er wieder wie jetzt mehr Büroingenieur als Betriebsingenieur ist. Der auch von Rusch herangezogene Vergleich mit leistungsfähigen und wirtschaftlich arbeitenden Privatwerken dürfte mir durchaus recht geben. Es kommt in einem Staatsbetriebe mit seinen weitgehenden Vergünstigungen und umfangreichen Wohlfahrtseinrichtungen noch erschwerend hinzu, daß die Bearbeitung der persönlichen Angelegenheiten der Arbeiter, an denen naturgemäß auch der Betriebsingenieur beteiligt ist, erheblich mehr Mühe und Zeit erfordert als in einem Privatbetriebe.

Als technische Hilfskraft zur Erledigung der technischen Bürogeschäfte des Amtes schlägt Rusch einen technischen Eisenbahnsekretär vor. An diesen Platz gehört meines Erachtens aber nicht ein mehr theoretisch vorgebildeter Beamter, sondern eine praktisch und wirtschaftlich vorgebildete Kraft, also ein Büroingenieur, der in der Lage sein muß, auch den Amtsvorstand gelegentlich zu vertreten und Verfügungen an den Betrieb zu entwerfen, die durchaus von praktischem Geist und nicht von büromäßigem erfüllt sind. Man mag dazu solche Betriebsingenieure nehmen, die vielleicht aus körperlichen Gründen oder aus Neigung sich mehr für ein büro- als für ein betriebsmäßiges Arbeiten eignen.

Schließlich fordert Rusch, daß jede Werkstatt, wie groß sie auch sein möge, nur e i n e m höheren Beamten als Vorstand unterstellt sein soll. Dr.-Ing. Martens schließt sich ihm in seinem wertvollen, ausführlichen Aufsatz in Nr. 72—74, 1919, dieser Zeitschrift an. Es wird dies damit begründet, daß durch das Nebeneinanderregieren mehrerer Vorstände viel Unstimmigkeit und nutzlose Reibungsarbeit entstehe. Gewiß trifft dies in vielen Fällen zu und ist auch bereits als Mangel von höherer Stelle seit langem erkannt. Zur Beseitigung dieses Mangels ist daher wiederholt vorgeschlagen worden, in jeder Hauptwerkstätte mit zwei und mehreren Ämtern über den Amtsvorständen eine Spitze in Gestalt eines höheren Beamten zu bestellen, der neben seinen allgemeinen Aufgaben in allen Fällen von Unstimmigkeiten zwischen den Amtsvorständen ausgleichend zu wirken hat*). Ich möchte entschieden davor warnen, die höheren Beamten mit akademischer Vorbildung, mit ihrem ausgeprägten Verantwortungsgefühl und ihrer durch die ganze Entwicklung begründeten Eigenschaft, „über der Sache zu stehen", auch nur zum Teil aus dem Werkstättenaufsichtsdienst auszuschalten. Gerade der Vergleich mit großen wirtschaftlich arbeitenden Privatwerken spricht dagegen. Und dabei liegen die Verhältnisse in einem Staatsbetriebe teilweise noch schwieriger als dort, wo der Leiter naturgemäß freier in seinen Entschließungen und unbeschränkter in seinen Maßnahmen ist, während hier mit einer Unzahl von höheren Orts gegebenen Vorschriften und Beschränkungen gearbeitet werden muß. Ich möchte auch hier das Goethesche Wort anwenden: „In der Beschränkung erst zeigt sich der Meister". Insbesondere bringen die starren Vorschriften in der Behandlung der Beamten- und Arbeiterpersonalien leicht Härten. Hier ist es dann unbedingt nötig, daß ein sich seiner ganzen Verantwortung voll bewußter und erfahrener Mann das „summum jus summa injuria" nach Möglichkeit mildert, soweit es sich mit dem Staatswohl vereinigen läßt. Hierzu gehört aber große verwaltungstechnische Erfahrung und ein sicheres „Über-der-Sache-stehen". Zu erwägen wäre allerdings, ob man die Ämter nicht etwa größer macht als bisher und ihnen vielleicht eine Belegschaft von durchschnittlich 1000 Köpfen anstatt wie bisher etwa 700 Köpfen unterstellt. Selbstverständlich wird auch unter den höheren Beamten eine gewisse Auswahl bei der Besetzung der Vorstandsstellen der Werkstättenämter zu treffen sein. Mancher eignet sich eben auch hier besser für den Betrieb oder für das Arbeiten auf der Direktion.

Noch auf eins möchte ich zu sprechen kommen. Rusch fordert, daß den Betriebsingenieuren allgemein der Weg zur Erlangung der Amtsvorstandstellen freigemacht werden muß. Der Befähigungsnachweis im allgemeinen sei durch Vertretungen der Vorstände in Urlaubs- und Krankheitsfällen sowie im Kriege durch längere selbständige Verwaltung von Ämtern erbracht. In seinem gleichen Aufsatz in der Werkführerzeitung Nr. 7, 1919, erweitert Rusch diese Begründung noch dadurch, daß er sagt: „Die tägliche Erfahrung zeigt es uns außerdem immer wieder, daß im Betriebe der Eisenbahnwerkstätten keinerlei Probleme auftreten, die der Betriebsingenieur bei seiner guten Fachschulausbildung, seiner gründlichen Ausbildung in allen Zweigen des maschinentechnischen Dienstes und seinen praktischen Erfahrungen nicht zu lösen vermöchte. Hinzu kommt, daß er auch in den verwaltungstechnischen Fragen eine sehr eingehende Ausbildung erfahren hat, was bei dem höheren Techniker nicht der Fall ist." Ich bin der letzte, zu leugnen, daß es eine größere Anzahl von Betriebsingenieuren gibt, die durchaus befähigt sind, auch den größeren Aufgaben als Amtsvorstand gerecht zu werden, und denen auch die Möglichkeit gegeben werden muß, in die höheren Stellen aufzurücken, aber so allgemein, wie Rusch, dies zu behaupten, dürfte doch in den Verhältnissen nicht begründet sein. Ich möchte nur daran erinnern, daß etwas Ähnliches heute auch die Werkmeister von den Betriebsingenieuren, die Werkführer von den Werkmeistern und die Handwerker von den Werkführern behaupten. Beim Nachgeben gegenüber dieser Forderung würde also — ungeachtet der für solche Versuche wenig geeigneten, schweren Zeit — eine grundsätzliche Verschiebung in der Werkstättenaufsicht nach unten eintreten, was uns die Privatindustrie sicher nicht nachmachen würde.

Zum Schluß möchte ich noch bemerken, daß es durchaus falsch wäre, an Gehältern für leitende Persönlichkeiten und die übrigen Aufsichtsbeamten in den Werkstätten aus dem Grunde sparen zu wollen, um die Wirtschaftlichkeit des Betriebes zu erhöhen. Das würde bedeuten, einige tausend Mark gewinnen und ein Vielfaches davon verlieren. Das Ansehen der Eisenbahnwerkstätten hat in sachkundigen Kreisen der Öffentlichkeit sicher nicht dadurch gewonnen,

*) Siehe auch die Ausführungen von Proske in Nr. 23, 1919 und meine in Nr. 31, 1919 der „Verkehrstechnischen Woche".

daß sie mit so geringem technischen Personal geleitet werden. Äußerungen, wie Martens sie von einem ausländischen Eisenbahningenieur bringt: „Wie können so große Werke nur mit so wenigen Ingenieuren geleitet werden?“, kann man in Kreisen der einheimischen Privatindustrie oft genug hören. „Das ist etwas, was wir einfach nicht verstehen“, sagte mir noch kürzlich ein leitender Ingenieur eines großen Privatwerkes, das für uns Lokomotiven ausbessert.

Dem jetzigen großen Mangel an Amtsvorständen für Hauptwerkstätten in absehbarer Zeit zu steuern, dürfte bei dem leider sehr geringen Nachwuchs an höheren maschinentechnischen Beamten schwer sein; dem Mangel an Betriebsingenieuren aber könnte durch Heranziehung von geeigneten Kräften aus der teilweise lahmgelegten Privatindustrie und der Marine als Notmaßnahme in vielen Fällen abgeholfen werden. Die Marine hat schon seit langer Zeit solche Kräfte auf Privatdienstvertrag angestellt. Man sollte daher aus bürokratischen Erwägungen heraus hiermit nicht länger zögern, wenn man die Wirtschaftlichkeit in den Eisenbahnwerkstätten weiter heben will.

Der Verkehr mit Triest.

Über diese Frage hat sich der österreichische Staatssekretär für Verkehrswesen, Paul, wie das Eisenbahnblatt berichtet, dem Triester „Lavoratore“ nach folgendermaßen ausgesprochen:

„Vor allem ist es selbstverständlich, daß die österreichische Staatseisenbahnverwaltung dem Verkehre nach Triest volle Aufmerksamkeit widmen und ihn soweit wie möglich fördern wird. Es wird freilich geraume Zeit dauern, bis der österreichische Eisenbahnverkehr nach Triest sich wieder so dicht und lebhaft gestaltet, wie es vor dem Kriege der Fall war. Noch auf lange Zeit hinaus wird der Wiederaufbau eines regelmäßigen österreichischen Eisenbahnverkehres unter den wirtschaftlichen und politischen Hemmungen dieser notbeschwerten ersten Friedenszeit zu leiden haben.

Der kürzeste Weg aus Österreich führt über südslavisches Gebiet. Soll dieses nicht berührt werden, so steht nur der Weg über Tarvis offen. Dieser ist aber wenig leistungsfähig, auch viel länger als die Wege über die Südbahn und die Karawanken- und Wocheinerbahn. Wir müssen daher, wenn irgend möglich, gemeinsam mit den auf die Wiederherstellung des Eisenbahnverkehres bedachten Kreisen Triests in erster Linie trachten, daß wir diese Linien frei benutzen können. Nur dann ist die Wiederherstellung der eingelebten Schnellzugsverbindungen möglich. Ob diese auch für die Verkehre Berlin-Triest und Vlissingen-Triest wieder einzurichten sind, ist fraglich, da sich der Wettbewerb Venedigs besonders über Tarvis stärker fühlbar machen wird als vor dem Kriege. Nach dem Friedensvertrage sind wir auch zur Führung durchlaufender Züge zwischen Böhmen und Triest verpflichtet. Das gilt auch für den Güterverkehr. Wir werden jedenfalls nach Triest Ferngüterzüge lenken und würden daher Wert darauf legen, daß uns derartige Züge auch von Triest her übergeben werden, sowohl für unsere Linien als auch im Durchzuge nach Böhmen und Deutschland. Für die zukünftige Ausgestaltung unseres Verkehres mit Triest wird es auch von Wert sein, daß uns ein guter Verkehr mit den beiden Triester Bahnhöfen ermöglicht werde. Vor Kriegsausbruch war geplant, zu diesem Zweck den Verkehr in Opčina durch Erbauung einer ausreichenden Verschiebeanlage und eines Verteilungsmagazins zu regeln. Über den Güterverkehr wurden schon vor längerer Zeit Vereinbarungen mit der italienischen Abordnung in Wien getroffen, und dieser Verkehr wurde zunächst mit Triest und den Stationen der Venezia Giulia, später mit allen italienischen Stationen über Tarvis eröffnet. Leider hinderte die drückende Kohlennot der österreichischen Staatsbahnen eine befriedigende Entwicklung dieses Verkehres. Eine Besserung wurde teilweise dadurch herbeigeführt, daß die italienische Regierung durch ihre Wiener Militärabordnungen sich bereiterklärte, 5000 Tonnen amerikanischer Kohle zur Verfügung zu stellen. Mit dieser Kohle soll in einem Zeitraum von zehn Wochen ein Güterverkehr im Gesamtausmaße von 100 000 Tonnen in beiden Richtungen über Tarvis abgewickelt werden. Nach Beendigung dieser Güterbeförderungen wird aller Voraussicht nach neuerlich an die italienischen Staatsbahnen wegen Fortsetzung der Kohlenaushilfe herangetreten werden müssen.

Auf der Südbahn liegen die Verhältnisse ähnlich. Auch die Verwaltung dieser Bahn hat in jüngster Zeit ein Abkommen auf Lieferung einer bestimmten Menge Kohle mit italienischen Privatfirmen abgeschlossen; sie ist dadurch, solange diese Kohlenmenge reicht, in der Lage, einen Güterverkehr auf ihrer Hauptstrecke in einem annähernd befriedigenden Ausmaße abzuwickeln.

Was die Abfertigung der Güter betrifft, so wurde bereits im Frühjahre 1919, also geraume Zeit vor dem Friedensschlusse, die direkte Abfertigung von Gütern zwischen Italien (einschließlich der Venezia Giulia und Tridentina) und Österreich durch eine Vereinbarung der beteiligten Eisenbahnverwaltungen ermöglicht. Bis 3. November 1919 war es auch zulässig, die Gesamtfracht nach Wunsch der Partei zur Gänze bei der Aufgabe oder bei der Abgabe zu bezahlen und Sendungen mit Nachnahme zu belasten. Aus dieser Regelung des Verkehrs entstanden jedoch bedeutende Schulden und Forderungen zwischen den beteiligten Bahnverwaltungen. Da nun die italienischen Staatsbahnen einer Ausgleichung in Kronenwährung nicht zustimmten, die österreichischen Bahnen aber, solange die gegenwärtigen Währungsverhältnisse andauern, außerstande sind, Zahlungen in Lire zu leisten, so gelang es leider nicht, die erwähnte Regelung des Verkehres aufrechtzuerhalten, und so ist zwar seit 3. November 1919 die Abfertigung von Gütern zwischen Italien und Österreich mit direktem Frachtbriefe auch weiterhin möglich, die Fracht muß jedoch bis zur italienischen Übergangsstation vom Empfänger in der Währung des Empfangslandes bezahlt werden. Auch ist seither die Belastung der Sendungen mit Nachnahmen untersagt. Zur Anwendung gelangen sowohl auf italienischem als auch auf außeritalienischem Gebiete die Lokalgütertarife. Die viel Zeit erfordernde Erstellung von direkten Frachtsätzen in Schnittform bis und von der Grenze und damit die Wiederherstellung ähnlicher tariflicher Verhältnisse, wie sie vor dem Kriege bestanden, wird, da diese Schnittfrachtsätze den Änderungen der Lokaltarife Rechnung tragen müssen, erst für den Zeitpunkt in Aussicht genommen, in dem sowohl in Italien als auch in Österreich die im Zuge befindliche Reform der Lokalgütertarife beendigt sein wird.

Eine Ausnahme bildet der Verkehr zwischen Triest, Fiume, Pola und Rovigno einerseits und österreichischen Stationen anderseits. Für diesen Verkehr bestanden vor dem Kriege direkte Frachtsätze in Kronenwährung im Rahmen des österreichisch-adriatischen Eisenbahnverbandes, Frachtsätze, die den besonderen Bedürfnissen des Handels der erwähnten Häfen Rechnung trugen. Auf Wunsch der beteiligten Triester Kreise und unter Beiziehung von Vertretern derselben wurde in zwei Beratungen im August und September 1919 beschlossen, unter Zugrundelegung dieses auf Grund jahrzehntelanger Erfahrung entstandenen Verbandstarifes einen vorläufigen direkten Tarif in Lirewährung zu erstellen. Die hierbei zur Anwendung kommenden Umrechnungsschlüssel werden sowohl den Währungsverhältnissen als auch dem gegenwärtigen Stande der Lokalgütertarife in einem billig erscheinenden Maße Rechnung tragen. Mit der Erstellung dieses Tarifes, die auch schwierige Vereinbarungen, insbesondere über die Verkehrsteilung und Verkehrsleitung zur Voraussetzung hat, sind die beteiligten Bahnverwaltungen seit den obenerwähnten Beratungen eifrig beschäftigt. Die Verhandlungen und Ausschußarbeiten nehmen einen befriedigenden Verlauf, so daß ein baldiges Erscheinen dieses Tarifes zu gewärtigen ist.“

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichsverkehrsministerium hat unterm 12. und 19. April einige Änderungen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung verfügt. Das Nähere geht aus den Bekanntmachungen in Nr. 73 und 78 des Reichs-Gesetzblattes hervor.

— **Freifahrtscheine zur Abstimmung im Osten.** Über die Ausgabe von Freifahrtscheinen für die Reise zur Volksabstimmung gibt der Deutsche Schutzbund für die Grenz- und Auslandsdeutschen bekannt: Die Zeit der Volksabstimmungen in Ost- und Westpreußen rückt näher, der Termin selbst ist noch nicht bekanntgegeben. Die interalliierten Kommissionen haben veröffentlicht, daß der Tag der Abstimmung spätestens

30 Tage vorher bekanntgemacht werden wird. Mit großer Wahrscheinlichkeit wird die Abstimmung im Monat Juli stattfinden. Der Deutsche Schutzbund für die Grenz- und Auslandsdeutschen gibt Fahrscheine für freie Reise in die Abstimmungsgebiete auf dem Wege über die Unterorganisationen aus. Diese Fahrscheine gelten aber nur 21 Tage vor und 21 Tage nach der Abstimmung. Alle stimmberechtigten Ost- und Westpreußen, die zu längerem Aufenthalt im Abstimmungsgebiet die Einreise früher antreten wollen, erhalten das Reisegeld dritter Klasse für Hin- und Rückfahrt erstattet, wenn sie vor Antritt der Reise einen entsprechenden Antrag bei ihrem Heimatsbunde oder einer Zweigstelle des Deutschen Schutzbundes stellen und nach Rückkehr nachweisen, daß sie am Tage der Abstimmung in ihrem Geburtsorte anwesend waren.

— **Das polnisch-Danziger Abkommen.** Die Besprechungen zwischen der polnischen Regierung und dem Oberkommissar für Danzig, Sir Reginald Tower, über die Durchführung des im Friedensvertrag vorgesehenen Abkommens zwischen Polen und dem Freistaat Danzig in Eisenbahn-, Telephon-, Telegraphen- und Postfragen haben zu folgendem vorläufigen Ergebnis geführt: Die Verwaltung der Eisenbahn geht ausschließlich in die Hände des Freistaates Danzig über. Von Danzig nach Berlin und Königsberg werden durchgehende Züge verkehren, die auf polnischem Gebiete weder halten, noch der Kontrolle durch Polen ausgesetzt sind. Das Personal für die durchgehenden Züge sowie für den Verkehr im Freistaat stellt der Freistaat Danzig. Für den Verkehr von Danzig nach Polen stellt der Freistaat Lokomotiven und Personal bis zur Grenze. Von dort ab werden polnisches Personal und Lokomotiven verwendet. Die Güterzüge werden teilweise auch durchgehend nach Deutschland geführt. Stückgüter werden in geschlossenen, plombierten Wagen befördert. Polen wird in diesem Falle für Personen- und Güterzüge den Anteil des Fahrgeldes und der Fracht nach der innerhalb des Korridors durchlaufenden Kilometerzahl abrechnen. Es findet eine gegenseitige Verrechnung statt.

Die Verwaltung der Post, des Telegraphen und des Telephons geht ebenfalls auf den Freistaat Danzig über. Die Danziger Behörden erhalten direkte Telegraphen- und Telephonleitungen nach Deutschland, desgleichen die polnischen Behörden solche nach Warschau, Posen und anderen wichtigen, jetzt polnischen Orten. Danzig wird eine bestimmte Menge des im Freistaat befindlichen rollenden Materials überwiesen werden. Soweit dieses Material für Danzigs Verkehr nicht benötigt wird, soll es Polen leihweise gegen Bezahlung vom Freistaate Danzig erhalten. In den vorerwähnten Betriebszweigen erhält Polen gewisse Rechte. Die oberste Kontrolle wird einstweilen noch von England ausgeübt.

— **Jahresabschluß der Lübeck-Büchener Eisenbahn.** Der Ausschuß der Gesellschaft hat in seiner Sitzung vom 22. April beschlossen, die Dividende der Aktien für das Jahr 1919, vorbehaltlich der Genehmigung des Hauptrechnungsabschlusses durch die Generalversammlung, auf 3 % festzusetzen.

— **Ministerialrat Johann Ritter v. Wicklein †.** Am 18. März d. J. ist der Ministerialrat im bayerischen Verkehrsministerium Ritter v Wicklein nach längerer Krankheit verschieden. Er war zu Nordhalben in Oberfranken am 27. Juni 1859 geboren, besuchte das humanistische Gymnasium zu Bamberg und widmete sich an der Technischen Hochschule zu München dem Studium des Hochbaufaches. Nach Ablegung der Staatsprüfung im Jahre 1884 war er zunächst an den Landbauämtern Bamberg und Hof beschäftigt, trat dann aber als Ingenieurassistent in den Dienst der Staatseisenbahnverwaltung. Hier wurde er in Stockheim, dann bei der Sektion Reichenhall, später an der Generaldirektion der Staatseisenbahnen und an der Eisenbahnbetriebsdirektion in München verwendet. Zum Abteilungsingenieur am 1. Januar 1891 ernannt, stieg er von Stufe zu Stufe. Am 1. August 1900 zur Generaldirektion der Staatseisenbahnen als Referent für Lokalbahnhochbauten berufen, strebte Wicklein bei seinen ländlichen Bauaufgaben eine einfache, zweckentsprechende Bauweise an, und näherte sich so auf eigenen Wegen den immer mehr hervortretenden Bestrebungen nach Pflege des heimischen Baucharakters. Die Hochbauten zahlreicher Lokalbahnen gaben hierzu ein reiches Feld. Als besonders bemerkenswert mögen nur die Lokalbahnen München-Herrsching, München-Aying, Oberhausen-Felden, Memmingen-Legau, Passau-Hauzenberg genannt sein. Bei der Errichtung des Verkehrsministeriums wurde Wicklein, der 1904 zum Regierungsrat befördert worden war, in dieses als Oberregierungsrat und Leiter des gesamten Hochbauwesens berufen. Schon 1908 erfolgte seine Beförderung zum Ministerialrat. Als 1913 wegen des Anwachsens der Geschäfte im Verkehrsministerium ein zweites Hochbaureferat gebildet wurde, behielt Wicklein die Geschäfte für die südlichen bayerischen Eisenbahndirektionen München, Augsburg und Regensburg, sowie für die einschlägigen Oberpostdirektionen. Zahlreiche Wohnhausbauten in den Bahnstationen Bayerns, die dort für Eisenbahn- und Postpersonal hergestellt worden sind, verdanken ihm ihre Gestaltung, so auch die genossenschaftlichen Bauten auf dem Eisbuckel bei Regensburg, in Weiden, Ingolstadt und anderen Orten. Auch zahlreiche Postbauten sind sein Werk, wie z. B. die Postgebäude in Aschaffenburg, Bad Dürckheim, Garmisch, Hof, München-Ost, Pasing, Simbach, Schweinfurt, Zweibrücken, die Oberpostdirektionsgebäude Augsburg, Bamberg und Landshut, dann die schwierigen Umbauten des Hauptpostgebäudes München, des Telegraphengebäudes am Hauptbahnhof München, der Bau der automatischen Umschaltestellen München-Neuhausen, München-Schwabing und München-Sendling. Zu seinen Arbeiten zählt weiter der interessante Bau des Saalachkraftwerkes bei Reichenhall. Auch die Angelegenheiten des durch Architekt Professor Hocheder erbauten Verkehrsministerialgebäudes waren in seinem Referate zu behandeln, ebenso neuerdings der Bahnhofneubau Lindau sowie die Neubauten des Holzkirchner und des Starnberger Bahnhofes in München.

Wicklein war Mitglied des Baukunstausschusses, des Prüfungsausschusses für den höheren Baudienst und des deutschen Betonvereins. Als ungemein fleißiger und pflichttreuer Beamter war er stets bestrebt, nicht nur die an einzelne seiner Bauaufgaben gestellten repräsentativen Forderungen zu erfüllen, sondern auch sparsam und wirtschaftlich im Sinne eines geordneten Haushaltes zu arbeiten. Alle seine Bauten, von denen zahlreiche Modelle sich im Verkehrsmuseum zu Nürnberg befinden, legen Zeugnis seines Könnens und seiner Fähigkeit ab, die Lösung aus der Eigenart der Aufgabe zu entwickeln. So wird sein Andenken nicht nur im Kreise seiner Berufsgenossen fortleben, sondern auch weiterhin durch die monumentalen Zeugen seines Schaffens erhalten bleiben.

Österreich.

— **Die Vereinbarungen über Eisenbahnfragen in Rom.** Der wesentliche Inhalt der Vereinbarungen der Eisenbahnverwaltungen ist folgender: Die italienische Regierung hat sich bereit erklärt, Österreich 2000 t Kohlen abzutreten, um die auf den österreichischen Bahnen stillstehenden, für Italien bestimmten Wagen zu befördern; ferner monatlich 700 t für die Schnellzüge über Tarvis und den Brenner. Um den Eisenbahnverkehr von und nach Italien über Österreich zu ermöglichen, wird überseeische Kohle angekauft werden, deren Kosten durch einen möglichst gleichmäßig auf alle Beteiligten zu verteilenden Kohlenzuschlag gedeckt werden sollen. Die österreichische Regierung wird die Pläne für die Predilbahn der italienischen Regierung übergeben und über den Anschluß dieser Bahn an die österreichischen Strecken verhandeln. Die Eisenbahnbediensteten, die aus den an Italien abgetretenen Gebieten nach Österreich zurückgekehrt sind, sollen, soweit es die Betriebsverhältnisse zulassen, nach Untersuchung der Eignung der einzelnen Bediensteten in den italienischen Bahndienst übernommen werden. Die ungefähr 250 in Venetia Tridentina befindlichen ehemaligen österreichischen Eisenbahnbediensteten, deren Bestimmung noch ungewiß ist, wird die italienische Regierung bemüht sein, in derselben Weise einzureihen wie alle anderen Bahnbediensteten der ehemaligen Verwaltung. Allen Eisenbahnbediensteten sollen bezüglich der Beförderung ihrer Möbel und anderen Hausrates weitgehende Erleichterungen gewährt werden. Den pensionierten Eisenbahnbediensteten wird die italienische Regierung auch weiter wie bisher Pensionen und Aushilfen auszahlen, ebenso denjenigen, die kurz vor ihrer Versetzung in den Ruhestand stehen. Zugesprochene Unfallrenten werden nach dem Territorialgrundgesetz allen denjenigen ausgezahlt werden, die auf dem Gebiete des betreffenden Staates wohnen. In dem Schiffahrtsübereinkommen wird bestimmt: Österreichische Waren und für Österreich bestimmte Waren werden im Freihafen von Triest keinen Einfuhr-, Ausfuhr- oder Durchfuhrzöllen unterworfen und wie die einheimischen Waren behandelt werden. Für diesen Warenverkehr werden in Triest entsprechende Lagerräume und für die Dauer der großen Lebensmittelsendungen auch ein genügender Speicher zur Verfügung gestellt; außerdem wird zur Erleichterung des durchlaufenden Güterverkehres eine Zollexpositur errichtet werden. Die italienische Regierung ist bereit, Österreich die Sicherung von Behältern für die Einlagerung von Mineralöl zu ermöglichen. Unter Vorbehalt der Inanspruchnahme des eigenen Schiffsraumes für den eigenen Bedarf wird italienischerseits keine Einwendung gegen Vereinbarungen der österreichischen Regierung mit

Triester Schiffsgesellschaften erhoben, die die Beschaffung des für den österreichischen Verkehr notwendigen Schiffsraumes und die Feststellung paritätischer Frachtsätze zum Zwecke haben. Dagegen verpflichtet sich die österreichische Regierung, ihren Warenverkehr über Triest durch geeignete Vorkehrungen zu erleichtern und wenigstens 50 %, womöglich einen noch größeren Teil ihrer überseeischen Bezüge über Triest zu leiten.

— **Steigerung der Kohlenförderung durch die Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft.** Diese Gesellschaft geht daran, ihre Kohlenförderung durch Ausgestaltung der gesellschaftlichen Kohlenwerke auf das Dreifache zu erhöhen. Dieses Ziel soll innerhalb drei bis vier Jahren erreicht werden, wozu ein Geldaufwand von 500 Millionen Kronen erforderlich wäre. Die Kohlenförderung der Gesellschaft betrug im Jahre 1919 gegen 5 Millionen Meterzentner, das ist der vierte Teil der österreichischen Kohlengewinnung überhaupt. Sie war um eine Million Meterzentner größer als im Jahre 1918 und blieb noch um etwa 400 000 Meterzentner hinter der Friedensförderung zurück. Nunmehr soll die Förderung auf 15 Millionen Meterzentner gebracht und damit eine wesentliche Erleichterung der Kohlenversorgung erzielt werden. Sowohl im Voitsberger wie in den anderen Gebieten wurden von fachmännischer Seite noch große Kohlenvorräte festgestellt, welche eine bedeutende Ausdehnung der Kohlengewinnung ermöglichen. Die große Mächtigkeit der Kohlenflöze, deren Überlagerung nur gering ist, gestattet eine rasche Steigerung der Förderung, wenn die erforderlichen Betriebseinrichtungen für die Massenförderung geschaffen und der Arbeiterstand, der bei den Kohlenwerken der Graz-Köflacher Gesellschaft derzeit gegen 2000 Mann beträgt, entsprechend erhöht wird. Um die Leistungsfähigkeit des Bergbaus möglichst rasch zu heben, wird die Graz-Köflacher Gesellschaft das Hauptgewicht auf die Ausgestaltung des Tagbaubetriebes legen, in welchem mit geringerem Aufwand an Arbeiterkräften und Material eine verhältnismäßig viel größere Erzeugung als beim Grubenbetriebe erzielt werden kann. Die menschliche Arbeitskraft soll in möglichst großem Umfange durch Maschinenarbeit ersetzt, zur Abförderung der Abbaumassen und der im Tagbau gewonnenen Kohle sollen Lokomotivbahnen eingerichtet werden.

Die für die Ausgestaltung des Betriebes erforderlichen Geldmittel sollen in erster Linie durch Erhöhung des Aktienkapitals aufgebracht werden; zu diesem Behufe soll eine Unternehmergesellschaft gebildet werden, der die Unionbank, die Länderbank und das Bankhaus Bisteghi angehören. Die diesfälligen Verhandlungen der Gesellschaft mit der Regierung, welche seit einiger Zeit geführt werden, sind noch nicht zum Abschlusse gelangt.

— **Neue Personenfahrten zwischen Wien und Budapest.** Die Ungarische Fluß- und Seeschiffahrts-A.-G. eröffnete am 17. d. M. Personenfahrten zwischen Wien und Budapest. Abfahrt der Dampfer von Wien jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag 7 Uhr 30 Minuten morgens, Ankunft in Budapest (Eötvöster) an demselben Tage 8 Uhr 45 Minuten abends. In der umgekehrten Richtung Abfahrt von Budapest jeden Montag, Donnerstag und Samstag 6 Uhr abends. Eintreffen in Wien am nächstfolgenden Tage 4 Uhr 15 Minuten nachmittags.

Die Schiffe berühren sowohl in der Tal- als auch in der Bergfahrt die Stationen Hainburg, Preßburg, Gönyü, mit direktem Schiffsanschluß nach Györ (Raab), Komarom, Esztergom und Vacz (Waitzen); es werden im Verkehre mit allen Stationen außer Reisegepäck in beschränkter Menge auch Eilgüter zur Beförderung angenommen.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Voraussichtliche Erhöhung der Eisenbahnnebengebühren.** Infolge der gegenwärtigen großen Verwaltungs- und Betriebskosten haben sich die Eisenbahnverwaltungen in der Sitzung des Tarifausschusses am 16. und 17. Dezember v. J. entschlossen, die Nebengebühren um 50—150 % zu erhöhen. In der Handelskammer fand eine Sitzung statt, an der die Buschtiehrader Eisenbahn als vorsitzende Verwaltung des Tarifkomitees und die Mitglieder der Verkehrskommission der Handelskammer beteiligt waren, um dem Eisenbahnministerium Gelegenheit zu geben, die Ansicht der Interessenten kennen zu lernen. Als die geringsten Transportgebühren wurden vorgeschlagen: Eilgut bei Beförderung mit Schnellzug 5,— K., gewöhnliches Eilgut 3,60 K., ermäßigtes und besonders ermäßigtes Eilgut 2,50 K., Frachtgut 2,50 K. Als geringste Gebühren für jede weitere Bahn wurden vorgeschlagen: für Eilgut bei Beförderung mit Schnellzug 3,— K., für gewöhnliches, ermäßigtes und besonders ermäßigtes Eilgut 1,50 K., und für Frachtgut ebenfalls 1,50 K. Der Vertreter des Tarifausschusses wies nach, daß die gegenwärtigen Teuerungsverhältnisse die Eisenbahnverwaltungen zu dieser Verteuerung nötigten. Der Vertreter der Handelskammer wies darauf hin, daß die vorgeschlagenen Erhöhungen keinen wesentlichen finanziellen Erfolg für die Bahnen habe, und daß die Verteuerung im Gegenteil eine weitere Preiserhöhung der Gegenstände des täglichen Bedarfes zur Folge haben werde.

Ungarn.

— **Die amtliche Benennung der ungarischen Staatsbahnen.** Auf Grund eines Regierungserlasses, laut dessen die „Rechtskontinuität des ungarischen Königtums“ wieder hergestellt wurde, werden die ungarischen Staatsbahnen der unveränderten Rechtslage entsprechend nunmehr als „königlich ungarische Staatsbahnen“ benannt.

— **Der neue Handelsminister.** Der Reichsverweser hat Gustav Emich zum Handelsminister ernannt. Der neue Handelsminister, dem bekanntlich auch das Eisenbahnwesen untersteht, hat sich seit Jahren mit wirtschaftlichen Fragen befaßt und auch literarisch eine ersprießliche Tätigkeit entfaltet. Sein reiches Fachwissen und seine verdienstvolle Wirksamkeit auf dem Gebiete des Verkehrswesens bieten dafür Gewähr, daß er der äußerst schweren Aufgabe, die seiner harrt, im Interesse des Wiederaufbaues des gedrosselten Eisenbahnverkehrs im vollsten Maße entsprechen wird.

— **Einführung der Sommerzeit auf den Eisenbahnen.** Nach einer Regierungsverordnung wurde vom 5. April bis 20. September 1920 auf sämtlichen ungarischen Eisenbahnen die mitteleuropäische Sommerzeitrechnung eingeführt.

— **Abwicklung des Verkehrs auf den Arad-Csanáder Eisenbahnen.** Die Direktion der vereinigten Arad-Csanáder Eisenbahnen wurde durch die aufgestellte Demarkationslinie von ihren Linien Szeged-Battonya und Mezöhegyes-Kétegyháza-Elek derartig getrennt, daß sie die Leitung dieser Linien von Arad aus nicht versehen kann. Der ungarische Handelsminister hatte mit Rücksicht auf die äußerst wichtigen allgemeinen Interessen, die sich an die Abwicklung des Verkehrs dieser Linien knüpfen, die Direktion der Staatsbahnen beauftragt, den Verkehr auf diesen Linien vorläufig und für eine Übergangszeit zu übernehmen und den Betrieb so lange zu führen, bis der Direktion der Arad-Csanáder Eisenbahnverwaltung die Verbindung mit den genannten Linien ermöglicht sein wird. Die einstweilige Übernahme dieser Linien durch die Staatsbahnen ist bereits erfolgt.

— **Personalnachrichten.** Der Direktorstellvertreter der königlich ungarischen Staatsbahnen i. R. Ferdinand Zeller ist am 30. März nach langem Leiden gestorben. Ferdinand Zeller war einer der tüchtigsten Fachmänner auf dem Gebiete des Verkehrswesens, namentlich des Tarifwesens. In dieser Eigenschaft wirkte er seit seiner Pensionierung als Konsulent der Budapester Handels- und Gewerbekammer. Zahlreiche Aufsätze über Verkehrsfragen erschienen von ihm in ungarischen Zeitschriften und Tagesblättern. Auch in unserer Vereinszeitung wurden aus seiner Feder wiederholt Aufsätze über Verkehrsfragen veröffentlicht.

Einen weiteren Verlust haben die ungarischen Staatsbahnen durch das Ableben des Sektionsvorstandes, Oberinspektors Vilmos Lantos am 4. März erlitten. Der Verewigte hat sich u. a. auch im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen verdient gemacht; länger als ein Jahrzehnt hat er an den sein Arbeitsgebiet berührenden Verhandlungen verschiedener Fachausschüsse des Vereins teilgenommen.

Übrige europäische Länder.

— **Eisenbahnerbewegung.** Aus Zeitungsmitteilungen ergibt sich, daß in der vergangenen Woche in verschiedenen Ländern sich große Unruhe unter dem Eisenbahnpersonal gezeigt hat und sogar vielfach Ausstände ausgebrochen sind. Leider sind die Nachrichten der Tagespresse so lückenhaft, daß die Zusammenhänge von hier aus fast nirgends richtig erkannt werden können, und wir uns darauf beschränken müssen, die aus der Presse bekanntgewordenen Tatsachen zu melden. Wir behalten uns vor, später auf diejenigen Fälle, die sich als bedeutsamer herausstellen werden, zurückzukommen. — Auf den ungarischen Linien der Südbahn ist am 15. April im Zusammenhang mit der Durchführung der Besoldungsreform

ie Arbeit eingestellt worden. — In Elsaß-Lothringen t am 22. April der Generalstreik ausgebrochen, an den sich ach die Eisenbahner und ein Teil des Post-, Telegraphen- nd Telephonpersonals angeschlossen haben. Am 22. April onnten die durchgehenden Züge, wenn auch mit mehrstün- iger Verspätung, noch durchgeführt werden; seit dem 3. April ruhte aber der gesamte Eisenbahnverkehr in El- aß-Lothringen vollständig. — Auch in dem von den belgi- chen Truppen besetzten Gebiet sind die Eisen- ahner in den Streik getreten. Die Arbeitsniederlegung ist ort allgemein. — Aus Luxemburg wird gemeldet, daß die isenbahner gegen die belgisch-französischen Verhandlungen ber die Aufteilung der Prinz Heinrich-Bahn protestiert ha- en und mit einem Generalstreik drohen (vgl. Nr. 14, S. 160 . Ztg.). — In Norditalien fand vom 20. bis 22. April in Streik statt, der vor allem in und um Turin den Verkehr ahmlegte; die durchgehenden Simplonzüge fielen aus. Schon m 22. April wurde aber gemeldet, daß der Streik durch den Viderstand eines Teiles der Ausständigen im Abflauen be- riffen sei, und daß der Eisenbahnverkehr sich langsam wie- er regelmäßiger gestaltet. — In Liechtenstein haben ie Eisenbahner auf der Linie Feldkirch-Buchs wegen wirt- chaftlicher Forderungen die Arbeit niedergelegt. Der Durch- angsverkehr wurde gestört. Über den Ausgang der Bewe- ung ist noch nichts bekanntgeworden. — In Spanien sol- n die Eisenbahntarife erhöht werden. Der Allgemeine Ar- eiterbund setzt dieser Erhöhung Widerstand entgegen und at in einer Entschließung mit dem Generalstreik für ganz panien gedroht, „da die Erhöhung der Tarife die Lage des roletariats erschweren würde“.

— Gegen die Personaleinziehungen bei den schwedischen ahnen. (Vgl. Nr. 90, S. 962, 1919 und Nr. 22, S. 267, 1920 d. tg.) Der schwedische Eisenbahnerverband weist darauf hin, aß die fortschreitenden Entlassungen bei den Staatsbahnen owohl die Durchführung der Urlaube wie der verkürzten Ar- eitszeit erschweren, und daß Stellvertretungen für Sonntags- ienstbefreiung und Krankheitsfälle mangeln. Eine Fort- etzung des eingeschlagenen Weges würde bedenkliche Folgen itigen, ohne die Wirtschaftlichkeit der Staatsbahnen wesent- ch zu verbessern. Man solle sein Augenmerk nicht aus- chließlich auf Personaleinsparungen richten. Andere Fak- oren seien viel maßgebender. So übersteigen beispielsweise e Brennstoffkosten vom 1. April 1912 bis zum 31. März 1919 e prozentuale Steigerung der Personalkosten um nicht we- ger als 404 %. Innerhalb nicht ganz eines Jahres sei die ersonalstärke um 11,7 % vermindert worden, während unge- ihr in gleicher Zeit die Anzahl der Zugkilometer um 3,5 % genommen habe. Dr. S.

— Tariferhöhung in Dänemark. Der dänische Verkehrs- inister beantragte im Reichstage eine Erhöhung der Eisen- ahnfahrpreise um 33⅓ % und die Erhöhung der Frachten für üter um 50 %. Ferner sollen die Portosätze für Stadtbriefe n 10 auf 12 Öre, für Briefe nach außerhalb von 15 auf Öre erhöht werden. Die übrigen Portosätze erfahren eine tsprechende Erhöhung. Aus dem Ertrage der Erhöhungen ll der Fehlbetrag von 61 Millionen Kronen gedeckt werden, n die Eisenbahn- und Postverwaltungen in diesem Jahre afweisen werden.

— Neue Eisenbahn Moskau-Reval. Der im Februar abge- lossene Friedensvertrag Estlands mit Rußland sieht den u einer Eisenbahn von Reval nach Moskau vor. Wie wir m Handelsmuseum entnehmen, dürfte die Konzession für sen Bau von Estland an Großbritannien abgetreten und Bahn vom letztgenannten Lande in nächster Zeit erbaut rden. Durch diese Bahn dürfte Reval zum Durchfuhrhafen Moskau und Petersburg, hiermit aber zum wichtigsten Ha- der Ostsee werden und vermutlich Riga auch aus seiner llung im schwedischen Handel verdrängen.

— Von russischen Sowjetbahnen. Nach Nachrichten, die über lsingfors kommen, tadelt die Bolschewistenpresse scharf das rokratische Verfahren innerhalb der sowjetrussischen enbahnverwaltungen mit ihren vielfachen Vorstandschaften d Dienstpersonalien. Aufträge und Anweisung werden nach en Seiten ausgegeben, aber sie bringen keinen Nutzen. rkliche Ordnung fehlt. Alles befiehlt, niemand arbeitet. her kommt es, daß die Bahnen immer mehr verfallen. Die sse empfiehlt als Heilmittel die Abschaffung der Kommis- nen und Ausschüsse und die Übertragung der Aufsicht über Eisenbahnen an eine einzige verantwortliche Person.

ach Nachrichten, die von Dorpat über Helsingfors ein- en, sollen schon seit Anfang Februar unmittelbar Züge kehren zwischen Reval, Narwa und Petersburg, sowohl für sende als für Ein- und Ausfuhr von Waren. Dr. S.

Rechtspflege.

— Beschädigung eines Fasses infolge unsachgemäßer Verladung. Keine Haftung der Eisenbahn. Die Klägerin hatte am 2. März 1917 durch die Baseler Lagerhaus-Gesellschaft am badischen Bahnhof in Basel einen Wagen mit 35 Fässern Branntwein an die Norddeutschen Spritwerke, Hamburg, zum Versand gebracht. Bei einer am 7. März in Göttingen vorgenommenen Besichtigung hatte sich ein an der Stirnwand des Wagens in Querlage liegendes Faß als beschädigt erwiesen. Nach der Tatbestandaufnahme waren drei Dauben des Fasses in der Mitte gebrochen und im Bodenbrett gespalten. Das Faß war bei Ankunft zu einem erheblichen Teil ausgelaufen. Die Klägerin verlangte Ersatz des Schadens in Höhe von 6420 *M*.

Das Landgericht hat die Klage dem Grunde nach für berechtigt erklärt. Das hanseatische Oberlandesgericht in Hamburg hat dagegen als Berufungsinstanz die Klage abgewiesen aus folgenden Gründen:

„Die Beklagte verneint ihre Haftung für die Beschädigung des Fasses unter Berufung auf § 86 Absatz 1 Ziffer 3 EVO., nach welchem die Eisenbahn bei Gütern, deren Aufladen nach der Vorschrift des Tarifs von dem Absender besorgt wird, nicht für Schaden haftet, der den Umständen nach aus der, mit einer mangelhaften Verladung verbundenen Gefahr entstehen konnte. Das Faß sei mangelhaft, nämlich gleichlaufend zur Stirnwand, verladen; der so bei starken Rangierstößen durch die Wagenwand auf die Mitte der Dauben ausgeübte Druck könne einen Bruch, wie er an dieser Stelle bei dem fraglichen Fasse festgestellt sei, zur Folge haben.

Die Klägerin bestreitet demgegenüber zu Unrecht die Anwendbarkeit der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Der vorgelegte Frachtbrief, der den badischen Staatsbahnhof Basel als Versandstation bezeichnet, bedingt die Geltung der EVO, und der in Betracht kommenden Tarife ausdrücklich aus. Ein internationaler durchgehender Frachtbrief, der die Voraussetzung für die Anwendbarkeit des Internationalen Übereinkommens über den Frachtverkehr ist (z. Art. 1), liegt nicht vor. Klägerin kann sich also auf die Vorschrift des Art. 5 Abs. 5, nach der die Verladung der Güter sich nach den für die Versandbahn geltenden Bestimmungen richtet, nicht berufen. Übrigens ergibt die Aussage des Zeugen L., daß die von der Klägerin mit der Versendung beauftragte Lagerhaus-Gesellschaft in Basel zur Probeziehung und Ausbesserung 17 Faß aus- und eingeladen hat. Diese hat also als Absenderin den Wagen für den Transport, der unter der Herrschaft der EVO. erfolgen sollte, tatsächlich selbst verladen. Sie war dazu auch verpflichtet, da es sich um eine Wagenladung handelte, die nach § 42 des Tarifs durch den Absender zu verladen ist. Die Klägerin bestreitet zu Unrecht, daß eine Wagenladung in Frage kam. Der Frachtbrief weist es aus; die Aufnahme der Stückzahl und Marken in den Frachtbrief spricht nicht gegen die Eigenschaft als Wagenladung (s. EVO. § 58, 3, § 62 d), die Klägerin kann aber nicht behaupten, daß die Fässer einzeln der Eisenbahn übergeben sind (s. Rundnagel in Ehrenbergs Handbuch S. 342). Die Klägerin ist daher für die Art der Verladung und dabei begangene Fehler verantwortlich.

Es kommt also zunächst darauf an, ob nach der Übung, Verkehrsauffassung und Erfahrung im Gebiet der Eisenbahn-Verkehrsordnung die Lagerung eines Fasses gleichlaufend mit der Stirnwand des Wagens als fehlerhaft zu gelten hat. Dafür sind nicht ohne weiteres entscheidend die internen Verladungsvorschriften der Eisenbahn. Der Sachverständige erkennt aber an, daß es am zweckmäßigsten ist, Fässer gleichlaufend mit der Längsseite des Wagens zu verladen, daß so „das Beschädigungsrisiko geringer“ ist und daß es sich bei der entsprechenden Verladungsvorschrift um den Niederschlag jahrzehntelanger Erfahrung handelt. Eine Verladungsart, die eine Ware gegen die Übung einer größeren Gefahr der Beschädigung aussetzt als nötig, muß aber als schuldhaft gelten. Der Sachverständige will anscheinend der Klägerin „eine gewisse Zwangslage“ der Baseler Lagerhaus-Gesellschaft zugute halten, die er mit der Vermutung begründet, daß bei Ausnutzung der Ladefläche die Größe der Fässer nicht gestattete, alle Fässer gleichlaufend der Längsseite des Wagens zu verladen. Dem ist entgegenzuhalten, daß die im Interesse der Klägerin liegende Ausnutzung der Ladefläche eine Verladungsart, die das Gut gefährdete, nicht rechtfertigt, vor allem aber, daß angesichts der vorliegenden übungswidrigen Lagerung des Fasses die Klägerin darlegungs- und beweispflichtig gewesen wäre für die besonderen Umstände, die im vorliegenden Falle die übliche Lagerung unmöglich gemacht haben. Die Klägerin hat aber auf Befragen erklärt, eine bestimmte Aufklärung, warum in diesem besonderen Fall diese Art der Verladung gewählt ist, nicht geben zu können. Die Verladung des Fasses gleichlaufend zur Stirnseite des Wagens muß also als schuldhaft gelten. Der Sachverständige weist weiter darauf hin, daß auch ein Bodenbrett gespalten gewesen sei, nimmt an, daß diese Beschädigung nicht auf die unrichtige Verladungsart zu-

rückzuführen sei, und meint, daß die Beklagte sich nicht auf das Verschulden der Klägerin berufen könne, weil die von ihr unverschuldete Spaltung des Bodenbretts den gleichen Schaden angerichtet hätte, wie der Bruch der Faßdauben. Es kann unerörtert bleiben, ob die falsche Lagerung des Fasses nicht zum wenigsten mitgewirkt hat. Die Möglichkeit, daß der Schaden nicht nur durch die von der Klägerin verschuldete Art der Verladung, sondern auch durch einen Zufall mitverursacht ist, für den die Klägerin nicht verantwortlich ist, schließt die Kausalität ihres Verschuldens nicht aus. Daß aber der Bruch des Bodenbretts auf ein mitwirkendes Verschulden der Eisenbahn, einen Rangierstoß von so übermäßiger Heftigkeit zurückzuführen ist, daß er als schuldhaft gelten muß, ist aus der Tatsache, daß ein Bodenbrett gespalten ist, und dem weiteren Vortrag der Klägerin nicht zu entnehmen. Ein mitwirkendes Verschulden der Beklagten liegt aber auch nicht vor, wenn, wofür Klägerin Beweis angetreten hat, der amtliche Lademeister den Wagen besichtigt und Bedenken über die Verladeart nicht geäußert hat. Es liegt darin keine Pflichtverletzung gegenüber der Klägerin; denn eine Verpflichtung zur Kontrolle von dem Absender verladener Güter besteht gegenüber dem Absender nicht. Eine Gefährdung des Eisenbahnmaterials kam aber nicht in Frage (s. Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen 18 S. 140, 24. S. 56). Der Lademeister konnte es der Klägerin überlassen, ob sie das Risiko der von ihr gewählten Verladungsart laufen wollte.

Die Beklagte ist somit auf Grund § 86 Absatz 1 Nr. 3 und Absatz 2 frei von der Haftung. Es kommt daher nicht darauf an, ob die Klägerin auch insofern ein Verschulden trifft, als das Faß bei der Absendung an der Bruchstelle morsch war und ob die Eisenbahn bei einem durch Bruch verursachten Schaden sich darauf berufen kann, daß Fässer zu außergewöhnlicher Leckage neigen. Unter Aufhebung des landgerichtlichen Urteils war die Klage abzuweisen."

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. II 32 vom 23. April d. J. an die Herren Mitglieder des Preisausschusses sowie an das Bayerische Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten in München, betreffend Preisausschußsitzung (abgesandt am 26. April d. J.).

Nr. IV 33 vom 20. April d. J. an die Vereinsverwaltungen, die im 1. Vierteljahr 1920 zahlpflichtige Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben, betreffend Kosten für Bekanntmachungen in der Vereinszeitung (abgesandt am 23. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Ueberfuhrgebühren.

Die Überfuhrgebühren in deutscher Währung für Sendungen innerhalb des Gemeinschaftsbahnhofes in Eger werden mit sofortiger Wirkung für je angefangene 100 kg auf 40 Pfennig, mindestens für jede Frachtbriefsendung auf 2 ℳ, höchstens für eine Wagenladung auf 20 ℳ festgesetzt.

Dresden, am 24. April 1920. (446)
Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenbahnen.

2. Güterverkehr.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr. Gemeinsames Heft.

Mit sofortiger Gültigkeit werden gestrichen:

a) die Station Königshütte (Oberschles.) mit allen Angaben,
b) bei Rostock Hbf. die Bestimmung über Auslieferung von Tiersendungen in Rostock Gbf.

Dresden, am 22. April 1920. (442)
Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Badischer Gütertarif.

Ab 22. April 1920 werden die Frankensätze der Bahnhoffracht für die Stationen auf Schweizergebiet und der Überfuhrgebühren für Basel ermäßigt. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Karlsruhe, 21. April 1920. (443)
Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen.

Gütertarife bad.-schweiz. Übergangsstationen-Schweiz.

Auf 1. April 1920 wurde der Geltungsbereich der gemeins. schweiz. Ausnahmetarife Nr. 4, 6 und 10 erweitert und die Tariftafel des Ausnahmetarifs 6 geändert und ergänzt. Die Erhöhungen bis zu 9 Rappen für 100 kg mit Stationen der Sursee-Triengen-Bahn treten am 1. Juli 1920 in Kraft. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 22. April 1920. (449)
Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Tfv. 5. Staats- und Privatbahn-Güterverkehr Heft C II.

Mit dem 1. Juni 1920 wird die Station Lemnitzhammer als Versandstation in den Ausnahmetarif 7 d einbezogen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen, sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 24. April 1920. (448)
Eisenbahndirektion.

Südharz-Eisenbahn.

Mit Gültigkeit ab 1. Mai 1920 tritt eine Erhöhung der Umladegebühren, sowie der im Verkehr von und nach der Halberstadt - Blankenburger Eisenbahn bei Tarifbildung über die Südharz-Eisenbahn zu berechnenden besonderen Zuschläge für den Güterverkehr ein. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung der § 6 EVO. (R. G. Bl. 1914, S. 455.)

Berlin, den 24. April 1920. (445)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen Herrmann Bachstein.

Tfv. 5 Staats- und Privatbahn-Güterverkehr Heft C II.
Tfv. 200 Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit dem 1. Juli 1920 tritt der Ausnahmetarif 2 h für unreine Asbesterde außer Kraft.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 21. April 1920. (447)
Eisenbahndirektion.

Bayerischer Lloyd, Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Die Lagerhausordnung nebst Gebührentarif für die Benützung des Lagerhauses des Bayerischen Lloyd, Schiffahrts-Aktiengesellschaft in Regensburg, gültig vom 15. Mai 1919 wird mit sofortiger Gültigkeit außer Kraft gesetzt. Die bis auf weiteres geltenden Gebührensätze sind bei der Direktion Regensburg oder der Agentie daselbst zu erfragen.

Regensburg, den 15. April 1920. (441)

3. Personen- und Güterverkehr.

Gemeinsames Tarifheft A für den Binnenverkehr der Butzbach-Licher Eisenbahn, Greifswald-Grimmener Eisenbahn, Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn, Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn, Neustadt-Gogoliner Eisenbahn und Stralsund-Tribseer Eisenbahn.

Zu dem vorbezeichneten Tarifheft erscheint zum 1. Mai 1920 der Nachtrag 1 enthaltend neue Bestimmungen über Schülermonatskarten und Wochenkarten, Änderungen einiger Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung und die Erhöhung aller Beförderungspreise, Bahnhofsfrachten und sonstigen Gebühren. Die Änderung der Ausführungsbestimmungen zur E.V.O. ist genehmigt. Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der E.V.O. Nähere Auskunft erteilt bis zum Erscheinen des Nachtrags die G. m. b. H. Lenz & Co., Berlin, Neue Wilhelmstraße 1.

Liegnitz, den 15. April 1920. (440)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Direktion der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung.

4. Verkauf von Altmaterial.

Etwa 40 000 kg zum Einstampfen (Einkochen) bestimmte gebrauchte und ungültige Fahrkarten, Fahrscheine, Kontrollstreifen sowie Gepäckscheine sollen in einem Lose verkauft werden. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentral-Büro, Fürstenstr. 1 bis 10, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 75 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden am 12. Mai 1920 vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Fürstenstraße 1—10, eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 29. Mai 1920.

Eisenbahndirektion Magdeburg. (444)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 29. Berlin, den 1. Mai 1920. **LX. Jahrgang.**

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 8 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 40 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 45 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 50 Pf. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 1.35 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 29. | Berlin, den 1. Mai 1920. | LX. Jahrgang.

Inhalt:

Lehrfilme für das Eisenbahnbildungswesen.

(Schluß aus Nr. 28.)

Die Gepäckbahnsteige erhalten verschiedenartige Anordnungen, damit die Gepäck- und Postkarren nicht auf die Gleise hinunterfallen können. Teils sind die Kanten erhöht (Nürnberg-Hauptbahnhof), teils sind Geländer angebracht (Düsseldorf-Hauptbahnhof), teils sind U-förmige Eiseneinlagen zur Spurhaltung vorhanden (Berlin-Gesundbrunnen), teils sind Leitkanten aus Gasröhren angebracht (Berlin-Anhalter Bahnhof). Ist es an sich schon wertvoll, die Vorzüge und Nachteile dieser verschiedenen baulichen Anordnungen im beweglichen Lichtbilde festzuhalten, so gilt dieses nicht minder für das Verhalten des Personals auf denjenigen Bahnsteigen, die derartige Einrichtungen nicht besitzen, und an denen Karren bereitgestellt werden müssen. Daß es hierbei nicht immer gelingt, die Umgrenzung des lichten Raumes freizuhalten, zeigt die folgenschwere Entgleisung eines von London (St. Pancras) nach Norden gehenden Schnellzuges bei einer Geschwindigkeit von 90 bis 100 km in der Stunde in der Station Wellingborough der englischen Mittellandbahn am 2. September 1898. Zahlreiche Personen kamen ums Leben, teils wurden sie schwer verletzt, mehrere Wagen wurden gänzlich zerstört.

Eine Unsumme von Vorbereitungen und Vorkehrungen erfordern bauliche Änderungen an stark befahrenen Gleisen, deren Betrieb aufrechterhalten werden muß. Sei es das Auswechseln des Oberbaues, das Unterfangen dieser Gleise oder das Einbringen von Weichen, sei es das Zentralisieren eines Bahnhofes usw. Immer ist es eine Aufeinanderfolge von Arbeitsvorgängen, deren Darstellung im Lehrfilm einen außerordentlich wertvollen Überblick bietet. Dasselbe gilt selbstverständlich auch allgemein vom Bau neuer Bahnlinien, da er ja das gesamte Gebiet der Technik umfaßt. Besonders ist die Aufnahme von Ausführungsbeispielen der modernen Gerüstbautechnik wünschenswert, die erst den großen Aufschwung im Bauwesen, vor allem im Brückenbau, ermöglichte. Als Einzelbeispiele seien auch die Aufbringung fertiger eiserner Konstruktionen auf die Brückenpfeiler und das Absenken der Lehrgerüste von Bogenbrücken erwähnt. Derartige Lehrfilme sind um so notwendiger, da bei der Dichte des deutschen Eisenbahnnetzes nur noch wenigen Eisenbahningenieuren das Glück beschieden sein wird, am Bau neuer Hauptbahnen beteiligt zu sein, und die Ausbildung daher vielfach auf sie allein angewiesen sein wird.

Die wichtige Frage der Leistungsfähigkeit von Eisenbahnstrecken hinsichtlich der Fahrgeschwindigkeit hat durch Exzellenz Schroeder verschiedentlich Behandlung gefunden unter Hinweis auf die außerordentlich nachteilige Wirkung von Gegenkrümmungen in Bahnhöfen, die ohne Aufenthalt durchfahren werden. Die von Schwarz angegebene notwendige Länge von 200 m für die Zwischengerade derartiger Gegenkrümmungen wird als nicht genügend befunden, da bei einer Zuggeschwindigkeit von 120 km in der Stunde diese Strecke in 3 Sekunden zurückgelegt wird, und die durch die erste Krümmung hervorgerufenen Schwankungen beim Eintritt in die zweite Krümmung noch nicht zur Ruhe gekommen sind. Die Festsetzung der Bestimmungen über die Größe des Abweichwinkels wird von Schroeder nur auf Grund genauer Versuche für möglich gehalten. Wenn es heute vermittelst der Ernemannschen Zeitlupe möglich ist, 500 Aufnahmen in der Sekunde, und durch das präzise Zusammenwirken von drei mit der Zeitlupe versehenen Aufnahmeapparaten 1500 Aufnahmen in der Sekunde zu erzielen, so wird dieser fabelhaft anmutende Triumph der Technik auch zur Lösung solcher Fragen Verwendung finden können. Wenn springende Pferde und Boxkämpfer bei entsprechender Verlangsamung in allen Einzelheiten ihrer Bewegung genau studiert werden können, so wird dieses auch mit Eisenbahnfahrzeugen zur Feststellung, welche Länge die Zwischengerade von Gegenkrümmungen erhalten muß, damit bei der Höchst-

geschwindigkeit der Schnellzüge störende und gefährliche Schwankungen vermieden werden, gelingen und zur Klärung anderer Bewegungsfragen beitragen.

In den Besprechungen der gegenwärtigen Verkehrsnot nehmen die Vorschläge zum Ersatz der Handentladung durch mechanische Entlademittel einen großen Raum ein. Beispielsweise sollen zur Abkürzung der Umlaufzeit der Güterwagen Flachbodenentlader usw., fahrbare Kipper, Selbstgreifer der Allgemeinheit dienstbar gemacht werden. Im Zusammenhang damit werden Kohlenbahnhöfe mit Pfeilergleisen nebst Bunkern, sowie Entladevorrichtungen auf den öffentlichen Stationen und zeitgemäße Zufahrtstraßen mit entsprechenden Gleisanlagen gefordert. Hand in Hand hiermit soll die Vergrößerung der Umschlagplätze zwischen Schiff und Eisenbahn gehen. Insbesondere soll eine Vermehrung der Anschlußgleise und Rutschen erfolgen, damit bestimmten Gleisen auch bestimmte Kohlensorten zurollen können. Nur wenige Punkte zeigen die Fülle wichtiger Fragen. Hier wird das bewegliche Lichtbild neben der Gegenüberstellung der verschiedenen Arbeitsmethoden bei der Be- und Entladung einen Überblick und einen Einblick in das Getriebe und Hasten auf den Güterbahnhöfen, den Lebensnerven der Städte, an ihren Güterhallen und in den Ladestraßen sowie in den Umschlaghäfen bieten. Gilbreth, einer der am meisten hervorgetretenen Taylor-Ingenieure*), hat die ersten grundlegenden Bewegungsstudien mit dem Kinematographen ausgeführt und, um das Bewegungsbild als solches zeitlich erfassen zu können, die nach ihm benannte „Gilbrethuhr“ erfunden, die zum Messen auch der kleinsten Bewegung bei kinematographischen Aufnahmen dient. Wenn er hiermit nachweisen konnte, daß beim Legen der Mauersteine 13 unnötige Bewegungen ausgeführt werden, und durch Verminderung der Zahl dieser Bewegungen von 18 auf 5 durch zweckentsprechende Änderungen eine stündliche Verlegeleistung von 350 Ziegeln erreichte, während bisher 120 als die Höchstzahl galten, dann wird es auch möglich sein, mittels eingehender Studien für die jeweiligen einschlägigen Verhältnisse die günstigste Be- und Entladungsmöglichkeit im Eisenbahnverkehr zu finden.

Bei dem schrecklichen Unglück im Bahnhofe Courville (14. Februar 1911) verantwortete der Lokomotivführer des Schnellzuges das Überfahren des Haltsignals damit, daß wegen des niedrigen Schornsteines der Pacific (2 — C — 1)-Lokomotive durch niederschlagenden Rauch das Signal verdeckt war. Beim gleichgelagerten und gleich entsetzlichen Unglück zwischen Pont sur Yonne und Sens (3. November 1919) verlor die Lokomotive des Schnellzuges infolge von Undichtigkeiten in so hohem Grade Dampf, daß es in der dichten Wolke, die das Vorderteil der Maschine umgab, nicht möglich war, das Haltsignal auf der Strecke zu erkennen. Im Januar 1902 erfolgte in einem Tunnel in Neuyork ein Zugzusammenstoß, da der Lokomotivführer wegen starken Rauches das Signal nicht genügend erkennen konnte. Letzterer Unfall gab die Veranlassung für das Gesetz des Staates Neuyork vom 7. Mai 1903, das die Beförderung der Züge in den Tunneln durch elektrische Kraft vorschrieb und für die Umwandlung einen Zeitraum von acht Jahren festsetzte. Die vorstehend angegebenen Eisenbahnunfälle, die durch Überfahren eines Haltsignals entstanden, weil das Signal der Sicht des Lokomotivführers entzogen war, bilden lehrreiche Beispiele für die Anfertigung von Bildstreifen, auf denen der das Auge ersetzende Aufnahmeapparat bei gleicher Witterung und gleichen Betriebsmitteln den Umfang der störenden Einwirkungen festhält. Auch für den Vergleich verschiedener Lokomotivbauarten werden sie wertvolle Dienste leisten.

Das hiermit berührte Gebiet der Eisenbahnunfälle beansprucht ganz allgemein eine wichtige Stellung. Diese schreckliche Welt unwiderlegbarer Tatsachen wird stets für die beteiligten Behörden und Gesellschaften eine Fundgrube bedeutsamer, grundlegender und notwendiger Verbesserungen der Betriebs-, Verkehrs- und Bauanlagen bleiben. Schon vor Jahren wurde auf die wertvolle Unterlage, die das einfache Lichtbild hier bietet, hingewiesen. So wurde berichtet*), daß bei einer elektrischen Straßenbahn in den Vereinigten Staaten von Amerika stets eine mit Platten gefüllte photographische Kammer bereitgehalten wird, die beim Eingang einer Unfallmeldung sofort an die Unfallstelle geschickt wird, um das Bild des Unfalles aufzunehmen. Alle Bürobeamten sind im Photographieren ausgebildet, so daß stets jemand im Büro anwesend ist, der mit einer Kamera ausrücken und die Bilder an der Unfallstelle aufnehmen kann. Die Gleise, Leitungsmaste, die Isolatoren und alles, was sonst bei der Untersuchung des Unfalles von Wert sein könnte, werden photographiert. Die Einrichtung hat sich sehr gut bewährt. Die Aufnahmen bilden wertvolle Unterlagen bei etwaigen aus dem Unfalle hergeleiteten Rechtsstreitigkeiten, und tun auch insofern gute Dienste, als sie nachher beim Unterricht des Personals verwendet werden und so dazu dienen, die Wiederholung ähnlicher Unfälle zu verhüten. Jetzt kann der Film diese Rolle übernehmen. Eine Scheu vor der Veröffentlichung derartiger Aufnahmen ist ungerechtfertigt. Im Gegenteil! Die Mehrzahl der Tötungen und Verletzungen von Angestellten, Reisenden und fremden Personen hat ihre Ursache in der sträflichen Außerachtlassung auch der einfachsten Vorsichtsmaßregeln. Gerade hier wird die Gegenüberstellung des richtigen und falschen Verhaltens im Lehrfilm wirkliche, segensreiche und erzieherische Erfolge bringen.

Für Bahnen mit großer Verkehrsdichtigkeit besitzt bei den eigentlichen Eisenbahnunfällen (Zusammenstößen und Entgleisungen) aber auch die Beobachtung der erschließenden Aufräumungsarbeiten große Bedeutung vor allem für die Unterrichtung und Ausbildung der Bedienungsmannschaften der Hilfszüge, insbesondere auch für den Vergleich der verschiedenen Aufräumungsmethoden.

In nicht allzu weiter Ferne werden an die Stelle bisheriger internationaler Verbindungen interkontinentale Verbindungen treten. Damit sie in völlig ungehemmter Weise unseren Erdball umspannen, müssen noch so manche unnötigen Unterschiede im Bau und Betrieb der Eisenbahnen und ihrer Betriebsmittel verschwinden. Es seien nur die verschiedenen Spurweiten der Hauptbahnen erwähnt, die oftmals reinen Zufälligkeiten ihre Wahl verdanken. Großangelegte Eisenbahnfilme können hier der Allgemeinheit die unwirtschaftlichen Schäden der Übergangserschwerung oder sogar Übergangsunmöglichkeit an den Grenzen der einzelnen Bahnsysteme in nutzbringender Weise vor Augen führen und fachmännichen Vorschlägen zu ihrer Vermeidung und Aufhebung zur Einführung verhelfen.

Nur kurz ist die Spanne Zeit, die uns von der hundertsten Wiederkehr des Wiegenfestes des ersten eisernen Schienenweges trennt. Dieser Weltfeiertag fällt in eine Zeit, in der die Elektrisierung der Eisenbahnen in allgemeiner Ausführung begriffen sein wird. An die Stelle der einzelnen Dampflokomotive tritt die standfeste Großkraftanlage mit der Hinaussendung ihrer Kraftstrahlen auf weiteste Entfernung an eine Mehrheit elektrischer Lokomotiven. Auch hier ein packender Stoff zur Herstellung eines lebenden Gemäldes, das in herrlichen Farben „Einst und Jetzt“ des Eisenbahnbetriebes im Entwicklungsgang der verschiedenen Zeitabschnitte vor Augen führt.

Nur im schnellen Fluge konnte das umfangreiche Gebiet des Eisenbahnwesens durchmessen, und es konnte nur bei vereinzelten Punkten verweilt werden. Aber der Zweck der Ausführungen, Anregungen zur Schaffung von mustergültigen Lehrfilmen für das Eisenbahnbildungswesen gegeben zu

*) „Archiv f. Ebw.“ 1917, S. 1047.

*) „Ztg. d. V. D. E.-V.“ 1913, S. 34.

haben, dürfte auch so erreicht sein, um so mehr, da ja, unter welchem Gesichtspunkt nur immer man das Eisenbahnwesen betrachten möge, packende und interessante Aufgaben zu lösen sind.

Für ängstliche Gemüter muß noch die Kostenfrage berührt werden, da diese mit Rücksicht auf die hohen Kosten der Anfertigung der Filme den Vorschlägen jedenfalls nur ein mäßiges, wenn nicht gar ablehnendes Interesse entgegenbringen werden. Dieser Standpunkt wäre aber selbst in der heutigen papierreichen und geldarmen Zeit zu bedauern. Denn die Ausbildung und Weiterbildung des Personals bleibt nach wie vor die wichtigste, allerdings auch die schwierigste Aufgabe der Eisenbahnverwaltung, und hierfür darf keine Auslage zu groß dünken, selbst wenn sich der Erfolg nicht als ziffernmäßige Einnahme unter einem Titel, Buchstaben und Paragraphen wiederfindet. Gerade für die Lehrfilme gilt, was Dr.-Ing. Martens ganz allgemein in seiner Abhandlung über das Eisenbahnbildungswesen*) über die erheblichen Kosten, die seine groß angelegte Gliederung des Unterrichtswesens erfordern würde, sagt: „Daß diesen Kosten ein Nutzen gegenübersteht, der zwar buchmäßig nicht auf Heller und Pfennig nachweisbar ist, aber vom nüchternen Standpunkt des Geschäftsmannes ruhig auf Millionen geschätzt werden kann."

Bei der Beurteilung der Kostenfrage ist aber auch zu berücksichtigen, daß viele Lehrfilme im Zeitalter des Verkehrs, wenn alle Verkehrsfragen die Allgemeinheit beschäftigen, allgemeines Interesse finden werden. Die Eisenbahnverwaltung wird daher wiederholt bei ihrer Herstellung von dem Angebot führender Filmgesellschaften Gebrauch machen können, die in den Tageszeitungen rechtzeitige Benachrichtigung erbitten, falls sich Gelegenheit zu irgendwelchen Aufnahmen von nicht nur lokaler Bedeutung bietet, und hierdurch Herstellungskosten sparen. Als weiteren Vorteil ergeben solche Filmstreifen, daß sie nicht nur in Deutschland sondern auch im Auslande gezeigt werden, und gerade dieser letztere Punkt verdient zur jetzigen Zeit wesentliche Beachtung.

*) „Ztg. d. V. D. E.-V." 1918 (92), S. 949/951, (94) S. 971/973.

Finnlands Aussichten im Weltverkehr als Durchgang von Nordrußland und Sibirien.

Unter der Überschrift „Die Hafenfrage von Åbo" haben das schwedische A. B. Vattenbygnadsbyrå und Ingenieur Carl Semler in Stockholm eine eingehende, auf Vergleichen mit schwedischen Verhältnissen und Erfahrungen gegründete Erörterung herausgegeben, welche über die nach dem Titel zu vermutende rein örtliche Bedeutung weit hinausgeht und die Wasserstraßen- und Eisenbahnverkehrsfragen Finnlands, Nordrußlands und Sibiriens im großen aufrollt. Durch Auseinandersetzungen in finnischen Tageszeitungen haben diese Erörterungen einige wertvolle Bereicherungen erfahren. Sie sind auch für deutsche Interessen von Bedeutung.

Als Ausfuhrpunkte für Nordwestrußland kommen, geographisch gesehen, der Finnische Meerbusen und das Weiße Meer in Frage, für das nördliche Rußland und Sibirien das Nördliche Eismeer und für Finnland selbst der Finnische und Bottnische Busen. Alle diese Küstenstrecken leiden aber im Winter unter schwierigen Eisverhältnissen und zwar teilweise derart, daß auch bei Anwendung von Eisbrechern der Verkehr nicht immer offengehalten werden kann. Letzteres ist an den genannten Küsten durchweg der Fall, mit alleiniger Ausnahme des Nordstrandes der Kolahalbinsel und der Küsten am Zusammenstoß des Finnischen und Bottnischen Busens und der Ostsee. Es kann im Winter auch der Verkehr zum Schwarzen Meere oder zu einem Punkte an der Südküste der Ostsee, z. B. Libau, in Frage kommen, doch auch in letzterem Falle hat man bis zu einem gewissen Grade mit Eishindernissen zu rechnen. Man muß bei Beurteilung solcher Verkehrsfragen berücksichtigen, daß es sich bei den durch Eis hervorgerufenen Erschwerungen nicht nur um Eisbrecher, Sicherheitsanordnungen in Form von Feuerschiffen u. ä. handelt, sondern daß auch eine Verstärkung des Baues der Lastfahrzeuge, welche sich im Winter in langen Eisrinnen bewegen sollen, erforderlich ist, sowie daß auch der Aufwand an Kohle und Zeit und die Versicherungskosten sich erhöhen. Sollten ozeangehende Fahrzeuge in dem Umfange, welcher unter widrigen Umständen den Packeisverhältnissen des Finnischen Meerbusens entspricht, verstärkt werden, so würde das eine große Belastung bedeuten. Derartige Schiffe würden so schwer und teuer werden, daß sie für die eisfreie Zeit den Wettbewerb mit Dampfern, die ausschließlich für offenes Wasser bestimmt sind, schwer aushalten könnten. Es kommt für ununterbrochenen Winterverkehr aus dem nordöstlichen Europa und aus Sibirien also nur die Kolahalbinsel, die Küste am Einlauf des Finnischen Busens und der Strand des Schwarzen Meeres in Betracht.

Die Kolahalbinsel ist dank den Einflüssen des Golfstromes vor Eishindernissen gesichert. Ein weiterer Vorteil besteht darin, daß ein Hafen hier während der Sommermonate auf dem Wasserwege von den Mündungen einer Reihe von Flüssen erreichbar ist, welche das zugehörige Hinterland durchfurchen. Wäre zwischen diesen Flüssen und dem Stromnetz des Ob und Jenissei eine Kanalverbindung angelegt — eine Sache, die schon zu weitläufigen Untersuchungen Anlaß gab, und die wohl ausführbar ist —, so könnte ein Kolahafen auf dem Wasserwege dem nördlichen Teile Rußlands und Sibiriens als Ausfahrt dienen. Als Nachteil wäre zu bemerken, daß der Massengüterverkehr vom Kolahafen aller Wahrscheinlichkeit nach nur die Beförderung nach einer Richtung aufnehmen würde. Dadurch würden sich für die Reedereien die Aussichten auf wirtschaftliche Rückfrachten verschließen. In dem betreffenden Hinterland wird sich voraussichtlich höchstens ein lebhafter Landwirtschaftsbetrieb entwickeln, der sicher nicht im gleichen Umfange Schiffsraum für Einfuhr wie für Ausfuhr beanspruchen wird. Sollte aber wider Erwarten eine große industrielle Entwicklung eintreten, so würde der Kohlenbedarf, den Rußland und Sibirien selbst nicht zu bestreiten vermögen, zu seiner Deckung hier aller Wahrscheinlichkeit nach auf Spitzbergenkohle angewiesen sein. Wenn hier von der Möglichkeit von Wasserstraßenverbindungen nach einem Kolahafen gesprochen wurde, so muß dabei doch in Erwägung gezogen werden, daß diese Wasserwege nur einen gewissen Teil des Jahres über fahrbar sind, nämlich zwischen 135 Tagen an der Petschoramündung und 160 bis 180 Tagen in den äußersten Verzweigungen des Ob und Jenissei an der Grenze gegen China. Allein man darf dem entgegenhalten, daß der russische Holzhandel, um mit verkehrstechnisch günstig gestellten Landstrichen in Wettbewerb treten zu können, seine Selbstkosten aufs äußerste einschränken muß und sich von den mit der Eisenbahnbenutzung verknüpften hohen Frachtkosten freihalten muß, auch wenn dies nur in der Form möglich ist, daß sich die Ausfuhr auf wenige Monate im Jahr, innerhalb deren die Wasserwege offen sind, zusammendrängt. Jedenfalls werden die Wasserstraßen für die Eisenbahnbeförderungen aus Sibirien einen starken Mitbewerb bilden. Da es nicht denkbar ist, daß ein Eisenbahnnetz wirtschaftlich vorteilhaft nach allen Gewinnungsorten verzweigt werden kann, so müssen also wohl die Rohwaren Sibiriens — wir denken dabei immer zunächst an Walderzeugnisse — auf Wasserwegen an gewissen Hauptpunkten zusammengeführt werden, um dort auf Eisenbahnwagen umgeladen zu werden, auf den gleichen Wasserwegen, die auch in ganzer Ausdehnung in Anspruch genommen werden müssen, wenn der Hauptausfuhrort nach der Kolahalbinsel verlegt wird. Es muß also auch, was einen möglichen Eisenbahnverkehr zu einem Ostseehafen betrifft, ein großer Teil der Verfrachtung, nämlich der Holztransport zwischen dem Gewinnungsort und der Eisenbahnstation, während eines begrenzten Teiles des Jahres bewerkstelligt werden. Was hier von Walderzeugnissen gesagt wurde, gilt bis zu einem gewissen Grade auch für andere Massengüter, wenn sich diese allerdings auch nicht in gleichem Maße für Wasserwegbeförderung eignen wie Holzwaren. Ein Kolahafen bringt also trotz der unverkennbaren Nachteile seiner Abgelegenheit doch gewisse Voraussetzungen für die Ausnutzung der Naturschätze Nordrußlands und Sibiriens mit sich.

Was die Ausfuhrmöglichkeiten zum Schwarzen Meere betrifft, so spielen dabei natürlich die weitverzweigten Wasserwege des mittleren und südlichen Rußlands eine Rolle. Ihre Pulsader ist die Wolga. Von den Seitenadern ist die Kama von größter Bedeutung. Ein Massengut, das den Weg zum Schwarzen Meere nehmen soll, braucht nicht, wie dies jetzt oft der Fall ist, mit Kurgan als Ausgangspunkt zu

rechnen. Es hat mehr für sich, daß die Massengüter der Flutgebiete des Ob, Jenissei und Irtysch nebst deren Nebenflüssen entweder in Samarowskoje an der Einmündung des Irtysch in den oberen Ob oder auch an einem anderen Punkt am Ob, z. B. in der Höhe von Tschemaschewskoje, wo der Ob einen gegen Westen scharf einspringenden Winkel bildet, zusammenfließen. Von der Spitze des bezeichneten Winkels ist der Abstand zu der für große Flußfahrzeuge erreichbaren Stadt Perm im Wolgagebiet etwa 700 km. Diese Zahl bezeichnet also den größten durch eine Eisenbahn zu überbrückenden Abstand, der überhaupt bei Einrichtung eines Wechselverkehrs zwischen Sibirien und dem Flußnetz Südrußlands in Frage kommt. Möglicherweise kann dieser Abstand noch verringert werden. Denn von den Nebenflüssen des Ob und Irtysch einerseits und der Kama anderseits nähern sich manche noch auf eine viel geringere Entfernung. Auch Kunstwasserstraßen zur Verbindung beider Flußgebiete, die sich ohne unerschwingliche Kosten ausführen ließen, stehen in Frage, z. B. ein Kanal zwischen Isset, einem Nebenfluß des Irtysch, und Tschussowaja, einem Nebenfluß der Kama. Der Ob und Jenissei haben schon in der im Jahre 1882 zustandegekommenen Regulierung ihrer Nebenflüsse Ket und Kaß sowie in der Herstellung eines Kanals über die zugehörigen Wasserscheiden einen Anlauf zu einer ausbaufähigen gegenseitigen Kanalverbindung erhalten.

Die in das Kaspische Meer mündende Wolga ist jedoch noch zu sehr von den Weltmeeren abgeschieden. Die Massengüter, die von Sibirien aus den Wasserweg der Wolga aufsuchen, müssen umgeladen und von der Wolgamündung zum Schwarzen Meere mit der Eisenbahn befördert werden. Eine Kanalverbindung zwischen Wolga und Don oder zwischen Kaspischem und Schwarzem Meer ist jedoch nur eine Frage der Zeit. Schon Sultan Selim begann in den 1500er Jahren einen Kanal zwischen zwei Nebenflüssen des Don und der Wolga zu bauen. Peter der Große setzte die Arbeiten fort, wurde aber durch den Schwedenkrieg gezwungen, den Bau abzubrechen. Nach angestellten Berechnungen belaufen sich die Beförderungskosten für Getreide zwischen Krasnojarsk (am Jenissei) und Petersburg unter regelmäßigen Verhältnissen auf etwa 500 Rubel für 1000 Pud. Es entspricht das bei ungefähr 4300 Werst Eisenbahnlänge etwa 11,7 Kopeken für 1 Werst und 1000 Pud. Dagegen rechnet man für die gleiche Getreidemenge vom Ob über Perm, Kama, Wolga, Don, Asowsches Meer zum Schwarzen Meer nur 155 Rubel. Eine geeignete unmittelbare Eisenbahnlinie vom Ob zu einem Hafen an der Ostsee, z. B. Åbo, die etwa über Kotlas, Wytegra und Sordavala zu gehen hätte, würde annähernd 2325 Werst lang werden. Rechnet man wieder 11,7 Kopeken für 1000 Pud und 1 Werst, so ergeben sich für den Güterverkehr vom Ob nach Åbo 272 Rubel für 1000 Pud, das ist also um 75 % mehr als zum Schwarzen Meere. Jedenfalls kann das Schwarze Meer einen großen Teil der Massengüter von Sibirien an sich ziehen, besonders wenn eine Kanalverbindung zwischen Wolga und Don zustande kommt.

Im allgemeinen fand bekanntlich bisher vom nordöstlichen Rußland und von Sibirien im großen ganzen keine Ausfuhr von Holzwaren mittels Eisenbahn mehr statt. Dies und der Umstand, daß das Abholzungsrecht in vielen dieser Gebiete unglaublich billig zu erwerben ist, beweist, daß schon westlich des Ural die Grenze überschritten wird, von wo mit den bisher verwendeten Beförderungsmitteln Waldproduktion lohnend erscheinen kann. Ähnlich steht es mit anderen Massenerzeugnissen. So hat es sich z. B. als wirtschaftlich undurchführbar erwiesen, trotz sehr niedriger Preise von Sibirien in größerem Umfange Getreideausfuhr einzurichten. Dagegen hat Butter die Verteuerung durch den weiten Eisenbahnweg ausgehalten, und auch die Ausfuhr von Fischen und Eiern zeigt Neigung zur Steigerung. Die Butterausfuhr hat von 6500 kg im Jahre 1894 auf 73 710 000 kg im Jahre 1912 zugenommen unter gleichzeitiger Erhöhung des Mittelpreises um 50 %. Es muß wohl angenommen werden, daß als Folge des Weltkrieges und des Umsturzes die Arbeitslöhne auch in Sibirien und Nordrußland sich dem allgemeinen Weltmarkt anpassen werden. Wenn diese Gegenden also mit Erfolg auf dem Weltmarkt auftreten wollen, so müssen sie unbedingt verhältnismäßig billige Beförderungsbedingungen bekommen. Sollen sibirische Holzwaren mit Erfolg mit finnischen und skandinavischen in Wettbewerb treten, so dürfen die Frachten auf der russisch-sibirischen Bahn nur so hoch sein, daß der Vorteil des billigeren Abholzungsrechtes noch zur Geltung kommt. Dabei stellt sich nun heraus, daß unter regelmäßigen Verhältnissen, auch wenn man die kürzeste Bahnlinie Kotlas-Wytegra-Sordavala wählt und das Abholzungsrecht überhaupt nicht rechnet, das sibirische Holz kaum Aussicht hat, auf den europäischen Markt zu kommen, solange die Verfrachtung auf die Eisenbahn angewiesen ist. Alle Unternehmungen in Holzwaren und auch in anderen Massengütern, die an Sibiriens Entwicklung Interesse haben, müssen darauf sehen, daß die Möglichkeit der Wasserwegbenutzung voll ausgenutzt wird, und das verweist die Ausfuhr von Sibirien zum Weltmarkt auf den Weg über die Wolga und das Schwarze Meer. Mit noch mehr Grund ist anzunehmen, daß die Ausfuhr der Flußgebiete Vyg, Onega, Mezen und Petschora zum Weißen Meere strebt. Und es entsteht nun die Frage: wenn die Massengüter hauptsächlich zur Kolahalbinsel und zum Schwarzen Meere hinströmen, was bleibt dann für die Ostseehäfen übrig? Die Antwort ergibt sich aus folgenden Erwägungen.

Von den Flüssen, die aus Sibirien und Nordrußland ins Weiße und Karische Meer münden, ist die Dwina nur 160 bis 189 Tage im Jahre eisfrei, die Petschora nur 160 bis 170, der Ob nur 106 bis 180 und der Jenissei nur 159 bis 162 (an der Mündung nur 120) Tage. Die Zeit, innerhalb deren die Mündungen dieser Flüsse vom Nördlichen Eismeer aus erreichbar sind, dürfte noch kürzer sein. Der Einlauf ins Weiße Meer ist 160 Tage, die Einmündung der Petschora 135 Tage, die des Ob und Jenissei etwa 105 Tage im Jahre eisfrei. Dagegen ist die Wolga an ihrer Mündung ins Kaspische Meer 265 Tage und die Kama bei Perm 195 Tage eisfrei. Die Schiffahrtszeit im nördlichen Rußland und in Sibirien ist durchgehend kürzer als für die Ostseehäfen. Sofern sich der Verkehr in Nordrußland und in Sibirien in Übereinstimmung mit den geographischen, topographischen und klimatologischen Verhältnissen und der Notwendigkeit des Einsatzes der Erzeugnisse dieser Länder für die Weltversorgung entwickelt, wird ein bedeutender Teil des Verkehrs sich der Eisenbahn zuwenden müssen. Der Eisenbahnweg wird nicht nur den Personenverkehr vermitteln, sondern auch die Beförderung aller der Güter, welche die zeitraubende Wasserbeförderung nicht aushalten können, und die während der Zeiten ein- oder ausgeführt werden müssen, in denen die Wasserwege nicht befahrbar sind, kurz: er wird alle die Güter übernehmen, die auf schnelle und regelmäßige Verkehrsverbindungen angewiesen sind und hohe Frachten wenig zu scheuen haben, wie die Ausfuhr von Lebensmitteln, die Einfuhr von Kolonialwaren usw. Wie in anderen Fällen wird also auch hier das Bedürfnis auftreten, den Wasserverkehr durch Eisenbahnen zu ergänzen. Und daß dabei nicht geringe Mengen in Betracht kommen, ergibt sich schon daraus, daß man für einen Verkehrsknotenpunkt bei Samarowskoje mit einem Hinterland von 300 Millionen Hektar rechnet. Manche Verfasser schätzen das ganze ausnutzbare Gebiet von Sibirien sogar auf 500 Millionen Hektar. Dazu kommt, daß dieses Hinterland wegen seines Holzreichtumes in nächster Zeit eine ganz besondere Bedeutung einnehmen wird. Hat schon der verhältnismäßig kleine Krieg von 1870/71 eine vollständige wirtschaftliche Umwertung aller waldreichen Gegenden gebracht, so wird dies nach dem Weltkrieg noch ungleich mehr der Fall sein. Dabei sind Nordrußland und besonders Sibirien, das an den Ufern des Unterlaufes seiner Hauptflüsse zwischen dem 55. und 65. Breitengrad und an den Nordhängen der Altai- und Sajanberge seine Hauptwaldreichtümer birgt, auf unserem Festlande eigentlich noch die einzigen Gebiete, aus denen durch Neugewinnungen noch etwas zu holen ist.

Daß ein Kolahafen als Winterhafen wenig Aussicht hat, mit einem Ostseehafen erfolgreich in Wettbewerb zu treten, wurde oben gesagt. Etwas günstiger stellen sich die Häfen des Schwarzen Meeres. Die Luftlinie z. B. von Samarowskoje nach Åbo ist 2250 km, die zum Schwarzen Meere 2750 km. Dagegen haben die Häfen des Schwarzen Meeres günstigere Eisverhältnisse. Die Warenvermittlung mit Sibirien kann hier Sommer und Winter an den gleichen Orten erfolgen, sofern Sibirien mit dem Schwarzen Meere durch ein zusammenhängendes Fluß- und Kanalnetz verbunden wird. Schließlich kommt zugunsten des Schwarzen Meeres zur Geltung, daß einer Eisenbahnverbindung zum Ob eine solche Lage gegeben werden kann, daß sie an mehreren Punkten die Sommerausfahrtswege Wolga und Kama berührt. Es ist also eine vollständige Ausnutzung der billigen Fluß- und Kanalbeförderungsmittel möglich ohne Gefahr für das Gut, im Winter wegen Eis auf einer Zwischenstation liegen zu bleiben. Diese Vorteile fallen offenbar so schwer ins Gewicht, daß sie den Vorteil der kürzeren Weglänge zu den Ostseehäfen aufzuwiegen scheinen. Die Sache bekommt aber ein anderes Gesicht, wenn man erwägt, nach welchen Erdteilen die in Frage stehenden Gebiete wohl den lebhaftesten Handelsaustausch vollziehen werden. Die Waren, die in Nordrußland und Sibirien erzeugt werden, sind großenteils der Art, daß sie wahrscheinlich im südöstlichen Europa wenig Nachfrage erfahren. Wenigstens was veredelte Holzwaren betrifft, so kann vorausgesetzt werden, daß sowohl die übrigen Teile von Rußland, wie Finnland, Polen und die Ostseeprovinzen und Teile von Österreich-Ungarn auf lange Zeit hinaus ihren Bedarf aus eigenem decken werden. Nimmt man etwa die holländische Küste als den verkehrstechnischen Mittelpunkt aller der Wege, auf denen man zur See die Industriestaaten Westeuropas erreichen kann, so muß, weil dieser Mittelpunkt

für die Ostseehäfen viel günstiger liegt als für das Schwarze Meer, schon für Sibirien der Winterverkehr hauptsächlich über die Ostsee gehen. Und für Nordosteuropa ist dies noch viel mehr der Fall, je weiter es nach Westen geht. Das Schwarze Meer wird freilich auch seinen Teil für die Überleitung zum Mittelländischen Meere und über den Suezkanal abbekommen; es wird auch den Winterverkehr mit dem amerikanischen Festlande zum Teil vermitteln; aber in dem Maße, in dem der Warenabsatz hauptsächlich auf die Industriestaaten Westeuropas abzielt, wird der Eisenbahnverkehr Nordrußlands und Sibiriens überwiegend über die Ostsee sich einrichten. Es kann dabei an der Ostsee nur ein unter allen Umständen anlaufbarer Hafen in Frage kommen. Petersburg ist während des Winters durch Eis abgeschlossen. Es können also nur westlichere Häfen: Helsingfors, Hangö oder Åbo Ansprüche geltend machen. Helsingfors hat zwar auch noch nicht ganz günstige Eisverhältnisse, aber es hat den Vorteil, schon der Handels- und Verwaltungsmittelpunkt Finnlands zu sein, und es liegt um 100 bis 150 km näher dem Hinterlande als Hangö und Åbo. Helsingfors wird für den Verkehr von Nordrußland und Sibirien insbesondere Bedeutung haben für die Jahreszeit, innerhalb deren die Einfahrt nach Petersburg schon durch Eis gesperrt ist, die nach Helsingfors aber noch frei ist. Hangö liegt auf weit vorgeschobener Halbinsel und braucht seinen Winterverkehr nicht durch eisbelegte Schärenrinnen zu leiten. Aber es kann ebenso wie Helsingfors im Winter durch Packeis blockiert werden. Åbo hat den Hangö gerade entgegengesetzten Vorteil, daß es durch einen Haufen vorgelagerter Schären geschützt ist und eine Reihe von Auswegen zum Meere hat, von denen es nicht anzunehmen ist, daß sie alle zugleich durch Packeis verrammelt werden. Nach der Natur der hauptsächlich von der Packeisbildung herrührenden Schwierigkeiten scheint also Åbo der Vorrang zu gebühren. Der Verkehr mit Åbo kann am sichersten und gefahrlosesten das ganze Jahr über offengehalten werden.

Der Anteil, den Finnland aus dem Verkehr von Nordrußland und Sibirien erhaschen wird, wird in hohem Grade davon abhängen, inwieweit die Möglichkeiten ausgenützt werden, Eisenbahnen zwischen diesen Gebieten und einem unter allen Umständen anlaufbaren Hafen anzuknüpfen. Das gleiche gilt natürlich auch für die Häfen südlich des Finnischen Meerbusens. Diese Häfen haben ungefähr die gleichen Eisverhältnisse wie die nördlich des Finnischen Busens und können auch nach anderen Gesichtspunkten als vollwertige Mitbewerber um das nordrussische und sibirische Hinterland auftreten. Immerhin ist z. B. Libau von dem wichtigsten Verkehrsmittelpunkt Nordrußlands, Petersburg, gut um 200 km weiter entfernt als z. B. Åbo. Wie dieser Wettkampf ausfallen wird, läßt sich schwer voraussagen. Um in diesem Kampfe zu bestehen und die Warenvermittlung von Nordrußland und Sibirien nicht an die Häfen der Südseite des Finnischen Busens übergehen zu lassen, wird es unbedingt nötig sein, die Eisenbahnverbindungen der nach Klima und Schiffahrtsverhältnissen günstigst gestellten Teile Finnlands in westöstlicher Richtung zu ergänzen. Wie oben ausgeführt, ist Åbo bezüglich dr Eisverhältnisse der günstigste hier in Frage kommende Hafenplatz Finnlands. Freilich kann und soll Åbo den Hafen von Helsingfors, der für große Teile Südostfinnlands leichter zu erreichen ist und außerhalb der strengen Winterzeit neben Petersburg sicher auch für den Verkehr von Rußland und Sibirien eine Rolle spielt, nicht ausschalten. Beide werden sich vielmehr ergänzen. Es ist jedoch selbstverständlich, daß ein Hafen, der in den strengen Wintermonaten den Verkehr im großen Umfange aufzunehmen hat, auch für die übrige Jahreszeit davon Vorteil haben wird. Die Anlage von Magazinen, Schuppen, Verladevorrichtungen, dann Personalanstellung und ähnliches erfordern Kosten und werden daher lieber für solche Hafenplätze aufgewendet werden, die keine Verkehrsunterbrechungen erleiden. Um einen großen Hafen in Åbo instand zu setzen, den Wettbewerb mit den Häfen der Südküste des Finnischen Busens erfolgreich anzutreten, sind mindestens folgende neue Eisenbahnverbindungen nötig: Åbo-Seinäjoki, dann eine Linie Toijala-Pieksämäki, die für die Zeit der Wintersperrung des Hafens von Helsingfors den größeren Teil des Güterverkehrs aus dem mittleren und nordöstlichen Finnland vermitteln könnte, und der im Falle ihrer Fortsetzung von Pieksämäki über Jönsun zur russischen Grenze zweifellos ein bedeutender Verkehr aus den Waldgegenden um den Onegasee zufließen würde; zuletzt, aber nicht am unwichtigsten, Åbo-Riihimäki als Hauptbedingung für das Zustandekommen eines umfassenden Verkehrs über Åbo aus dem südlichen Finnland wie aus Rußland und Sibirien, sowohl über die schon bestehende Linie Riihimäki-Petersburg wie über weitere künftige Bahnanlagen in Richtung auf die Nordseite des Ladogasees bzw. auf die Grenzbezirke im Kirchspiel Salmis, von wo aus eine russische Bahn, in letzter Entwicklung bis Samarowskoje in Sibirien gedacht, geplant wird. Vor allem tut, zumal bei dem nach dem Kriege zu erwartenden Mangel an Walderzeugnissen, Eile not, damit Finnland gerüstet ist, bevor sich der Verkehr auf anderen, mit Finnland im Wettbewerb stehenden Bahnen einwurzelt.

Außer Eisenbahnverbindungen zu Lande müßte auch für große leistungsfähige Hafenanlagen und für regelmäßige Verbindungen zur See durch Einrichtung einer regelmäßigen Dampffährenverbindung mit Schweden gesorgt werden. Wegen der Eisverhältnisse kann in erster Linie nur Åbo in Frage kommen. Sodann müßten Åbo, Helsingfors und vielleicht noch ein dritter südfinnischer Hafen Freihafenrechte erhalten. Die Freihäfen müßten zunächst für 10 m Wassertiefe eingerichtet werden. Spätere Erweiterungen sollten aber bequem von Schiffen mit 12 oder gar 14 m Tiefgang benutzt werden können. Sind die Verhältnisse in Finnland auch bisher noch wenig entwickelt, so eröffnet sich ihm doch eine wichtige Stellung im künftigen Weltverkehr, sofern es die Zeichen der Zeit erfaßt und sich entsprechend seiner künftigen Aufgabe, einen Teil des Durchgangsverkehrs von Rußland und Sibirien zu vermitteln, zur rechten Zeit rüstet.

Dr. Saller.

Vorhaltung von Werkzeugstahl in den Eisenbahnwerkstätten.

Die Versorgung der Werkstätten mit Werkzeugstahl erfolgt in der Weise, daß zunächst durch das Rechnungsbüro Ausschreibungen vorgenommen und auf die niedrigsten Angebote die Zuschläge erteilt werden. Die Lieferungen gehen an das Hauptlager der Direktion, und von hier aus werden dann die Anforderungen der übrigen Werkstättenläger erledigt. Die Art des Versandes an die Werkstättenläger hat nun zunächst ganz erhebliche Nachteile. Es werden wohl Unterschiede gemacht zwischen Schnelldrehstahl, Werkzeugstahl oder Gußstahl und Meißelstahl, es werden unterschieden Rundstähle verschiedener Durchmesser, Vierkantstähle verschiedener Abmessungen, Flachstähle verschiedener Abmessungen, es wird auch wohl auf Anforderung Döpperstahl oder Stemmerstahl geliefert. Damit ist jedoch dann die Unterscheidung der einzelnen Sorten beendet. Nur in ganz wenigen Fällen sind nähere Angaben über die Lieferfirma gemacht. Auch die Kennzeichnung der einzelnen Stahlstangen entweder durch Stempelung oder durch entsprechende Schilder fehlt häufig gänzlich, so daß es dem Empfangslager gar nicht möglich ist, eine richtige Nennung der Sorten vorzunehmen. Jedenfalls entzieht sich dem Verbraucher fast stets die Bezeichnung der Lieferfirma des betreffenden Stahles und das allerwesentlichste, die Beschaffenheit des Stahles und die Art seiner Behandlung.

Wer sich nur einmal näher mit dieser Angelegenheit befaßt hat, der wird wissen, welche großen Schwierigkeiten sich bei der Herstellung der Werkzeuge entgegenstellen, und lediglich aus dem Grunde, weil niemand die Behandlungsvorschrift der Stahlsorten kennt. Ich will hier in kurzen Zügen darstellen, von welcher Bedeutung die äußerst sorgfältige Belieferung der Werkstätten mit Stahl ist:

Beispiel: Die Kesselschmiede bestellt 50 Rohrauftreiber und 50 Döpper. Die Werkzeugmacherei fertigt diese an. Die Kosten für die Herstellung betragen schätzungsweise: für Döpper rund $50 \times 12 = 600$ *M*, für Rohrauftreiber $50 \times 8 = 400$ Mark, zusammen 1000 *M*. Material ist noch nicht berechnet.

Sie werden gehärtet. Der Härter tappt im Dunkeln hinsichtlich der Behandlung. Er macht Probehärtungen. Alles nützt nichts. Die Werkzeuge werden in ganz kurzer Zeit, oft nach wenigen Schlägen in der Kesselschmiede unbrauchbar. Noch krasser liegt der Fall bei der Anfertigung von Stehbolzengewindebohrern und Reibahlen.

Die Kesselschmiede klagen wiederum über Werkzeugmangel, die Werkzeugmacherei ist gar nicht in der Lage, diesen großen Anforderungen nachzukommen. Es müssen unbedingt Werkzeuge her, und sie müssen dann von Spezialfirmen gekauft werden, sonst stockt die Arbeit; es kann nichts geleistet werden. Diese schweren Übelstände können jedoch unbedingt vermieden werden, wenn die für die einzelnen Werkzeuge erforderlichen Spezialstähle verwandt werden. Welche Erfahrungen macht man nun mit diesen von guten Spezialfirmen gelieferten Werkzeugen? Meist sehr gute. Ich weiß, daß Achtkantmeißel und Stemmerstähle für Preßluftwerkzeuge, die im Jahre 1913 beschafft wurden, noch jetzt im Gebrauch sind.

Sie wurden bis auf den letzten Rest aufgebraucht, ohne abzubrechen. Das ist natürlich eine gute wirtschaftliche Ausnutzung des Stahles, und diese Ausnutzung des Stahles ist nur möglich, wenn eben für bestimmte Werkzeuge der dafür geeignete Stahl verwendet wird, und die Eigenschaften des Stahles dem Verbraucher in jeder Beziehung bekannt sind.

Da in der Werkzeugmacherei der Hauptwerkstätte Sebaldsbrück Mangel an Werkzeugstahl bestand und vom Hauptlager die erforderlichen Sorten nicht zu haben waren, so wurden im beschränkten Umfange direkte Beschaffungen von Werkzeugstahl vorgenommen. Bei dieser Anlieferung wurden die vorstehend geschilderten Übelstände vermieden. Durch streng getrennte Lagerung und genaue Beachtung der Behandlungsvorschriften der einzelnen Stahlsorten wird die Herstellung tadelloser Werkzeuge erreicht. Insbesondere macht sich dies in der Kesselschmiede, in der naturgemäß ein sehr hoher Verbrauch an Werkzeugen ist, sehr bald bemerkbar. Die Klagen über schlechte Werkzeuge verstummen sehr bald.

An dieser Stelle erscheint es nun zweckmäßig, auf die einzelnen erforderlichen Stahlsorten und ihre Verwendungszwecke näher einzugehen.

Beginnen wir mit der Kesselschmiede: Hier sind insbesondere Preßluftwerkzeuge von guter Haltbarkeit erforderlich. Es kommen hauptsächlich in Betracht: Preßluftmeißel, Preßluftstemmer, Preßluftdöpper, Preßluftschellhämmer, Preßluftrohrauftreiber, Stehbolzengewindebohrer und Reibahlen, Siederohrwalzen und deren Rollen. Für die Werkzeugausgabe der übrigen Abteilungen kommen folgende Werkzeuge in Frage: Gewindebohrer, Reibahlen, Gewindeschneidbacken, Ziffern- und Buchstabenstempel, Meißelstahl, Spiralbohrer aus Werkzeugstahl und aus Schnellaufstahl. Die letzteren beiden werden im allgemeinen bezogen, nur einzelne Werkstätten fertigen sie an. Dann kommen in der Dreherei in Betracht: Schnellaufdrehstähle, gewöhnliche Drehstähle und Hobelstähle aus Werkzeugstahl, Fräser aller Art aus Schnellaufstahl oder Werkzeugstahl, Stahl für Blechscheren und Stanzen.

Für alle diese Zwecke liefern die bekannten Stahlfirmen Stähle von ganz hervorragender Güte. Es sollen hier einige der bekanntesten Sorten, die sich ganz besonders zur Beschaffung empfehlen, nebst ihrem Verwendungszwecke aufgeführt werden:

Böhler Hart für Dreh-, Bohr- und Hobelstähle;
„ Mittelhart für Fräser;
„ Zäh für Schrotmeißel, Schermesser, Handhämmer;
„ Weich für schwere Schmied- und Schellhämmer, Setzhämmer, Gesenke;
„ Extra Zäh-Hart für Gewindeschneidzeuge, Reibahlen, Stanzen;
„ Extra Hart (Chromstahl) für Dreh-, Bohr- und Hobelstähle;
„ Rapid Schnellarbeitsstahl für höchste Schnittgeschwindigkeit, ferner für Fräser, Schneidbacken, Spiral- und Gewindebohrer;
„ für Kesselschmiedewerkzeuge;
„ + M. Z. für Preßluftwerkzeuge, pneumatische Meißel und Döpper;
„ Extra M. G. für lange Gewinde und Stehbolzengewindebohrer;
„ Röchlings Spezialdöpperstahl R. P. D.

Bei der Beschaffung sollte man zunächst nur Wert darauf legen, gute Stahlsorten von bekannten Stahlfirmen zu beziehen, den Preis erst in zweiter Linie berücksichtigen. Wenn dann bei der Lagerung und dem Versand des Stahles die vorstehend gegebenen Richtlinien angewendet werden, wird es auch dem Verbraucher möglich sein, gute Werkzeuge anzufertigen.

Die Behandlungsvorschriften müssen bei jeder Stahlsorte mitgegeben werden. Es wird leicht sein, diese von den betreffenden Firmen in genügender Anzahl zu beziehen. Dann muß größter Wert darauf gelegt werden, daß für sämtliche Verwendungszwecke genügende Mengen im Lager vorrätig gehalten werden. Vor allen Dingen muß eine tadellose, übersichtliche Lagerung der einzelnen Sorten vorgenommen werden, wobei jedes Fach mit den nötigen Angaben über Stahlsorte und Lieferfirma versehen sein muß. Dann kann es nicht vorkommen, wie jetzt so häufig, daß irgend eine beliebige Sorte für einen Zweck verwendet werden muß, für den sie gar nicht geeignet ist. Dann werden auch die jetzt so oft gerügten Privatbestellungen der Ämter in Fortfall kommen. Es würde bedeutend wirtschaftlicher gearbeitet werden können als jetzt. Erforderlich ist natürlich, daß der Sache von sämtlichen Beteiligten das allergrößte Interesse entgegengebracht wird, insbesondere auch vom Personal des Lagers.

Stach, Betriebsingenieur.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die Wiederaufnahme des direkten Personenverkehrs mit Holland.** Mit dem 1. Mai wird nach einer Bekanntmachung der Eisenbahndirektion Essen wieder die durchgehende Abfertigung von Personen und Gepäck nach den holländischen Eisenbahnstationen auf den deutschen Eisenbahnen aufgenommen. Bisher konnte man nur Fahrkarten bis zur holländischen Grenze lösen. Dies wird nunmehr geändert, so daß man wieder, wie vor dem Kriege, Fahrkarten bis zum Reiseziel in Holland lösen kann und dadurch einem mitunter unangenehmen Aufenthalt an der holländischen Grenze aus dem Wege geht. Für den Verkehr ist ein neuer Tarif aufgestellt worden, der auch der wechselnden Valuta Rechnung trägt. Er enthält die Fahrpreise für jede in Frage kommende Strecke in neun verschiedenen Berechnungen, die dem wechselnden Markkurs entsprechend bei der Berechnung des Fahrpreises angewendet werden. Welcher dieser neun Werte benutzt wird, wissen die Fahrkartenausgaben, die für die holländischen Strecken nur Blankokarten ausstellen dürfen, in die der jeweilige Fahrpreis eingefügt werden soll.

— **Umbau des Bahnhofs Cöthen.** Am 18. April 1920 ist das Empfangsgebäude in Cöthen in Betrieb genommen worden. Der Eisenbahnverkehr in Cöthen wurde vor der Umgestaltung durch zwei voneinander getrennt liegende Bahnhöfe — den Leipziger oder Ostbahnhof an der Linie Magdeburg-Halle-Leipzig und den Berliner oder Westbahnhof an der Strecke Dessau-Aken-Bernburg — vermittelt. Wenn auch beide Bahnhöfe miteinander durch Übergabegleise verbunden waren, so wurde sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr auf jedem der beiden Bahnhöfe für sich besonders abgewickelt. Die Unbequemlichkeiten, die sich durch den Übergang von einem Bahnhofe zum andern ergaben, wurden von den Reisenden als sehr lästig empfunden, zumal bei dem etwa 350 m betragenden Wege stets die Gleise der Dessau-Bernburger Strecke überschritten werden mußten und bei der Sperrung dieses Überweges größere Zeitverluste entstanden. Dazu kam, daß unmittelbar vor dem nördlichen Ende beider Bahnhöfe zwei sehr lebhafte Straßen, die Heinrich- und die Friedrichstraße, durch beide Bahnen und die gleichfalls stark belastete Dessauer Straße durch die Linie nach Dessau und Aken in Schienenhöhe gekreuzt wurden. Diese Planübergänge bedeuteten schwere Gefahrpunkte für den Fuhrwerks- und Fußgängerverkehr und hatten schon mehrfach Veranlassung zu Unfällen gegeben, so daß ihre Beseitigung ein dringendes Bedürfnis war. Aber auch betrieblich waren die alten Bahnhofsverhältnisse nicht ganz einwandfrei. Da der Schuppenverkehr, sowie der größere Teil des Freilade- und Rampenverkehrs sich auf dem Berliner Bahnhofe abspielte, war das diesen Verkehr vermittelnde Verbindungsgleis durch den Wagenübergang — täglich bis 400 Wagen, wozu noch häufige Lokomotivfahrten kamen — sehr stark in Anspruch genommen. Wenn man außerdem berücksichtigt, daß dieses Gleis die Hauptgleise der Richtung nach Leipzig kreuzte, so ergab sich hierdurch eine nicht zu unterschätzende Gefährdung der Betriebssicherheit, von den häufigen Verzögerungen bei dem regen Zugverkehr ganz zu schweigen. Schließlich sei noch erwähnt, daß die getrennte Lage der Bahnhöfe auch eine Doppelbesetzung, mithin einen großen Aufwand an Personal und Maschinenkraft erforderte.

Alle diese Übelstände führten dazu, beide Bahnhöfe zusammenzulegen, was nach dem Entwurfe für den Personenverkehr auf dem Gelände des Leipziger Bahnhofes möglich war. Dabei wurde das Bahnhofsplanum am Nordende um 3,20 m gehoben, gleichzeitig die Heinrich- und Friedrichstraße um 2,45 oder 2,00 m gesenkt, so daß eine Unterführung beider Straßen stattfinden konnte. Dagegen mußten die Gleisanlagen für den Güter- und Rangierverkehr mit Rücksicht darauf, daß der alte Leipziger Bahnhof im Osten wie im Westen durch Fabrikanlagen stark eingeengt war, nach Süden, also in Richtung nach Halle, hinausgeschoben werden. Es ist deshalb der Rangierbahnhof südlich der Leipziger Straße, die gleichzeitig über die Gleise überführt wurde, und westlich davon der neue Ortsgüterbahnhof angeordnet worden. Mit den Umbauarbeiten wurde am 1. April 1911 begonnen, indem zunächst der Grunderwerb geregelt wurde, was sich bis zum Herbst hinzog. Die Bauarbeiten selbst erfolgten in mehreren Bauabschnitten, bedingt durch die Notwendigkeit der Aufrechterhaltung des Betriebes während der Umgestaltung und seiner Überleitung

in die neuen Betriebsanlagen unter gleichzeitiger Außerbetriebsetzung der alten Anlagen.

Während des Krieges hatten die Arbeiten unter dem Mangel an Arbeitskräften schwer zu leiden. Nachdem sie vom 1. Dezember 1916 ab vollständig geruht hatten, machten die durch das Kriegsende zurückströmenden Arbeitskräfte die schleunige Schaffung von Arbeitsgelegenheiten erforderlich, so daß im Januar 1920 die unterbrochenen Arbeiten des dritten Bauabschnittes wieder aufgenommen und mit Nachdruck fortgesetzt werden konnten. Nach Eröffnung des jetzt fertiggestellten neuen Empfangsgebäudes kann mit den Restarbeiten begonnen werden. Man hofft, die gesamten Bauarbeiten etwa am 1. Oktober d. J. zum Abschluß zu bringen.

Das Empfangsgebäude ist nach einer im Ministerium der öffentlichen Arbeiten aufgestellten Skizze von der Eisenbahndirektion Magdeburg bearbeitet worden. Die örtliche Bauleitung besorgte zunächst die frühere Eisenbahnbauabteilung Cöthen und später das Eisenbahn-Betriebsamt 4 Magdeburg. Die ursprünglich auf 180 000 *M* veranschlagten Kosten wurden mit Rücksicht auf die von der Stadt Cöthen gewünschte Erweiterung der Wartesäle bereits bei Beginn der Ausführung auf 220 000 *M* erhöht. Die Kriegsverhältnisse bedingten jedoch trotz aller Einschränkung und Vereinfachung weitere erhebliche Steigerungen der Baukosten, die sich nunmehr auf rund 490 000 *M* stellen werden.

Was die Kosten des gesamten Umbaues betrifft, so war die Umgestaltung der Bahnhofsanlagen ursprünglich auf den Betrag von 5 800 000 *M* veranschlagt. Sie werden sich aber voraussichtlich auf rund 10 000 000 *M* belaufen.

— **Tariferhöhung auf den Hamburger Bahnen.** Die Erhöhung der Fahrpreise der Hamburger Straßen- und Hochbahnen, sowie die Aufhebung der Zeitkarten auf diesen Bahnen hatten einen so außerordentlichen Andrang zu den Zügen der Vororteisenbahnen zur Folge, daß letztere, um nicht völlig zusammenzubrechen, sich gezwungen sahen, sofort die Tarife ebenfalls heraufzusetzen und einen um 200 % erhöhten Notstandstarif einzuführen. Dieser Tarif bedeutet aber noch nicht die endgültige Regelung, die voraussichtlich bis zum 15. Juni hinausgeschoben werden muß.

— **A.-E.-G. Schnellbahn-Aktiengesellschaft in Berlin.** Die am 26. März d. J. abgehaltene Generalversammlung genehmigte laut Meldung des „W. T. B." die Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung, ebenso die Verteilung der 4½ % Bauzinsen. Über die Prozeßlage berichtete der Vorstand: Die Gesellschaft hat dem Verband Groß-Berlin und dem Magistrat im Oktober 1918 angezeigt, daß der Gesellschaft die Fertigstellung und der Betrieb des Unternehmens durch die Zeitverhältnisse unmöglich wird. Als Antwort hierauf haben Stadt und Verband eine einstweilige Verfügung herbeigeführt, durch die das Weiterbauen angeordnet wurde. Diese einstweilige Verfügung ist indessen vom Kammergericht am 5. März aufgehoben, und die Kosten sind der Stadt und dem Verband auferlegt, die auch nach den gesetzlichen Bestimmungen der Gesellschaft schadenersatzpflichtig sind. Der Hauptprozeß über den gleichen Gegenstand schwebt vor dem Landgericht.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind planmäßige Stellen verliehen für Regierungsbaumeister: den Regierungsbaumeistern des Eisenbahnbaufachs Drinhausen in Berlin, Rempp in Münster (Westf.) und Klipps in Breslau sowie dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Rabenalt in Erfurt, unter Übernahme aus dem Reichseisenbahndienst in den preußischen Staatsdienst. — Zur Beschäftigung im Staatseisenbahndienst sind einberufen: der Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbaufachs Fritz Beer bei der Eisenbahndirektion in Altona und der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Walter Plock bei dem Eisenbahn-Zentralamt in Berlin. — Zu Regierungsbaumeistern sind ernannt: die Regierungsbauführer des Maschinenbaufachs Walter Massmann aus Lobenstein (Reuß), Hermann Seeandt aus Hannover, Walter Poppe aus Oberwesel, Kreis St. Goar, und Herbert Dönges aus Frankfurt (Main).

Bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung ist dem Vorstand der Betriebsdirektion Dresden-N., Oberbaurat Fritzsche, und dem Oberbaurat bei der Generaldirektion Haase die Dienstbezeichnung Geheimer Baurat, dem Oberregierungsrat bei der Generaldirektion v. Koppenfels die Dienstbezeichnung Geheimer Regierungsrat, dem Vorstand des Bauamts Dresden-Fr., Regierungs- und Baurat Schindler, die Dienstbezeichnung Oberbaurat, dem Hauptkassenkassierer Rechnungsrat Haustein, dem Verkehrsoberinspektor Rechnungsrat Peege, dem Vorstand des Revisionsbüros Rechnungsrat Metzner und den Bürovorständen Rechnungsräten Blüthner beim Hauptbüro und Härtel beim Personalbüro die Dienstbezeichnung Eisenbahndirektor beigelegt worden.

Österreich.

— **Vollzugsausschuß für den Wagenumlauf.** Die Bestimmungen über die Aufteilung des gemeinsamen Fahrparkes der Staatsbahnnetze der österreichisch-ungarischen Monarchie sind im Art. 318 des Vertrages von St. Germain enthalten. Die in diesem Artikel vorgesehene Aufteilungskommission hat bereits Mitte Oktober vorigen Jahres unter dem Vorsitze des Generaldirektors der South Eastern and Chatam Eisenbahn, Sir Francis Dent, ihre Arbeiten begonnen und seitdem fortgesetzt. Um noch vor Schaffung des endgültigen Rechtszustandes durch Aufteilung des Fahrparkes der Verkehrsfreiheit unter den österreichischen Nachfolgestaaten Geltung zu verschaffen, wurde auf Vorschlag des Obersten Rates ein Ausschuß gebildet, der aus fachmännischen Vertretern von Österreich, Ungarn, der Tschecho-Slowakei, Polen, Rumänien, Südslawien und Ialien besteht; dieser Ausschuß wählte den von der Entente vorgeschlagenen Betriebsingenieur der Paris-Orléans-Bahn Gaston Leverve zum unparteiischen Präsidenten. Mitte Januar hat dieses Comité de la circulation du matériel roulant dans l'Europe centrale in Wien seine Tätigkeit aufgenommen. Der Ausschuß wird zu sorgen haben für möglichste Freizügigkeit der Wagen ohne Gefahr ihrer Zurückhaltung, und zwar sowohl der eigenen Wagen, die jede Verwaltung nach dem Zusammenbruche gebaut, gekauft oder gemietet hat, als auch aller fremden Wagen, und insbesondere der noch nicht unter die künftigen Besitzer aufgeteilten Wagen der gemeinsamen österreichischen, ungarischen und österreichisch-ungarischen Fahrparke. In dieser Hinsicht werden die Mitglieder des Ausschusses demnächst ihren Regierungen Vorschläge erstatten, die auf möglichst gleichmäßige und klare Vereinbarungen betreffend den Wagenaustausch hinauslaufen, ohne der Fahrparkaufteilung vorzugreifen. Ferner wird die fortwährende Verminderung des Fahrparkes infolge der Unzulänglichkeit der Werkstätten in einzelnen Neustaaten und des Rohstoffmangels und die Frage der Beschaffung von Heizstoffen für die Eisenbahnen Gegenstand der Beratung des Ausschusses sein, der in allen Fällen, in denen sich für die Abwicklung großer Sendungen hinsichtlich der Beistellung der Wagen, der Zugkraft, der Kohle usw. Schwierigkeiten ergeben, vermittelnd und ausgleichend eingreifen wird.

— **Einheitliche Schreibung der Namen der Wiener Staatsbahndirektionen.** Für die Namen der Wiener Staatsbahndirektionen wurde die Schreibung: „Staatsbahndirektion Wien-West" und „Staatsbahndirektion Wien-Nordost" festgesetzt.

— **Eine internationale Eisenbahnversammlung in Salzburg.** Nach einer im Januar in München erfolgten Vorbesprechung trat am 27. April in Salzburg eine Versammlung zusammen, die von Vertretern der österreichischen, tschechoslowakischen, deutschen, italienischen, französischen, englischen, holländischen und belgischen Eisenbahnen beschickt war. Die Abgeordneten werden sich unter besonderer Berücksichtigung der Währungsfragen, die das internationale Tarifwesen sehr schwierig gestalten, mit der Wiedereinführung direkter Personen- und Gepäcktarife nach den genannten Ländern befassen.

— **Personalnachrichten.** Verliehen wurde dem Vertragsbeamten und Vorstande des Büros für Luftfahrtangelegenheiten im Staatsamte für Verkehrswesen Ing. Ferdinand Deutelmoser für die Dauer seiner Verwendung im Staatsamte für Verkehrswesen der Titel eines Hofrates mit Nachsicht der Taxe.

Ungarn.

— **Tariferhöhung auf den durch die Rumänen besetzten ungarischen und siebenbürgischen Eisenbahnlinien.** Im Anschluß an die in Nr. 7, S. 82 d. Ztg. erschienene Mitteilung über die Tariferhöhung auf den vorbezeichneten Eisenbahnlinien wird darauf aufmerksam gemacht, daß derzeit auf den besetzten siebenbürgischen Linien die im Nachtrag VI zum Lokaltarife der ungarischen Staatsbahnen enthaltenen Frachtsätze doppelt eingehoben werden. Als Valuta

wird die rumänische Krone gerechnet, und zwar zu dem Schlüssel zwei rumänische Kronen gleich ein Lei. Bemerkt sei noch, daß die im Nachtrag VI enthaltenen und doppelt anzuwendenden Frachtsätze in dem soeben erschienenen Nachtrag VII zum Lokaltarif der ungarischen Staatsbahnen bereits durchgeführt sind. Dieser Nachtrag ist einstweilen nur in ungarischer Sprache erschienen.

— **Versorgung der Eisenbahnangestellten mit Naturalien.** Auf eine im Abgeordnetenhause an den Finanzminister gerichtete Anfrage über die Verbesserung der Lage der Beamten, insbesondere der Eisenbahnangestellten, erklärte Finanzminister Baron Korányi, daß die Regierung die Lage nicht nur der Eisenbahner, sondern auch sämtlicher Beamten verbessern werde, indem diese von der Regierung mit Lebensmitteln zu besonders ermäßigten Preisen versehen werden würden. Zu diesem Zwecke wurde im Ackerbauministerium eine besondere Abteilung errichtet, deren Aufgabe die Versorgung von etwa 200 000 Beamten, die in der Hauptstadt und deren Umgebung ansässig sind, mit den unentbehrlichsten Lebensmitteln bilden wird. Die Beschaffung von Mehl und Hülsenfrüchten ist als gesichert anzusehen, doch können Kartoffeln und Fett nur im beschränkten Maße zur Verfügung gestellt werden.

— **Entdeckung von Braunkohlenfeldern im Pester und Heveser Komitate.** Zwischen Gyöngyös und Havan wurden sehr bedeutende Braunkohlenfelder entdeckt, die sich durch das ganze Heveser Komitat bis nach Budapest hinziehen. Zur Ausbeute dieser Kohlenfelder hat sich schon eine Unternehmergesellschaft gebildet.

— **Zugeinstellungen während der Osterfeiertage.** Wegen Kohlenmangels wurden sowohl auf den Staatsbahnen wie auch auf den ungarischen Linien der Südbahn während der Osterfeiertage in der Zeit vom 1. bis einschließlich 5. April die meisten Züge eingestellt.

— **Plünderung der Stadt Püspökladány durch die Rumänen.** Nach amtlicher Meldung haben die Rumänen unmittelbar vor ihrem Abzuge auf dem Bahnhofe einen erheblichen Schaden angerichtet, der nach Schätzung drei Millionen Kronen beträgt. Auch aus anderen Stationen trafen Meldungen über rumänische Vergewaltigungen ein.

Übrige europäische Länder.

— **Eisenbahnerbewegung** (vgl. Nr. 28, S. 330 d. Ztg.). Der Generalstreik in Elsaß-Lothringen ist am 26. April beendet worden, nachdem eine unter dem Vorsitz des Arbeitsministers abgehaltene Versammlung der Vertreter der lothringischen Gruben und Metallwerke und der Arbeitersyndikate sich über die wesentlichen Streitpunkte geeinigt und ein Kompromiß unterzeichnet hatte, das für weitere Streitfälle ein Schiedsgericht vorsieht. Die Fragen der Eisenbahner und Postangestellten werden erst endgültig entschieden, wenn der nächste Ministerrat sich damit befaßt hat. Nur in Mülhausen sind die Streikenden dem Befehl der Syndikate nicht gefolgt und haben noch eine Zeitlang den Ausstand auf eigene Faust fortgesetzt. — In Frankreich nahm der Kongreß der Eisenbahner mit 171 037 gegen 147 282 Stimmen bei 13 585 Enthaltungen eine Entschließung an zugunsten des sofortigen Generalstreiks zum Zwecke der Erzwingung der Verstaatlichung der Eisenbahnen, der Wiedereinstellung der anläßlich des jüngsten Streiks entlassenen Eisenbahner, der Einstellung der gerichtlichen Verfolgungen und der Anerkennung des Gewerkschaftsrechtes. Der Streik soll erst nach der Bestellung der neuen Verbandsleitung, des neuen Bureaus, des Streikausschusses und des Arbeitsausschusses des letztern beginnen. — Der Generalstreik in Norditalien, über dessen Abflauen wir bereits berichtet haben, ist beendigt. — Ebenso ist auf der österreichischen Südbahn die Arbeit wieder vollständig aufgenommen worden.

— **Brennstoffverhältnisse auf norwegischen und schwedischen Bahnen.** Am 12. April ist auf norwegischen Bahnen wegen des drohenden Kohlenmangels und um den Güterverkehr zu erleichtern, ein Teil der Personenzüge bis auf weiteres eingestellt worden. Auch alle Nachtzüge über Kornsjö sind eingezogen worden.

Die Generaldirektion der schwedischen Staatsbahnen berichtete vor einiger Zeit der Regierung, daß sie die Absicht habe, die Brenntorfherstellung einzustellen. Die Erfahrungen der letzten Zeit haben aber der Generaldirektion Veranlassung gegeben, die Brenntorfherstellung fortzusetzen. In diesem Sinne hat sie der Regierung Meldung gemacht. Dr. S.

— **Die Kanalisierung der Mosel** auf ehemals deutsch-lothringischem Gebiete, die zwar wiederholt eingehend bearbeitet, aber infolge gewisser Widerstände nie verwirklicht worden ist, wird jetzt nach einer Mitteilung der „Deutschen Bauzeitung“ von Frankreich erneut aufgegriffen. Die Mosel war bereits vor 1870 von Frouard bis Metz kanalisiert und hat außerdem von Frouard aus eine Verbindung zum Rhein-Marne-Kanal. Mit Rücksicht auf die bessere Erschließung der reichen Erzlager soll die Kanalisierung zunächst bis Diedenhofen (44,5 km) geführt werden mit Zweigstrecken in den Nebenflüssen Orne und Fentsch (30 bzw. 9 km). Für die Hauptstrecke wird an einen Ausbau für 1200-t-Schiffe, für die Nebenstrecken für 600-t-Schiffe gedacht, während die alten französischen Kanalstrecken im gegenwärtigen Zustande nur für 300-t-Schiffe ausreichen. Die Kosten, einschließlich der hydraulischen Kraftwerke, sind auf 250 Millionen Franken geschätzt.

— **Kanalplan Atlantischer Ozean-Mittelmeer.** In Frankreich studiert man, wie die Schweiz. Verk.-Korresp. mitteilt, ein Kanalprojekt, das die Verbindung des Atlantischen Ozeans mit dem Mittelmeer vorsieht. Es soll von Dieppe nach Paris ein Kanal für den Transport von Küstenschiffen mit geringer Geschwindigkeit gebaut werden, der von Paris aus seine Fortsetzung in dem für 1000-t-Schiffe erweiterten Seine-Saone-Kanal finden wird, der Paris mit Lyon verbindet. Die Regelung der Rhone wird den Fahrzeugen den Weg nach Marseille frei machen.

— **Elektrischer Eisenbahnbetrieb in der Schweiz.** Wie auf der Versammlung des Verwaltungsrates des fünften Kreises der Schweizerischen Bundesbahnen mitgeteilt wurde, ist der Beginn des elektrischen Betriebes der Gotthardbahn zu folgenden Zeitpunkten vorgesehen: Im Mai für die Tunnelstrecke Airolo-Göschenen, im Juni für die Strecke Erstfeld-Göschenen, im September für Airolo-Biasca und später sodann für die Strecke Biasca-Bellinzona. Wenn der vom Ritomwerk erzeugte Strom nicht für die ganze Südlinie ausreicht, muß für den elektrischen Betrieb der Monte-Ceneri-strecke die Fertigstellung der erweiterten Wasserkraftzentrale von Amsteg abgewartet werden, was etwa bis Mitte 1921 dauern würde. Die Lieferung der elektrischen Lokomotiven scheint für die vorgesehenen Eröffnungstage gesichert. Die ersten Versuche mit dem elektrischen Betriebe, die auf der Strecke Airolo-Göschenen gemacht wurden, hatten guten Erfolg.

— **Für die Erhaltung der natürlichen Schiffahrtsrinne im Rhein.** Der Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein in Basel hat dem schweizerischen Bundesrat eine von Nationalrat Gelpke verfaßte Denkschrift über die Gründe, die für die Erhaltung des Rheinlaufes Basel-Rotterdam als Großwasserstraße sprechen, eingereicht. In dieser Denkschrift werden die Vorteile einer Regulierung der Rheinstrecke Basel-Straßburg den Nachteilen der Kanalisierung gegenübergestellt und eingehend auf das Interesse anderer Staaten am freien, unverbauten Rhein hingewiesen. Die Denkschrift vertritt den Standpunkt der Regulierung, d. h. der Schaffung gleichmäßiger Fahrtiefen bei völlig ungebrochenem Stromgefälle vermittelst Festlegung des Talweges in einem geschlossenen Stromschlauch mit Ausschaltung der bisherigen Zerfaserungserscheinungen des Stromes und Teilungen des Stromschlauches in sogenannte Haupt- und Nebenrinnen. Es wird ferner an Hand von Zahlen nachgewiesen, daß im regulierten Strom eine Verkehrsentwicklung von jährlich bis zu 20 Millionen Tonnen möglich ist, während im geplanten elsässischen Rheinseitenkanal nur eine Jahresverkehrsanspannung von 2,5 Millionen Tonnen zu erwarten ist.

— **Unfälle bei den englischen Eisenbahnen.** Die englischen Eisenbahnen können insofern mit Genugtuung auf die Kriegszeit zurückblicken, als bei ihnen Zugunfälle, bei denen Reisende tödlich verunglückt sind, in dieser Zeit nur in ganz geringer Zahl vorgekommen sind. In den fünf Kriegsmonaten des Jahres 1914 hat sich überhaupt kein solcher Unfall ereignet, und ihre Zahl betrug in den Jahren

1915,	1916,	1917,	1918,
8,	3,	1,	2,

und wenn man 1919 noch zu den Kriegsjahren rechnen will, was insofern berechtigt ist, als das Verkehrswesen noch nicht wieder auf den Friedenszustand eingestellt ist, kommen für dieses Jahres drei derartige Unfälle in Frage. Bei neun von den 17 Unfällen war nur ein Todesfall zu verzeichnen. Um so auffallender ist es, daß im vergangenen Januar die mit der Untersuchung von Eisenbahnunfällen beauftragten Beamten zehn Berichte über Eisenbahnunfälle veröffentlicht haben, von denen sich noch dazu neun in einem Monat, nämlich im November 1919 ereignet haben. Sieben haben sich auf einen

eitraum von zehn Tagen zusammengedrängt. Zwei von esen Unfällen sind darauf zurückzuführen, daß bei dem nen eine im Gleis stehende leer fahrende Lokomotive, bei m andern einige Wagen übersehen worden waren; bei eien handelte es sich um Zusammenstöße infolge Überhrens des Haltsignals; bei zweien fuhr der Zug auf einen ellbock auf. Ein Unfall wird auf Versagen der Blockrichtung zurückgeführt, und bei einem Unfall hatte das sammenarbeiten zweier Stellwerke versagt. Bei sechs von esen Unfällen, über die berichtet wird, waren Personenzüge teiligt, aber nur bei einem kam ein Todesfall vor, und zwar im Auffahren auf einen Prellbock, das die Folge davon war, ß ein Zug bei auf Halt stehendem Signal abfahren wollte. Bei der Seltenheit solcher Unfälle wird in der englischen chpresse die Frage aufgeworfen, ob es sich lohnt, die Arit und Kosten für die Untersuchung derartiger Unfälle fzuwenden. Seit ihrer Einführung durch Gesetz im Jahre 71, wo Unfälle häufig waren und die Gesellschaften es an r nötigen Sorgfalt bei der Betriebsführung fehlen ließen, ben sich die Verhältnisse sehr erheblich verändert und zwar m besseren, und man könnte den Eisenbahngesellschaften hl das Vertrauen entgegenbringen, daß sie auch ohne rang durch den Staat alles tun, um Unfälle zu vermeiden. e Vorrichtungen, die die Gefahren des Eisenbahnbetriebes ringern, also die Verriegelung von Signalen und Weichen Abhängigkeit voneinander, die Blockeinrichtungen und die emsen, haben einen sehr hohen, der Vollkommenheit nahe mmenden Stand erreicht, und die öffentliche Meinung wird Eisenbahngesellschaften auch ohne behördliche Mitwirg zwingen, diese Einrichtung auf einem solchen Stande erhalten und weiter fortzubilden. Zuweilen decken allergs die behördlichen Untersuchungen doch noch Lücken in Sicherungseinrichtungen auf, deren Beseitigung allein on dadurch erreicht wird, daß sie durch den Bericht über Untersuchungsergebnis der Allgemeinheit bekanntgegeben rden.

Fremde Erdteile.

— **Die Eisenbahnen der Goldküste.** Die britische Kolonie ldküste besitzt ein Eisenbahnnetz von 430 km Länge, das einem Aufwand von 3 255 465 £ erbaut worden ist. Im are 1918, dem letzten, über das ein — soeben erschienener — richt vorliegt, betrugen die Betriebseinnahmen 456 574 £ en 494 185 £ im vorhergegangenen Jahre, die Betriebsgaben 197 520 £ gegenüber 195 479 £. Der Betriebsüberuß ist infolgedessen von 298 706 £ im Jahre 1917 auf 054 £ im Jahre 1918 zurückgegangen, und die Betriebszahl von 39,56 % auf 43,26 % gestiegen. Der Überschuß hat einer Verzinsung des Anlagekapitals mit 7,95 % — 9,30 % Vorjahre — ausgereicht; es ist dabei sogar noch ein Reinrschuß von 145 112 £ geblieben. Die im Berichtsjahr erte Erhöhung des Anlagekapitals um 44 880 £ ist auf den zweier Lokomotivwerkstätten, von Bahnhofsanlagen und Zweigbahn nach Insuta zurückzuführen. Die Einnahmen dem Personenverkehr sind in den letzten Jahren anernd in gleicher Höhe geblieben, die aus dem Güterverkehr en aber abgenommen, weil es an Schiffsgelegenheit für Ein- und Ausfuhr fehlte. Der verhältnismäßig hohe rschuß ist auf Kosten der Unterhaltung erzielt worden; ind nur die allernotwendigsten Arbeiten ausgeführt wor- und auch alle irgendwie entbehrlichen Anschaffungen unterblieben. Trotz der Störungen, die der Krieg mit gebracht hat, war das Jahr 1918 das erste, in dem die einnahmen hinter denen des Vorjahres zurückgeblieben .

er Oberbau der Goldküstenbahn muß in sehr schlechtem tand sein; ehe er nicht erneuert wird, ist mit einem regeläßigen Zugverkehr nicht zu rechnen. Die Zahl der Entsungen auf der freien Strecke ist allerdings zurückgeagen, was darauf zurückgeführt wird, daß man der Unterung des Oberbaus größere Sorgfalt als früher gewidmet a Namentlich in den Krümmungen sind die abgefahrenen lenen gewendet worden. Die Entwässerung der Einitte ist verbessert worden. Im Lokomotivdienst sind eriche Ersparnisse durch die Verwendung von Feuerholz elt worden. Die eingeborenen Arbeiter haben sich als hig und unzuverlässig erwiesen, und es ist deshalb ein uschuß zur Erörterung der Arbeiterfrage eingesetzt wor- Mit dem Abschluß des Waffenstillstandes hat sich der ehr sofort wieder gehoben, und für 1919 wurden güne Betriebsergebnisse erwartet.

I Zusammenhang mit dem Bericht über die Eisenbahnen Goldküste wird über die 300 km lange Militärbahn des chbarten Togo berichtet. Hier sind 50 000 £ eingenome und 35 000 £ verausgabt worden, so daß sich ein Überschuß von 15 000 £ ergeben hat. Die Anlagen wurden in gutem Zustand gehalten, doch litt der Betrieb unter der Abnutzung der deutschen Lokomotiven und unter dem Mangel an Arbeitskräften, die nur zum Teil aus den an sich bereits geschwächten Beständen an Personal der Goldküstenbahnen ergänzt werden konnten.

Bücherschau.

— **Jahrbuch der Elektrotechnik.** Übersicht über die wichtigeren Erscheinungen auf dem Gesamtgebiete der Elektrotechnik. Unter Mitwirkung zahlreicher Fachgenossen herausgegeben von Dr. Karl Strecker. 7. Jahrgang 1919, das Jahr 1918 behandelnd. Druck und Verlag von R. Oldenbourg, München und Berlin. Preis gebunden 24,— M. zuzüglich 10 % Teuerungszuschlag.

Als guter Bekannter erscheint nunmehr das Jahrbuch bereits zum siebenten Male. Das Nachschlagewerk hat sich die Aufgabe gesetzt, von Jahr zu Jahr in gedrängtester Kürze über die wichtigeren Ergebnisse, Vorkommnisse und Neuerscheinungen auf dem Gebiete der Elektrotechnik auf Grund der im jeweiligen Kalender-Vorjahre erschienenen Literatur (im vorliegenden Falle vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 1918) zusammenhängend zu berichten; dies geschieht in recht übersichtlicher Form. Das jedem Stoffgebiete angegliederte Literatur- und Verfasserverzeichnis überhebt für viele Fälle der Mühe zeitraubenden Suchens in den Inhaltsverzeichnissen der Fachzeitschriften. Das Jahrbuch dient dementsprechend auch als willkommener und zuverlässiger Wegweiser in der technischen Zeitschriftenliteratur. Daß infolge des Krieges die ausländischen Veröffentlichungen nicht in wünschenswertem Umfange berücksichtigt werden konnten, ist verständlich; diese durch höhere Gewalt entstandene Lücke wird, wie der Herausgeber anführt, später ausgefüllt werden.

Das große Feld der modernen Elektrotechnik ist, wie aus dem nachstehend in großen Umrissen wiedergegebenen Inhalt des Jahrbuches hervorgeht, in eine größere Zahl von Abschnitten zerlegt, die von Sonderfachmännern bearbeitet wurden. Aus der großen Zahl der Mitarbeiter seien hervorgehoben die Namen Dettmar, Schenkel, Eichel, Thierbach, Roudolf, Strecker, sämtlich in Berlin; Petersen, Darmstadt; Kummer, Zürich; Schiemann, Wurzen.

Das Jahrbuch hat vier Hauptabschnitte: Elektromechanik, Elektrochemie, Elektrisches Nachrichten- und Signalwesen, Messungen und wissenschaftliche Untersuchungen. In 28 Unterabschnitten, und innerhalb dieser wieder in zahlreichen Sonderberichten, ist der Stoff bis ins einzelne gegliedert. So finden wir im ersten, allgemein gehaltenen Unterabschnitt u. a. Angaben über die elektrischen Ausstellungen und Messen des Jahres 1918, über die Rechtsverhältnisse der Elektrotechnik u. a. m. Der den Elektromaschinenbau behandelnde Teil dürfte den Leser besonders interessieren. Aus der Fülle des Stoffes sei kurz hervorgehoben, daß W. Bethge auf die Überlegenheit der sich selbst lüftenden elektrischen Triebmaschinen über die gekapselten Triebmaschinen für Bahnbetriebe hingewiesen hat. „An einem 30-Kilowatt-Motor wurden — nach Bethge — für beide Ausführungsarten und verschiedene Betriebsbedingungen die zulässigen Verluste und Leistungen genau nachgerechnet. Der gelüftete Motor kann danach für annähernd das doppelte Zuggewicht verwendet werden. Für gleiche Leistung würde der sich ergebende Motor natürlich viel leichter werden und sich im Preis auf zwei Drittel bis drei Viertel des Betrages für den geschlossenen Motor stellen.“ Aus dem Literaturverzeichnis des Jahrbuches geht hervor, daß sich die betreffenden Untersuchungen im Jahrgang 1918 auf Seite 281 der Zeitschrift „Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen“ veröffentlicht finden.

Aus dem Abschnitt „Gleichstrommaschinen“ interessiert die Mitteilung, daß Sveinsson im Berichtsjahre Anweisungen gegeben hat zur Ermittlung der Charakteristiken von Hauptstrommotoren bei geschwächtem Feld (shunt), auf Grund der Meßergebnisse bei vollem Feld. Nach Angabe des Verfassers fände das Verfahren der Feldschwächung wegen seiner Einfachheit bei Bahnmotoren vielfach Anwendung.

Die Berichte über die elektrischen Fahrzeuge und Kraftbetriebe und ebenso die Übersicht über das elektrische Signalwesen und die elektrischen Meß- und Registrierapparate und Uhren verdienen weiter die Aufmerksamkeit des Eisenbahnfachmannes.

Alles in allem kann gesagt werden, daß das Jahrbuch, wenn auch in knappster Form, einen trefflichen Überblick über die Fortschritte der Elektrotechnik gewährt. W. M.

Der Schriftleitung sind folgende Bücher zugegangen:

Wo und wie baue ich mein Haus? Wie richte ich es ein? Eine bürgerliche Baukunde von den Architekten Prof. Baldauf und Dipl.-Ing. Pietzsch. Mit zahlreichen Abbildungen. 5. Auflage. Verlag Ludwig Degener, Leipzig. Preis 5,20 M und 50 % Teuerungszuschlag.

Die Grundlagen des Gleisbaues. Von Geh. Baurat K. Bräuning. Mit Textabbildungen. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin 1920. Preis geb. 15 M, zuzüglich Teuerungszuschlag.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Vereinsmitgliedschaft; Ab- und Zurechnungen.

Preußisch-hessische Staatseisenbahnen. Die Eisenbahndirektionen in Bromberg, Danzig und Posen haben mit dem 10. Januar 1920 aufgehört, als Behörden der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung zu bestehen. In Berlin-Charlottenburg (Zoolog. Garten) ist die Eisenbahndirektion Osten errichtet worden. Die deutsch bleibenden Strecken der ehemaligen drei preußischen Eisenbahndirektionsbezirke sind den Eisenbahndirektionen in Königsberg, Stettin, Breslau, Kattowitz und der Eisenbahndirektion Osten in Charlottenburg zugeteilt; diese hat als Rechtsnachfolgerin der ehemaligen Eisenbahndirektion Bromberg auch die Vereinsmitgliedschaft für die ihr zugewiesenen Strecken übernommen.

Gemäß § 5 Abs. 6 der Satzungen haben wir auf Antrag die Zurechnung der einzelnen Strecken zu den Vereinsbahnstrecken der vorgenannten Direktionen veranlaßt, und zwar kommen

1. an die Eisenbahndirektion in Königsberg die Strecken:

Marienburg-Güldenboden	42,06 km
Marienburg-Illowo	78,75 „
Elbing-Miswalde	0,69 „
Marienwerder-Freystadt	28,56 „
Riesenburg-Miswalde	31,37 „
Garnsee-Lessen	0,32 „
Broddydamm-Dtsch. Eylau	6,28 „
Thorn-Marienburg	57,21 „
Marienburg-Allenstein	1,00 „
Elbing-Roßwiesen-Elbing	2,06 „
Schmentau-Marienwerder-Riesenburg	29,67 „
Riesenburg-Goßlershausen	24,54 „
Thorn-Osterode (Ostpr.)	24,98 „
zusammen	327,49 km.

2. an die Eisenbahndirektion in Stettin die Strecken:

a) Betriebsamt Köslin:	
Belgard-Stolp	86,95 km
Zollbrück (Pom.)-Rügenwalde	33,78 „
Rügenwalder Hafenbahn	1,04 „
Schlawe-Stolpmünde	35,34 „
Anschluß auf Bf. Köslin	1,20 „
b) Betriebsamt Lauenburg (Pom.):	
Bütow-Lauenburg (Pom.)	54,22 „
Lauenburg-Leba	32,37 „
Lauenburg-Zoppot	19,70 „
Karthaus-Lauenburg	15,64 „
c) Betriebsamt Neustettin:	
Neustettin-Schlochau	47,80 „
Neustettin-Belgard	62,90 „
Gramenz-Pollnow	44,72 „
Neustettin-Rummelsburg (Pom.)	44,50 „
Reinfeld-Schlochau	53,80 „
Schlochau-Deutsch Briesen	8,44 „
Anschlüsse	0,56 „
d) Betriebsamt Stolp:	
Stolp-Lauenburg (Pom.)	54,17 „
Stolp-Stolpmünde	17,23 „
Stolpmünder Hafenbahn	2,18 „
Rummelsburg (Pom.)-Stolp	59,82 „
Zollbrück (Pom.)-Bütow	49,00 „
Bütow-Rummelsburg (Pom.)	45,70 „
Bütow-Sonnenwalde	16,35 „
Anschlüsse	2,66 „
zusammen	790,07 km

3. an die Eisenbahndirektion Breslau die Strecken:

Obernigk-Korsenz	32,93 km
Öls-Freyhan	54,90 „
Trachenberg-Herrnstadt	24,50 „
Großgraben-Suschen	21,78 „

(Abzurechnen ist die an Polen abgetretene Strecke Kempen-Wilhelmsbrück mit 32,25 km.)

4. an die Eisenbahndirektion Kattowitz die Strecke:

Birkenfelde-Kreuzburg (Oberschl.)-Landesgrenze	41,77 km

Abzurechnen sind

a) die an Polen abgetretenen Strecken:

Birkenfelde-Kostau von km 156,23 bis km 176,12 =	19,89 km
Kempen (Pos.) West-Reichthal von km 2,80 bis km 27,60 =	24,80 km

b) die an die Tschechoslowakei abgetretenen Strecken:

Kuchelna-Troppau pr. Stb. von km 10,67 bis km 31,46 =	20,79 km
Deutsch-Krawarn-Hultschin von km 0,00 bis km 14,38 =	14,38 km

5. an die Eisenbahndirektion Osten die Strecken:

a) Betriebsamt Schneidemühl 1:	
Zantoch-Schneidemühl	103,23 km
Schneidemühl-Landesgrz. bei Konitz*)	80,00 „
Flatow-Landesgrz. bei Kujanerheide*)	10,00 „
Schneidemühl-Landesgrz. i. R. Nakel*)	11,00 „
Schneidemühl-Landesgrz. i. R. Colmar (Pos.)*)	11,00 „
Schneidemühl-Landesgrz. i. R. Czarnikau*)	11,00 „
Kreuz-Landesgrz. i. R. Wronke*)	10,00 „
b) Betriebsamt Cüstrin:	
Strausberg-Zantoch	114,06 „
Landsberg-Landsberg Brückenvorst.	1,58 „
Cüstrin Kietz-Grube Vaterland	18,18 „
Verbindungsb. bei Werbig (Theilstr.)	0,66 „
Cüstrin Neust. Hbf.-Wartheflüß	1,30 „
Landsberg (Warthe)-Wepritz	3,68 „
Anschlüsse	4,98 „
Cüstrin Neust.-Reppen	29,35 „
c) Betriebsamt Meseritz:	
Reppen-Meseritz	66,22 „
Bentschen-Meseritz	28,11 „
Meseritz-Landsberg Brückenvorst.	42,75 „
Topper-Meseritz	40,97 „
Roßwiese-Zielenzig	36,30 „
Anschluß auf Bf. Schwerin (Warthe)	0,50 „
Schwerin (Warthe)-Landesgrz. bei Birnbaum*)	21,00 „
Meseritz-Landesgrz. bei Birnbaum*)	30,00 „
d) Betriebsamt Schwiebus:	
Reppen-Landesgrz. bei Bentschen*)	79,00 „
Schwiebus-Züllichau	25,99 „
Züllichau-Kontopp	32,87 „
Züllichau-Landesgrz. i. R. Wollstein*)	30,00 „
e) Betriebsamt Glogau 1:	
Sagan-Glogau-Landesgrz. bei Fraustadt*)	85,00 „
Glogau-Guhrau-Landesgrz. bei Bojanowo*)	45,00 „
Waltersdorf-Reisicht	37,95 „
Schlawa (Schlesien)-Klein Gräditz mit Linderei-Fraustadt	47,47 „
f) Betriebsamt Glogau 2:	
Glogau-Rothenburg (Oder)	64,40 „
Rothenburg (Oder)-Reppen	55,60 „
Benau-Grünberg (Schlesien)	39,41 „
Neusalz (Oder)-Freystadt (Niederschles.)-Waltersdorf (Kr. Sprottau)	31,55 „
Freystadt (Niederschles.)-Sagan	26,80 „
Anschluß auf Bhf. Neusalz	1,65 „

Neusalz (Oder)-Kolzig-Landesgrz. i. P. Wollstein*)	45,00	km
Kolzig-Schlawa (Schlesien)	14,00	„
g) Betriebsamt Schneidemühl 2:		
Schneidemühl-Neustettin	65,48	„
Schneidemühl-Kallies	66,14	„
Tempelburg-Jastrow	44,34	„
Flatow-Dt. Krone	47,15	„
Abzw. Wengerz-Jastrow	13,54	„
h) Betriebsamt Stargard (Pom.) 1:		
Kreuz-Stargard (Pom.)	86,32	„
Kallies-Arnswalde	37,96	„
Kallies-Wulkow	56,96	„
Kallies-Falkenburg (Pom.)	39,70	„
Anschluß auf Bf. Arnswalde	1,06	„
i) Betriebsamt Soldin:		
Pyritz-Glasow-Cüstrin N. Hbf.	70,17	„
Glasow-Arnswalde	45,80	„
Wepritz-Soldin	44,82	„
k) Betriebsamt Frankfurt (Oder):		
Fürstenwalde-Guben	80,60	„
Guben-Sommerfeld	24,83	„
Frankfurt (Oder)-Reppen	19,77	„
Frankfurt (Oder)-Booßen	7,98	„
Frankfurt (Oder)-Lebus	10,46	„
Anschluß auf Bf. Frankfurt (Oder):	1,84	„
l) Betriebsamt Guben:		
Cottbus-Guben	34,84	km
Guben-Bentschen	97,60	„
Crossen (Oder)-Seedorf	16,56	„
Seedorf-Sommerfeld	19,89	„
Anschlüsse	6,40	„
Zusammen rd.	2280,00	km

(Die Längen der mit *) bezeichneten Strecken sind nur annähernd angegeben.)

Schließung von Stationen.

Österreichische Staatsbahnen. (Staatsbahndirektion Wien-West.) Die am 10. September 1917 errichtete Güterabfertigungsstelle Nußdorf-Metallzentrale wurde geschlossen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. II 54 vom 19. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen betreffend Änderung des Verlagsvertrages für das technische Vereinsorgan (abgesandt am 28. April d. J.).

Nr. III 52 vom 21. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen betreffend Vereinsmitgliedschaft; Ab- und Zurechnung von Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 28. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 23. April 1920 ist

Herr Geheimer Baurat

Hermann Günther

nach längerem Leiden verschieden. Der Verstorbene hat der Eisenbahndirektion Stettin $10^1/_2$ Jahre als Mitglied angehört und ist am 1. Oktober 1919 in den Ruhestand getreten. Die hohen dienstlichen Anforderungen der langen Kriegszeit haben auch seine Kräfte vorzeitig aufgerieben. Er ist uns ein hochgeschätzter Mitarbeiter mit reichen Erfahrungen und ein allgemein beliebter Fachgenosse gewesen, dessen Andenken wir stets in Ehren halten werden. (458)

Verein der höheren Staatseisenbahnbeamten des Direktionsbezirks Stettin.

2. Eröffnung von Strecken.

Am 26. April 1920 ist die normalspurige Neubaustrecke Kendenich-Cöln Sülz mit der Abzweigung nach dem Staatsbahnhof Eifeltor in Cöln für den öffentlichen Güterverkehr in Betrieb genommen.

An der Neubaustrecke liegen folgende Bahnhöfe:

Efferen,
Cöln-Klettenberg, Rangierbahnhof,
Cöln-Sülz.

Die Beförderung von Sprengstoffen und lebenden Tieren, sowie von Fahrzeugen, für deren Ent- und Beladung eine Rampe erforderlich ist, ist vorläufig ausgeschlossen.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung werden nur die Bahnhöfe Efferen und Cöln-Sülz, letzterer nur für den Güterverkehr der angeschlossenen Werke, eingerichtet.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbüro in Cöln, Ubierring 11.

Direktion (459)
der Cöln-Bonner Eisenbahnen.

3. Ueberfuhrgebühren.

Gemeinschaftliches Heft C. I. b (Stationstariftafeln usw.) Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1920 ab werden die im Abschnitt „III. Überfuhrgebühren und sonstige örtliche Gebühren" in den Bestimmungen für Eger, Hof, München Süd und Nürnberg Viehhof enthaltenen Gebühren erhöht. Ferner werden neu aufgenommen: Bestimmungen mit Überfuhrgebühren und Bahnhofsfrachten für die Stationen Aschaffenburg, Bamberg, Kitzingen, Marktbreit, Ochsenfurt, Passau, Regensburg und Würzburg. Näheres enthält die am 29. April 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 26. April 1920. (461)
Eisenbahndirektion.

Preußisch-Hessisch-Bayerischer Tierverkehr.

Vom 1. Juli 1920 ab werden die in Abschnitt D des Tarifs bei den Stationen Soltau, Stendal, Verden und Walsrode aufgeführten Überfuhrgebühren erhöht.

Erfurt, den 26. April 1920. (463)
Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-südwestdeutscher Tierverkehr.

Die Überführgebühren für die Beförderung von Viehwagen nach und von den städtischen Schlacht- und Viehhöfen in Heidelberg, Karlsruhe und Mannheim werden mit sofortiger Gültigkeit erhöht. Näheres im Tarifanzeiger der preuß.-hess. Staatsbahnen und bei den beteiligten Dienststellen.

Frankfurt (M.), 24. April 1920. (462)
Eisenbahndirektion.

4. Verkehrsstörung.

Durch den Streik der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen ist seit dem 22. April 1920 der Ablauf der schweizerischen und Prinz Heinrichbahn-Wagen über Elsaß-Lothringen unmöglich. Gemäß § 11, Abs. 3 d und 4 des VWÜ. tritt für die Wagen dieser Verwaltungen die Befreiung von den Wagenbenutzungsvergütungen (Verzögerungsgebühr) für die Dauer des Streiks ein. Das Ende des Streiks ist in den nächsten Tagen zu erwarten. (455)

Direktion der Saarbahnen.

5. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahngüterverkehr Heft C II.

Im Ausnahmetarif Nr. 7 c treten am 1. Mai d. J. folgende Änderungen ein:

Der Tarif wird auf die zur Stahl- und Eisenerzeugung in der Tschechoslowakei und Polen bestimmten Erze ausgedehnt, daher die Station Oderberg als Empfangsstation neu aufgenommen. Die Fußnote wird gestrichen, die besondere Festsetzung ermäßigter Umschlagsgebühren für die Versandstationen Cosel Hafen und Oppeln Hafen durch den Ausnahmetarif fällt weg. Die Stationsfrachtsätze für Cosel Hafen sind neu festgesetzt.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Änderungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 255).

Kattowitz, im April 1920. (456)
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1920 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Nordhausen-Wernigeroder

Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge sowie die Umlade- und Rollgebühren erhöht. Näheres enthält die am 29. 4. 20 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 26. April 1920. (460)
Eisenbahndirektion.

Dahme-Ukro'er Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab betragen im Wechselverkehr mit der diesseitigen Bahn die zur Erhebung kommenden besondern Frachtzuschläge (Tfv. 200, Heft C I b — Stationstariftafeln usw —, Nachtrag 1, Seite 6) für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art bei Frachtberechnung nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Ausnahmetarifs 6 im Verkehr mit Dahme (Mark) und Kemlitz 36 Pf. für 100 kg.

Das alsbaldige Inkrafttreten dieser Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Dahme (Mark), 23. April 1920. (451)
Die Direktion.

Am 1. Mai 1920 treten in Kraft:

1. Zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung A vom 1. Mai 1917 der Nachtrag VI;
2. Zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B vom 1. April 1918, der Nachtrag III;
3. Zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, vom 1. April 1913, der Nachtrag IX;
4. Zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, vom 15. Juli 1919 der Nachtrag III.

Die Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung, der Ausführungsbestimmungen und der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, der Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation und des Nebengebührentarifs. Die Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß § 2 dieser Ordnung genehmigt worden. Neben Frachtvergünstigungen und sonstigen Erleichterungen werden fast sämtliche Nebengebühren im Güter- und Tierverkehr erhöht. Dementsprechend werden auch im Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I die in den Ausführungsbestimmungen zu §§ 33, 44 und 46 der Eisenbahn-Verkehrsordnung festgesetzten Nebengebühren mit Wirkung vom gleichen Tage hinaufgesetzt.

Das Inkrafttreten der Tariferhöhungen mit verkürzter Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455) genehmigt worden. Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbüros der deutschen Eisenbahnverwaltungen.

Druckabzüge der Nachträge können vom 25. April 1920 an von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von dem Auskunftsbüro (Bahnhof Alexanderplatz), käuflich bezogen werden.

Berlin, den 23. April 1920. (452)
Eisenbahndirektion.

Tfv. 788 b Internationaler Tarifverband. Eisenbahngütertarif Teil I, Abteilung B vom 1. Juli 1918.

Erhöhung der Mindestgebühren.

In dem Eisenbahngütertarif, Teil I, Abteilung B, für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen und niederländischen Eisenbahnen andererseits treten mit Wirkung vom 1. Juli d. J. ab folgende Änderungen ein:

1. Im Vorwort, Seite 5 des Tarifs, ist bei Ziffer 3 nach den Worten Vasuti es közlekedesi közlöny (Budapest) nachzutragen „oder Budapest Közlöny".
2. Im § 4, Seite 7 des Tarifs, sind unter (2) die Beträge von 70 Pfennig in „2,40 Mark" und von 140 Heller in „1750 Heller" zu ändern.
3. Im § 7, Seite 8, unter (3) sind die Beträge von 50 Pfennig in „1,60 Mark" und von 100 Heller in „1250 Heller" zu ändern.
4. Im § 11, Seite 9, sind unter (4) die Beträge von 110 Pfennig, 70 Pfennig und 50 Pfennig in „3,20 Mark bzw. 2,40 Mark und 1,60 Mark" und die Beträge von 200 Heller, 140 Heller und 100 Heller in „2500 Heller bzw. 1750 Heller und 1250 Heller" zu ändern.
5. Im § 53, Abschnitt C, Seite 41, unter a) sind die Beträge von 60 Pfennig und 92 Heller in „1,60 Mark und 400 Heller" und die Beträge von 100 Heller und 65 Pfennig in „800 Heller und 2,40 Mark" zu ändern.
6. Im § 54, Seite 41, ist unter (1) der Betrag von 60 Pfennig in „1,60 Mark" zu ändern.

Berlin/Wien, den 23. April 1920. (450)
Eisenbahndirektion — Österreichisches Staatsamt für Verkehrswesen namens der beteiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Elsaß-Lothringisch-Luxemburgischer Tiertarif vom 1. Juni 1906.

Der bereits seit längerer Zeit nicht mehr anwendbare Tarif wird hiermit förmlich aufgehoben.

München, den 21. April 1920. (453)
Tarifamt
der Bayer. Staatseisenbahnen
rechts des Rheins.

Binnen-Gütertarif der Westfälischen Landes-Eisenbahn.

Mit sofortiger Gültigkeit sind auf Seite 15 des Tarifs in der Bestimmung für Münster (Westf.) Hafen die im Absatz 1 angegebenen Gebühren zu ändern:

von 170 Pf in 540 Pf und
von 150 Pf in 500 Pf

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Lippstadt, den 28. April 1920. (467)
Die Direktion
der Westfälischen Landes-Eisenbahn.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1920 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Greifswald-Grimmener Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht. Näheres enthält die am 3. 5. 20 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 27. April 1920. (46
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C 1 b (Stationstariftafeln usw. — Tfv. 200)

Vom 1. Mai 1920 ab wird im Verkehr mit der Station Oschersleben O. Schön. E. der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn kein Frachtzuschlag mehr erhoben.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Banhof Alexanderplatz.

Berlin, den 28. April 1920. (464
Eisenbahndirektion.

Güterverkehr zwischen Elsaß, Lothringen und Luxemburg einerseits und Dänemark, Schweden und Norwegen andererseits.

Die Bestimmungen über die Angabe der Wegevorschriften in den Frachtbriefen werden geändert und ergänzt. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Altona, den 20. April 1920. (466
Eisenbahndirektion.

Gütertarif und Tarif für die Beförderung von Leichen und lebenden Tieren im Internationalen Lokal-Verkehr der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft Teil II.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde werden am 1. Mai d. J. zufolge des Übergangs der Strecke Elten Grenze-Emmerich in den Betrieb der Preußischen Staatsbahnen, im Gütertarif auf Seite 6 unter „c) Edelmetall und dergleichen" die Stationsnamen Elten und Emmerich und im Tarif für die Beförderung von Leichen und lebenden Tieren die Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit diesen Stationen gestrichen.

Amsterdam, den 27. April 1920. (46
Generaldirektion
der Holländischen Eisenbahn.

---

6. Personen- und Güterverkehr.

Nordseebäderverkehr (ostfriesische Inseln).

Zum 1. Juni 1920 wird ein neuer Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr mit den Nordseeinseln Borkum, Juist, Langeoog, Norderney, Spiekeroog und Wangerooge ausgegeben. Durch ihn werden die bestehenden durchgehenden Verbindungen erweitert und neue erhöhte Tarifsätze eingeführt.

Nähere Auskunft erteilt auf Befrage unser Verkehrsbüro.

Münster (Westf.), 24. April 1920. (45
Namens der beteiligten Verwaltungen
Eisenbahndirektion.

Kilometerzeiger für den Personenverkehr der Badischen Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1920 erscheint der Nachtrag XXVIII. Er enthält Entfernungen für den Haltepunkt St. Roman.

Karlsruhe, den 23. April 1920. (45
Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 30. | Berlin, den 19. April 1919. | LIX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen,** beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 6 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 30 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 34 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 40 Pf. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 90 Pf.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.



Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 30. Berlin, den 19. April 1919. LIX. Jahrgang.

Inhalt:

Der Osterfeiertage wegen fällt die am 23. d. Mts. fällige Nummer der Zeitung aus.

Beiträge zur Frachtbriefreform.

Von Eugen **Bender**, Mannheim.

Die Vorschläge über die Beschaffenheit und Form des zukünftigen Frachtbriefs haben mit der Einführung des verkleinerten Musters größere Bedeutung erlangt. Mit der Beseitigung dieses Notbehelfs wird die Frage entstehen, ob der alte Frachtbrief erhalten oder durch einen neuen ersetzt werden soll. Dieser könnte entweder aus der alten Form mit den als notwendig erkannten Verbesserungen entwickelt oder auf Grund der zahlreich vorhandenen Mustervorschläge neu geschaffen werden, wobei die mit dem Kriegsfrachtbrief gemachten Erfahrungen und die in der Fachpresse veröffentlichten Anregungen, soweit brauchbar, zu verwenden sein würden. Für die Lösung dieser Aufgabe wäre vor allem vollste Zweckmäßigkeit der neuen Urkunde in bezug auf alle dienstlichen Bedürfnisse, nicht nur für die jetzt gegebenen Verhältnisse, sondern auch für eine etwa künftige Weiterentwicklung des Abfertigungsverfahrens ins Auge zu fassen. Hierher gehören hauptsächlich die Bestrebungen auf Einführung einer Frachtbriefkarte, die vom Absender gleichzeitig mit dem Frachtbrief zu liefern wäre, der Versandstation als Rechnungsbeleg dienen und alle Vorzüge einer vereinfachten und beschleunigten Abfertigung bieten würde. Diese Einrichtung, die in allen Zweigen des Güterdienstes eine Menge blinden Schreibwerks beseitigen, darüber hinaus aber auch finanzielle Bedeutung erlangen könnte, da sie als Grundlage der Frachtprüfung anstelle der oft ungenügenden oder entstellten Inhaltsbezeichnungen der Versandbücher die urschriftlichen Frachtbriefangaben des Versenders setzt, entspräche der aus den Zeitergebnissen erwachsenen Notwendigkeit, neben einer größeren Vereinfachung der Abfertigungsvorgänge und ohne Abbau des Tarifsystems alle Einnahmen aus dem Frachtvertrag nötigenfalls auch mit Hilfe eines minder geschulten Abfertigungspersonals aufs schärfste zu erfassen. Die Verwirklichung dieser Anregung setzt einen neuen, einseitigen Frachtbrief mit abtrennbarer Frachtbriefkarte voraus, die hinsichtlich der vom Versender zu fertigenden Eintragungen **sowohl einzeln, unabhängig vom** Frachtbrief, als auch gleichzeitig mit diesem im Durchschreibverfahren ausfüllbar sein muß, während die bahnseitigen Eintragungen ausschließlich zu pausen sind. Letzteres würde der zweiseitig bedruckte Frachtbrief, der mit der gleichlautenden Frachtbriefkarte Bogenform erhalten müßte, nicht ohne die Mängel des jetzigen Kriegsfrachtbriefs gestatten, deren hauptsächlichster, die Unübersichtlichkeit, noch auf die Frachtbriefkarte übertragen würde. Die alten Frachtbriefformen hätten daher auszuscheiden, da sie keine Fortbildung in der angedeuteten Richtung zulassen. Aber selbst wenn das neue Abfertigungsverfahren noch einige Zeit zurückgestellt oder überhaupt nicht durchgeführt werden sollte, müßte der neue einseitige Frachtbrief aus den hinreichend erörterten Gründen der Papierersparnis und besseren Eignung für den Abfertigungs-, Lade- und Zugdienst eingeführt werden, vorausgesetzt, daß es gelingt, den Inhalt des Frachtbriefvordrucks nicht nur auf einer Seite des Reichspapierformats unterzubringen, sondern alle dienstlichen Zwecke erfüllend zu ordnen und in einer auch beim Publikum Anklang findenden Weise zu gestalten.

In Nr. 60, Jahrgang 1916 dieser Zeitung sind nun Vorschläge für einen Frachtbriefvordruck veröffentlicht worden, während das neue Abfertigungsverfahren, auf dessen Einzelheiten hier nicht eingegangen werden soll, in Nr. 102 des gleichen Jahrgangs ausführlich behandelt ist. Eng verknüpft mit diesen Vorschlägen sind die Anregungen einer Änderung des Nachnahmeverfahrens durch Verwendung besonderer Nachnahmefrachtbriefe (Nr. 18 u. 38, 1916 u. Nr. 100, 1917) sowie die Einführung besonderer Frachtbriefe für Stückgut und Wagenladungen (Nr. 8/1918).

Der Gedanke, die Versendernachnahmen aus der Rechnungs- und Kassenführung der Eisenbahn fernzuhalten und sie, zur Beschleunigung des Geldumlaufs, durch die Post, möglichst bargeldlos, auszuzahlen, hat ohne Zweifel etwas Bestechendes; seine Durchführung für das ganze deutsche Verkehrsgebiet dürfte jedoch großen Schwierigkeiten organi-

Kontroll-Stempel	**Stückgut-Frachtbrief.**	Der stark umrahmte Teil ist vom Absender auszufüllen.		Zoll (Steuer-)Abfertigung in	
		Abgefertigt nach			
Eingedruckte Steuer-Marke	Für den Frachtvertrag gelten die EVO und die Tarife			Wagennumm.	Eig.-Merkmal
		Ladevorschrift			
		Platz Nr.	Ladenummer:	Kurswagen Nr.	

An

in

Bestimmungsstation (Bahnhof)

Zulässige oder vorgeschriebene Erklärungen wie bahnlagernd, Zoll- u. Steuerabf., mit Kleinbahn weiter nach

Freivermerk | Interesse an der Lieferung (in Worten) ℳ | Aufnahmeschein beantragt?

Der Frachtstücke – Zeichen	Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Wirkliches Rohgewicht kg	Aufnahmeschein Stempel
						Wägestempel

Nachnahme: Gesamtbetrag (die Mark in Worten). Einzelnachweis s. Rückseite. ℳ ₰ | Vom Empf. zu erheben ℳ ₰

Zahlungsnachricht beantragt?	Ort, Wohnung, den .... 19... Unterschrift des Absenders.	Gesamtbetrag in Zahlen	
		Nach Eingang	
		Barvorschuß	

Berechnetes Gewicht	km	Tarifklasse	Frachtsatz	Vom Absender bezahlt ℳ	₰			
						Markenabf. Nr.		
						Nachnahmegebühr		
						Gebühr f. Interesse an der Lieferung		
						Fracht bis		
Versandnummer								

Stempel d. Versandstation	Stempel d. Umbehandlungsstation	Stempel d. Empfangsstation		

Kontroll-Stempel	**Wagenladungs-Frachtbrief.** Für den Frachtvertrag gelten die EVO und die Tarife	Der stark umrahmte Teil ist vom Absender auszufüllen. Abgefertigt nach über	Zoll- (Steuer-) Abfertigung in

An

in

Freivermerk

Bestimmungsstation (Bahnhof).

Zulässige oder vorgeschriebene Erklärungen: Bahnlagernd, Zollabf., Entladestelle, mit Kleinbahn weiter

Interesse an der Lieferung in (Worten) ℳ

Gattung	Lade- | Eigengewicht Fläche f (qm)	Des Wagens Nummer	Eig. M.	Inhalt	Wirkliches Rohgewicht kg	Aufnahmeschein beantragt?
						Aufnahmeschein-Stempel
						Wägestempel

Der nicht ausgeführte Teil dieser Hälfte wie beim Stückgutfrachtbrief.

Frachturkundenstempelmarken	Berechnetes Gewicht	km	Tarif-kl.	Frachtsatz	Vom Absender be ℳ	₰
Versandnummer:						

Verkleinertes Schema der Rückseite:

Raum für Ergänzungen

der Inhaltspalten	der Rechnungsspalten

Vermerke ohne Verbindlichkeit f. d. Eisenb. auch etwaiger Einzelnachweis der Nachnahme.

Stempel der Umlade- u. Unterwegsstationen

satorischer Art begegnen. Die in Nr. 100/1917 gründlich erörterten Vorzüge und Nachteile des vorgeschlagenen Verfahrens sollen hier nicht wieder aufgezählt werden. Bedenken bestehen gegen die Abwickelung der auf zugerollten Sendungen ruhenden Nachnahmen durch den Bestätter in eigener Verantwortung sowie gegen dessen Überwachung durch die ohnehin stark belastete Empfangsstation. Technisch unmöglich aber wäre es, besondere Nachnahmefrachtbriefe in das neue Abfertigungsverfahren einzuordnen, sodaß die Vorschläge nur verwirklicht werden könnten, wenn dessen Einführung scheitern sollte.

Anders verhält es sich dagegen mit der Frage, ob besondere Frachtbriefe für Stückgut und Wagenladungen eingeführt werden sollen. Ein dahingehender Antrag liegt z. Zt. der ständigen Tarifkommission vor. Mit Bezug darauf werden hiermit entsprechende Frachtbriefmuster vorgeführt,*) die dem Format der Zeitung entsprechend verkleinert, aber im richtigen Verhältnis dargestellt sind; ihre natürliche Größe soll 33 : 21 cm betragen. Die Entwürfe wollen das am Frachtbrief Gewohnte und bisher Gewordene in zweckmäßiger Weise mit dem Neuen verbinden und dabei das Ganze so klar und einprägsam wie möglich gestalten. Das charakteristische Frachtbriefbild wurde durch die Anordnung der zum Teil über die ganze Blattbreite gezogenen Adreß- und Inhaltspalten im allgemeinen beibehalten. Die Spalten für die äußeren Abfertigungszustände sind im oberen, für die inneren im unteren Teil des Musters vereinigt und im übrigen nach ihrer praktischen Beziehung zueinander geordnet. Der Frachtbrief kann genau in der Mitte gefaltet und die Rechnungshälfte für den Lade- und Beförderungsdienst abgeschieden werden, wodurch er hierfür recht handlich wird. Das Falten schützt auch die Anlagen und erhöht infolge der kleineren Fläche mehr als beim früheren Frachtbrief die Widerstandsfähigkeit, sodaß stärkeres Papier, das vielleicht das Pausen erschweren würde, nicht verwendet zu werden braucht. Die Fuhrleute können den Frachtbrief ebenfalls falten, wie sie es schon mit dem doppelten taten. Für die absichtlich im Kopf des Frachtbriefs belassene Spalte „Abgefertigt nach" sowie für die Wege- und Ladevorschrift wurde reichlich Raum vorgesehen und über die Adreßzeile eine weitere Linie gelegt für Änderungen durch nachträgliche Verfügungen. Das Nebeneinander von Nachnahme und Interessedeklaration ist vermieden. Wenn auf den Kontrollstempel nicht verzichtet und die Druckerlaubnis nicht wie für Postvordrucke freigegeben werden kann, müßte er im Kopf des Frachtbriefs in der linken Ecke noch untergebracht werden. Die Stempel der Umlade- und Unterwegsstationen können unbedenklich auf die Rückseite verwiesen werden, weil der Frachtbrief durch die vielen Stempel unruhig wirkt und bei der flüchtigen Art, in der sie aufgedrückt zu werden pflegen, an wichtigen Stellen leicht unlesbar und beschmutzt werden kann, insbesondere wenn fett- oder teerhaltige Farben verwendet werden. Auf der Rückseite wurde ferner Raum vorgesehen für Ergänzung der Inhalt- und Rechnungsspalten, Entzifferung der Nachnahme sowie für die Eisenbahn unverbindliche Vermerke des Absenders.

Die Frachtbriefkarte ist in der vollen Breite des Frachtbriefformats gedacht, weil durch die seitliche Abschmälerung, wie sie der Entwurf in Nr. 60/1916 vorsieht, die Adreß- und Inhaltspalten beeinträchtigt werden, die möglichst breit und bequem sein sollen; denn wenn der Versender zur Mitarbeit bei der Abfertigung gewonnen werden soll, darf er hier nicht beengt werden. Es darf auch nicht übersehen werden, daß die Inhaltspalte mancherlei Erklärungen des Absenders und Beurkundungen der Eisenbahn Raum bieten muß. Um Verwechslungen mit dem Frachtbrief zu vermeiden, wird die Frachtbriefkarte derart verkleinert, daß der den Stempelspalten des Frachtbriefs entsprechende Raum am unteren Rande wegfällt, sodaß sie am Schlusse der Rechnung in gerader Linie endigt. Die im übrigen freibleibenden Stellen können dienstlichen Vermerken dienen. Die Rückseite bleibt unbedruckt.

Bevor die Frachtbrief-Frage in diesem Sinne gelöst werden kann, müßte die entsprechende Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung und der Allgemeinen Tarifvorschriften beschlossen und durchgeführt werden.

*) Aus den vorliegenden getrennten Mustern für Stückgutsendungen und Wagenladungen dürfte sich ohne Zwang auch ein gemeinsames Muster für beide Fälle ableiten lassen.

Finanzielle Erfolge einiger Kolonialeisenbahnen.

Unter dieser Überschrift bringt die „Deutsche Straßen- und Kleinbahn-Zeitung" in ihrer Nr. 8 (vom 22. Februar) eine eindringliche Mahnung an unsere Feinde, dem deutschen Volke aus Rechtsgründen seinen bescheidenen bisherigen Besitz an überseeischen Kolonien zurückzugeben, und führt daran anknüpfend einige Kolonialbahnen auf, deren Wirtschaftsbild als Schulbeispiel dafür gelten darf, daß auch Kolonialeisenbahnen in überseeischen Kolonien von Anfang an ein glänzendes kaufmännisches Geschäft sein können, wenn ihnen die Gunst der Verhältnisse zustatten kommt. Wir entnehmen diesen Mitteilungen die nachstehenden Ausführungen.

In der belgischen Kongokolonie entwickelte sich die Kongobahn Matadi-Leopoldville, in der Spurweite von 765 mm mit 400 km Gesamtlänge erbaut und am 1. Juli 1898 dem Betrieb übergeben, dank ihres unbeschränkten Verkehrsmonopols zu einem glänzenden Geschäftsunternehmen; in den Jahren von 1898 bis 1912 schwankten die Betriebsüberschüsse zwischen 5,6 und 9,6 Mill. Franken und verzinsten das Anlagekapital von rd. 82 Mill. Franken — 164 000 M/km — durchschnittlich mit 9,7 %. Dementsprechend konnte die Gesellschaft für diese Zeiten auf ihre gewöhnlichen Aktien, mit Ausnahme des Jahres 1903, durchweg mehr als 16 % Dividende verteilen; diese betrug 1912 sogar 22½ %, 1913 noch 19 %. Erst der Preissturz des Kautschuks auf dem Weltmarkte und der Weltkrieg führten zugleich mit wiederholten scharfen Tarifherabsetzungen zu einer wesentlichen Verminderung der Einnahmen und Überschüsse. Gegen den Höchststand von 1911/12, Roheinnahme 14 150 900 Fr., Betriebsüberschuß 9 608 515 Fr., zeigt das Jahr 1914/15 eine Roheinnahme von 4 672 869 Fr. und einen Überschuß von nur noch 943 869 Fr., also ein Rückgang innerhalb dreier Jahre auf etwas weniger als ⅓ und $^1/_{10}$! Die Güterbeförderung fiel von 79 318 t im Jahre 1913/14 auf 40 447 t im Jahre 1914/15, die entsprechende Einnahme von 9 813 260 auf 3 939 051 Fr. Aber schon die folgenden Jahre brachten eine kräftige Erholung und im Jahre 1916/17 sehen wir den Güterverkehr mit 81 061 t das letzte Jahr vor dem Kriege (1913/14 79 318 t) sogar übertreffen. Insbesondere zeigt neuerdings der Talverkehr der Bahn (Richtung nach der Küste) in den Jahren 1913/14 bis 1916/17 eine ziemlich stetige Steigerung von 15 520 auf 53 873 t, also auf reichlich das Dreifache. Diese Entwicklung, die auf der starken Zunahme der Ausfuhr von Palmkernen, Palmöl und Kopal beruht, dürfte die Bahn ihrem wirtschaftlichen Gleichgewicht bald wieder zuführen. Das fortgeschriebene Anlagekapital beträgt heute 94 Millionen Franken; es wurde durch den Betriebsüberschuß verzinst:

1913/14 mit 5,75 % — 1915/16 mit 3,27 %
1914/15 mit 1,004 % — 1916/17 mit 4,01 %.

Es ist nicht zu verkennen, daß das Wirtschaftsbild der Kongobahn neuerdings erheblich von seinem früheren Glanze eingebüßt hat, insbesondere schwebt über der Bahn das Damoklesschwert des kostspieligen Umbaues in Kapspur, der wegen ihrer durch die Schmalspur und die sehr ungünstigen Steigungsverhältnisse (Höchststeigung 45 ‰) stark eingeschränkten Leistungsfähigkeit früher oder später notwendig werden dürfte, sobald der Verkehr etwa 200 000 t jährlich für jede Richtung überschritten haben wird. Die Kosten des Umbaues wurden vor dem Kriege auf 75 Millionen Franken geschätzt. Sie werden das Anlagekapital stark steigern und die Rente der Bahn entsprechend herabdrücken; anderseits werden sich die Betriebskosten der Bahn nach dem Umbau stark ermäßigen. Mit einer starken Steigerung des

Verkehrs wird man aber für die Zukunft um so sicherer rechnen dürfen, als die Eisenbahnen und Wasserstraßen des gewaltigen Kongobeckens mit ihrer Aus- und Einfuhr bis auf weiteres sämtlich auf das einzige Ausfallstor des Beckens, eben die Bahn Matadi-Leopoldville, angewiesen sind. Auch die weitere Zukunft des Unternehmens erscheint daher gesichert.

Die Delagoa-Bahn Laurenzo Markès-Garcia in Portugiesisch-Mosambik, als portugiesische Staatsbahn mit einer Gesamtlänge von 89 km in Kapspur hergestellt und am 1. März 1890 dem Verkehr übergeben, konnte ihren Güterverkehr von Anfang an glänzend entwickeln, da sie den natürlichen Hafen von Transvaal, Laurenzo Markès am Indischen Ozean, auf kürzestem Wege mit dem aussichtsreichen südafrikanischen Hinterland verbindet und sehr bald nach ihrer Entstehung die wichtigen Anschlüsse an das Eisenbahnnetz von Südafrika, insbesondere nach Pretoria und Johannesburg erhielt. Bei der stetig steigenden Ein- und Ausfuhr von Transvaal waren demnach die günstigsten Bedingungen für die Delagoa-Bahn gegeben. Ihre Bedeutung steigerte sich in der Folge um so mehr, je mehr Transvaal wirtschaftlich erstarkte und insbesondere die Transvaalkohle in steigenden Mengen zur Ausfuhr gelangte; diese betrug 1911 128 530 t, 1912 366 058 t, 1913 436 969 t.

Der Güterverkehr der Bahn stieg schon innerhalb der ersten 10 Betriebsjahre auf sechsstellige Zahlen. An Gütertonnen wurden befördert: 1901 134 031 t, 1908 471 033 t und 1910 785 876 t, das ist eine Steigerung innerhalb von neun Jahren auf nahezu das Sechsfache. Die Roheinnahmen und Betriebsüberschüsse der Bahn in Milreis (= 4,54 ℳ) zeigen folgende Zahlen:

	1901	1908	1909	1910
Roheinnahme	582 500	1 172 528	1 465 342	1 824 880
Betriebsüberschuß	257 040	483 203	758 038	937 203

Wenn man das kilometrische Anlagekapital von 85 190 ℳ/km zugrunde legt (Gesamtbetrag 1 689 600 Milreis*), so erhält man eine Kapitalverzinsung für die angegebenen Jahre von

15,2	28,6	44,9	55,47 %

Diese glänzenden Finanzergebnisse der Bahn machen es verständlich, daß sich Großbritannien schon lange eifrigst bemüht, den Erwerb dieser Goldgrube durchzusetzen oder doch maßgebenden Einfluß auf die Verwaltung der Eisenbahn zu gewinnen.

Die britische Uganda-Bahn wurde in Britisch-Ostafrika von Mombasa nach Port Florence mit 940 km Gesamtlänge in der 1 m-Spur erbaut und am 1. März 1902 dem Betrieb übergeben. Die Bahn überschreitet zwei große Wasserscheiden auf Paßhöhen von 2340 und 2545 m und hat daher zum großen Teil den Charakter einer Hochgebirgsbahn. Obwohl sie auf weiter Strecke anfangs gänzlich unbesiedelte, zum Teil sogar unfruchtbare Gebiete durchzieht und sich ihren Verkehr erst selbst schaffen mußte, hat sie ihr Wirtschaftsbild in überraschend kurzer Zeit glänzend zu gestalten vermocht. Das beruht im wesentlichen auf der raschen Erschließung des reichen Hinterlandes am Viktoriasee, das durch den dem Unternehmen angegliederten Dampferdienst der Bahn alsbald sehr umfangreiche Frachten zuführte. Die Verkehrszahlen zeigen die folgende starke Entwicklung:

	1905	1908	1910	1912
beförderte Reisende	218 632	284 871	403 224	500 304
„ Gütertonnen	39 657	57 226	77 478	172 694

Schon vom Jahre 1905, also dem 4. Betriebsjahre an, erzielte die Bahn Betriebsüberschüsse, die sich von 56 679 £ im Jahre 1905 auf 209 046 £ im Jahre 1912, auf 351 825 £ im Jahre 1917, also in 12 Jahren auf reichlich das Sechsfache steigerten. Das infolge der großen Bau- und Geländeschwierigkeiten verhältnismäßig hohe Anlagekapital der Bahn (für 1917 rd. 120 000 000 ℳ, also 127 660 ℳ für das Kilometer) wurde durch die Betriebsüberschüsse verzinst 1905 mit 0,99 %, 1912 mit 3,52 %, 1917 mit 5,98 %. Dieses Ergebnis beruht für 1917 allerdings zum Teil noch auf den Kriegsereignissen, indem nicht weniger als 41 % der Roheinnahme noch von dem starken Militärverkehr der Bahn herrühren. Im Januar 1917 war diese wieder in die Hände der Zivilverwaltung zurückgelangt, und es wird hervorgehoben, daß die gewöhnliche Unterhaltung und Erneuerung der Bahn sowie der Dampferflottille in den Kriegsjahren stark vernachlässigt wurde und daher in der nächsten Zeit erhebliche Geldmittel in Anspruch nehmen werde; für die Zukunft muß daher mit einer bedeutenden Steigerung der Betriebsausgaben und einer scharfen Abnahme der Betriebsüberschüsse gerechnet werden.

Gleichwohl darf das Wirtschaftsbild der Bahn, deren Tarife bemerkenswert niedrig sind, als überaus günstig bezeichnet werden.

Auch die Bahnen in der englischen Kolonie Goldküste, in Kapspur angelegt, zeigen in der raschen Entwicklung ihrer Einnahmen und Überschüsse ein glänzendes Wirtschaftsbild. Die 270 km lange Strecke Sekondi-Kumasi gelangte im September 1903 zur Vollendung, die Zweigbahn Tarkwa-Prestea-Broomassi, 32 km; wurde 1911 dem Betrieb übergeben. Ferner wurde eine zweite Stichbahn von Accra über Mangoasi und Komfrodua nach Jumapo, 95 km, im November 1916 vollendet, so daß für 1916 die Betriebslänge der gesamten Bahnen sich auf 399 km beläuft. Nachstehend die Entwicklung der Roheinnahmen:

1904	148 096 £	1910	253 329 £
1905	132 752 „	1911	285 917 „
1906	171 231 „	1912	315 372 „
1907	166 256 „	1913	360 592 „
1908	151 423 „	1914	383 008 „
1909	185 410 „	1915	447 295 „
		1916	489 912 „

in 12 Jahren also eine Steigerung auf das 3,3fache. Die Überschüsse betrugen 1910 168 529 £, 1915 263 488 £ und 1916 292 847 £ und ergeben eine Verzinsung des Anlagekapitals, das sich von 3 086 000 £ im Jahre 1915 auf 3 170 650 £ im Jahre 1916 steigerte, für diese beiden Jahre von 8,54 auf 9,24%. Hierbei darf man indes nicht verkennen, daß die starken Einnahmen wesentlich auf den sehr hohen Gütertarifen beruhen. Diese hohen Tarife sollen ausgesprochenermaßen als Ersatz für eine Eingeborenensteuer wirken, die als solche in dieser Kolonie nicht zur Erhebung gelangt. Auch die Verkehrszahlen sind recht bedeutend; es betrug die Zahl der beförderten

	1915	1916
Reisenden	854 541	888 442
Gütertonnen	269 922	898 593

Von besonderem Umfange ist die Kakaoverfrachtung; sie steigerte sich von 28 209 t im Jahre 1913 auf 41 082 im Jahre 1915. Seit September 1916 kommt auch die Verschiffung von Manganerzen (Braunstein) in Betracht, die sich voraussichtlich bald beträchtlich steigern wird.

Jedenfalls darf eine Kapitalverzinsung von reichlich 9% für eine Kolonialbahn nach nur 12jähriger Betriebsentwicklung als ein ausgezeichnetes Ergebnis bezeichnet werden.

Die 671 km lange Otavibahn in Deutsch-Südwestafrika, in 60 cm Spurweite erbaut und November 1906 eröffnet, erzielte vor dem Kriege, 1913, also in ihrem 7. Betriebsjahr, bei einem Personenverkehr von 47 353 Reisenden und einem Güterverkehr von 106 994 t eine Roheinnahme von 5 344 033 ℳ und einen Betriebsüberschuß von 2 960 656 ℳ. An der Roheinnahme ist der Güterverkehr mit 87% beteiligt. Die Bahn verzinste mit ihrem Betriebsüberschuß das Anlagekapital, d. h. ihren Kaufpreis bei der Verstaatlichung in Höhe von 25,14 Millionen Mark mit 11,77%. Dabei kommt ihr einmal der Umstand zustatten, daß das kilometrische Anlagekapital mit rd. 37 400 ℳ infolge der schmalspurigen Anlage und der ziemlich knappen Ausstattung der Bahn mit Stationen und Hochbauten verhältnismäßig niedrig ist, anderseits die Tatsache, daß der Bahn die Anwendung hoher Tarife vertraglich zugestanden ist und daß sie sich hervorragend günstiger Linien- und Verkehrsverhältnisse erfreut: umfangreiche Erzverfrachtungen, etwa 60% der beförderten Güter, werden in geschlossenen Zugladungen über die ganze Bahn zur Küste befördert, und die Gegenzüge bringen in großem Umfange Einfuhrfrachten und wichtige Bedarfsgegenstände für den Bergwerksbetrieb, so daß die Züge vorteilhaft ausgelastet, die Leerläufe der Güterwagen stark eingeschränkt sind. Mit einer Kapitalverzinsung von 11,8% steht die Otavibahn unter allen Kolonialbahnen mit an vorderster Stelle.

Die holländische Insel Java, an Fläche nicht ganz ein Viertel des Deutschen Reiches, bietet bei der großen Fruchtbarkeit des Landes und der Dichte der Bevölkerung (228 Einwohner auf 1 qkm) sehr günstige Vorbedingungen für eine glänzende Wirtschaftsentwicklung ihrer Eisenbahnen; deren Netz, überwiegend in Kapspur hergestellt, hat einen beträchtlichen Umfang erreicht, 1914: 2238 km Staatsbahn und 262 km Privatbahn, zusammen 2500 km, das sind 1,9 km auf 100 qkm (gegen den Durchschnitt der afrikanischen Schutzgebiete Deutschlands von nur 0,196 km). 1914 hatten die westlichen Staatsbahnen (1249 km) bei einem Personenverkehr von 25 316 022 Reisenden und einem Güterverkehr von 2 023 727 t einen Betriebsüberschuß von 7 497 242 fl., durch den das Anlagekapital (98 714 fl. für das Kilometer) eine Verzinsung von 6,12% erzielt. Noch günstiger stehen die östlichen Staatsbahnen (989 km), die bei etwas schwächerem Personenverkehr, aber bei einem Güterverkehr von 2 968 876 t einen Betriebs-

---

*) Mit einer allmählichen Erhöhung des Anlagekapitals wird zu rechnen sein; die Sätze für die Kapitalverzinsung würden sich dementsprechend etwas ermäßigen.

überschuß von 8 816 553 fl erzielten. Das ergab 1914 für das etwas niedrigere Anlagekapital von 86 068 428 fl, d. s. 87 026 fl für das Kilometer, die hohe Verzinsung von 10,2%. Die Zahlen der Vorjahre halten sich auf ungefähr gleicher Höhe. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, daß die Eisenbahnen von Java eine längere Verkehrsentwicklung hinter sich haben.

Die vorstehend erörterten Kolonialbahnen erzielen also, von der noch günstiger gestellten Delagoabahn abgesehen, neben ihrer weitgehenden mittelbaren Rente eine unmittelbare Rente, schwankend zwischen 5,98 und 11,77%, ein Ergebnis, mit dem gewiß jeder Geschäftsmann zufrieden sein darf. B.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Zur Ausstandsbewegung auf den deutschen Eisenbahnen.** Nachdem es eine Zeitlang schien, als ob es der bayerischen Regierung gelingen würde, die Ordnung und Ruhe in München wiederherzustellen, hat sich in den letzten Tagen die Lage dort dadurch verschlimmert, daß es der Besatzung des Hauptbahnhofs nicht gelungen ist, sich gegenüber den wiederholten Angriffen der Anarchisten zu halten. Am 14. und 15. d. Mts. hat dort eine richtige Schlacht getobt, die mit der Einnahme des Bahnhofs geendet hat. Damit war auch das Schicksal der Stadt entschieden. Die Anarchisten haben das Innere des Bahnhofs geplündert und verwüstet, auch seine nähere Umgebung weist starke Zerstörungen auf. 150 Tote und Verwundete sind gezählt worden. Nach den spärlichen aus München eingegangenen Nachrichten scheint dort völlige Anarchie zu herrschen. Die Stadt war zeitweilig von jedem Eisenbahnverkehr abgeschnitten, es scheint indessen gelungen zu sein, einige Verbindungen zur Durchführung der Lebensmittelzufuhr aufrecht zu erhalten. Die aus dem Norden kommenden Züge wurden nur bis Pasing abgefertigt. Auch im Eisenbahndirektionsbezirk Würzburg ruhte zeitweilig der Verkehr vollständig. — Auch Braunschweig ist mehrere Tage hindurch in einem Umkreis von 50 km von jedem Eisenbahnverkehr abgeschnitten gewesen. Der von der braunschweigischen Regierung angeordnete Generalstreik, der auch den Eisenbahnern aufgezwungen werden sollte, ist von diesen als „das größte Verbrechen an der Allgemeinheit" in verschiedenen Entschließungen aufs schärfste verurteilt worden. Eisenbahnerversammlungen haben beschlossen, der erzwungenen Arbeitsniederlegung den Proteststreik entgegenzusetzen, und gelobt, so lange in dem Streik zu verharren, bis der letzte Bewaffnete das Bahngebiet verlassen hat. Die von der Regierung zur Wiederherstellung der Ordnung nach Braunschweig entsandten Truppen wurden am 14. d. Mts. von Peine, Fallersleben und Harzburg aus in Pendelzügen an die Grenze Braunschweigs geführt. Am 15. April beschloß der revolutionäre Aktionsausschuß, den Generalstreik abzubrechen, wenn die Beamtenschaft vorher den Dienst wieder aufnähme. Diese Bedingung ist in einer allgemeinen Beamtenversammlung abgelehnt worden, vielmehr beschloß die Beamtenschaft, den Streik nicht eher abzubrechen, als bis die Arbeiterschaft den Generalstreik bedingungslos aufgibt und Sicherheit bietet, daß der Eisenbahn- und Postverkehr nicht mehr verhindert wird. Der Ausgang dieses Kampfes der beiden Gruppen ist bisher noch nicht entschieden. — Im Ruhrgebiet ist trotz des Rückganges des Streiks die Lage noch immer trostlos. Die Förderung hat einen solchen Rückgang erfahren, daß gegen 230 000 t in den normalen Kriegsmonaten jetzt täglich nur noch 35 000 t Kohlen gefördert sind, am 10. April sogar nur 12 000 t. Die Anforderung von Wagen ist von 25 000 auf 3500 zurückgegangen. Die Kohlenvorräte der Eisenbahn sind nach Zeitungsnachrichten so zusammengeschmolzen, daß sie nur noch wenige Tage ausreichen können. Es wird infolgedessen auf einigen preußischen Staatsbahnstrecken nur noch ein beschränkter Personenzugverkehr aufrecht erhalten, und es muß aus dem gleichen Grunde und wegen des knappen Bestandes an betriebsfähigen Lokomotiven und Wagen auch von jeder Sonderleistung aus Anlaß des Osterverkehrs abgesehen werden. — Im Danziger Gebiet ist seit dem 14. April die Arbeit in allen Betrieben und insbesondere auch in den Eisenbahnwerkstätten wieder aufgenommen worden. Auch in Graudenz, Marienburg und Dirschau wird wieder gearbeitet. Der Zugverkehr ist dort normal.

— **Durchgehende Arbeitszeit in der Bahnunterhaltung.** Auf den Antrag des Arbeiterrats einer Eisenbahndirektion auf allgemeine Einführung der durchgehenden Arbeitszeit für alle Bahnunterhaltungsarbeiter des Direktionsbezirks hat der preußische Eisenbahnminister entschieden, daß die Frage, ob durchgehende oder geteilte Arbeitszeit einzurichten sei, nicht allgemein, sondern von Fall zu Fall — soweit erforderlich — im Benehmen mit der unmittelbar beteiligten Arbeiterschaft oder ihrer berufenen Vertretung zu regeln sei. Nach Auffassung der Eisenbahnbehörden ist die durchgehende Bahnunterhaltungsarbeit aus dienstlichen Gründen unerwünscht; sie stellt besonders in der heißen Jahreszeit an die Widerstandsfähigkeit des Personals Anforderungen, denen die älteren wie die jugendlichen Arbeiter kaum gewachsen sein werden. Mit Rücksicht hierauf sollen die Arbeiter, die auf die Einführung der durchgehenden Arbeitszeit drängen, in angemessener Weise auf die Nachteile aufmerksam gemacht werden, denen sie sich bei durchgehender Arbeitszeit aussetzen.

— **Unterbringung deutscher Kinder in der Schweiz.** Das schweizerische politische Departement hat die Bewilligung zur Unterbringung von mehreren tausend unterernährten deutschen Kindern in der Schweiz ohne jede Gegenleistung deutscherseits erteilt. Die Kindertransporte werden daher bereits binnen kurzem wieder aufgenommen werden können. Es kann damit gerechnet werden, daß insgesamt etwa 3000 Kinder für je etwa 10 Wochen oder 6000 Kinder für je etwa 5 Wochen oder 1200 Kinder bei etwa 5wöchentlichem Austausch für insgesamt 6 Monate nach der Schweiz verbracht werden können. Nach den aus der Schweiz hierher gelangten Nachrichten ist es jedoch nicht ausgeschlossen, daß eine noch wesentlich größere Zahl im Laufe des Sommers nach der Schweiz entsandt werden kann.

Für das Gelingen dieses großzügigen Fürsorgewerkes ist, wie bei der Arbeit in den Vorjahren, eine zweckentsprechende und straffe Regelung der Transportfrage von entscheidender Bedeutung. In den letzten Jahren waren auf Anregung der deutschen Gesandtschaft in Bern von dem Chef des Feldeisenbahnwesens die Linienkommandanturen mit der Durchführung der Transporte beauftragt, und demgemäß wurden die Transporte wie Militärtransporte behandelt. Mit der allgemeinen Geschäftsführung war die Linienkommandantur F in Karlsruhe betraut worden, bei der die Kinder von der „Zentralstelle für die Unterbringung erholungsbedürftiger deutscher Kinder in der Schweiz" in Männedorf b. Zürich abgerufen wurden. In diesem Jahre ist die Durchführung in dieser Weise nicht mehr möglich. Die Vertreter der beteiligten Regierungen in der Kriegsbetriebsleitung haben deshalb vereinbart, daß die Geschäftsführung für alle die Kinderbeförderung nach der Schweiz betreffenden allgemeinen Fragen und für die Bearbeitung aller über Basel und Konstanz zu leitenden Kindertransporte von der Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen in Karlsruhe übernommen werden, während die Geschäftsführung für die Bearbeitung der über Lindau zu fahrenden Transporte vom Verkehrsamt in München übernommen werden soll. Für die preußische Staatseisenbahnverwaltung wird die Eisenbahndirektion in Frankfurt (Main) die Vermittlung aller die Kinderbeförderung nach der Schweiz betreffenden allgemeinen Fragen übernehmen.

— **Stand der Elektrisierung der preußischen Staatsbahnen Anfang März 1919.** (Nach den in der Deutschen Verkehrszeitung abgedruckten Mitteilungen des Geheimrats Wittfeld vom Ministerium der öffentl. Arbeiten.) Die preußische Staatsbahnverwaltung hat sich seit etwa 20 Jahren mit der elektrischen Zugbeförderung beschäftigt. Sie erkannte darin von vornherein eine Betriebsform, die grundsätzlich geeignet erschien, durch ihre Vorzüge — gute Ausnutzung der Brennstoffe, Verwendbarkeit heiztechnisch minderwertiger Brennstoffe (aschenreiche Steinkohle, Braunkohle, Torf, Abfallbrennstoffe) und der Wasserkräfte zur Zugbeförderung, Ersparnis an Unterhaltungskosten und persönlichen Ausgaben, Erhöhung der Jahresleistung, der Triebfahrzeuge, praktisch unbegrenzte Leistungsfähigkeit der Triebfahrzeuge — mit der Zeit den Dampfbetrieb zu ersetzen. Zunächst wurde nach der am meisten zweckmäßigen Form des Betriebstroms gesucht. Nach sorgfältigen Vorarbeiten, u. a. Einrichtung elektrischen Betriebes auf der Anhalter Vorortbahn und auf der Strecke Johannisthal-Spindlersfeld (vorübergehend), Blankenese-Ohlsdorf, Dessau-Bitterfeld, wurde dafür endgültig einfacher Wechselstrom mit 16⅔ Perioden bei 15 000 Volt Leerlaufspannung im Fahrdraht gewählt. Mit Ausnahme Italiens sind alle europäischen Länder, die elektrische Zugbeförderung in größerem Umfange planen, hierin gefolgt. Vor etwa acht Jahren wurde zwischen den Staatseisenbahnverwaltungen von Preußen, Bayern und Baden ein verbindliches Abkommen geschlossen, worin diese und noch andere wichtige Einzelheiten ein für allemal fest-

gelegt worden sind. Sachsen und auch die übrigen Einzelstaaten werden sich diesem Abkommen ohne Zweifel anschließen, wenn sie dazu angeregt werden; die Grundlage für die Vereinigung der zukünftigen elektrischen Bahnnetze Deutschlands wäre dadurch geschaffen. Bekanntlich hat dann die preußische Eisenbahnverwaltung die Einrichtung elektrischer Zugbeförderung auf der Strecke Magdeburg-Leipzig-Halle und der schlesischen Gebirgsbahn (Lauban-Königszelt mit südlichen Abzweigungen) in Angriff genommen. Der Krieg hat diese Arbeit unterbrochen. Sie ist im November vorigen Jahres wieder aufgenommen worden und soll so gefördert werden, daß der Betrieb auf beiden Strecken etwa Mitte 1920 in dem ursprünglich geplanten Umfange möglich sein wird. Eine bei Kriegsausbruch bereits vollendete Teilstrecke der schlesischen Gebirgsbahn konnte die ganze Kriegszeit hindurch betrieben werden, wodurch es möglich wurde, die Einrichtungen zur Erzeugung und Verteilung der elektrischen Arbeit — darunter eine Fernleitung mit 80 000 Volt Leerlaufspannung und eine Anzahl neuer Lokomotivformen von ungewöhnlich hoher Leistung bis zu 3000 PS. — gründlich zu erproben. Schon bei den vorerwähnten beiden Strecken ist daran gedacht worden, aus den Brennstoffen Düngesalze und Teererzeugnisse herauszuholen und die Kraftwerke, die durch den Eisenbahnbetrieb allein nur mäßig ausgenutzt werden, durch Abgabe elektrischer Arbeit für andere Zwecke (Landesversorgung, Herstellung chemischer und metallurgischer Erzeugnisse in angegliederten Nebenbetrieben) auf hohe Jahresbetriebsstunden zu bringen. Damals waren die Hilfsmittel hierzu noch zu wenig entwickelt. In der Kriegszeit ist dies nachgeholt worden, sodaß die Verwirklichung jener Gedanken heute möglich ist. Dies soll unter Nutzung der neuesten Erfahrungen (Urteererzeugung) erstmalig bei dem zunächst auszuführenden elektrischen Betrieb auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen geschehen, zu dessen Vorbereitung der frühere Landtag seinerzeit 25 Millionen Mark bewilligt hatte. Bei den elektrischen Lokomotiven wird gegenwärtig mit Erfolg daran gearbeitet, die Anzahl der Grundformen auf einige wenige (3 bis 4) zu vermindern und diese so zu gestalten, daß sie geringe Unterhaltungskosten, einfache Wirtschaftseinrichtungen und große Jahresleistungen ergeben. Um die Betriebskosten der Kraftwerke zu vermindern, wird geplant, auf den elektrischen Strecken eine Anzahl für die Kraftwerksbelastung ungünstig liegender Züge mit Öllokomotiven (Diesellokomotiven oder dergl.) zu befördern, die das bei der Vergasung fallende Treiböl verarbeiten. Militärisch ist dies bedeutsam, weil dadurch für einen erheblichen Teil (etwa ⅕) des gesamten Lokomotivbestandes Freizügigkeit gewahrt bleibt. Die Schwierigkeiten, die anfänglich der Landesversorgung aus Eisenbahnkraftwerken wegen der besonderen Stromform des Bahnbetriebes entgegenstanden, sind inzwischen beseitigt worden (Gleichrichter, Bergmann-Einankerumformer). Auch ist es gelungen, gegen Störung und Gefährdung der Telegraphenleitungen Abhilfe zu finden. Der allgemeinen Einführung der elektrischen Zugförderung bietet sich heute kein technisches Hindernis mehr. Wirtschaftlich würde sie außerordentliche Vorteile bringen und in nicht geringem Maße zur Milderung der wirtschaftlichen Nöte Deutschlands beitragen.

— **Die Rechte der württembergischen Staatseisenbahner.** Im Finanzausschuß der württembergischen Landesversammlung wurde, wie wir dem Schwäb. Merkur entnehmen, die Übernahme der württembergischen Eisenbahnen durch das Reich erörtert; dazu wurde ein Antrag angenommen, wonach von der Staatsregierung erwartet wird, daß sie bei Überführung der württembergischen Verkehrsanstalten in die Verwaltung des Reiches dahin wirken werde, daß nicht nur die wirtschaftlichen und finanziellen Interessen des Landes, sondern auch die wohlerworbenen Rechte der zu übernehmenden Beamten und Arbeiter, insbesondere auf dem Gebiete des Einkommens und Ruhegehalts, gewahrt würden.

— **Eine Erklärung des Eisenbahnbeamtenbundes.** Auf der vom 12. bis 14. April 1919 in Berlin abgehaltenen außerordentlichen Tagung der bevollmächtigten Vertreter aller Eisenbahnbeamtengruppen aus allen Teilen Preußens wurde eine Entschließung einstimmig angenommen, in der es heißt: Die preußische Regierung hat durch die Tagespresse in einer Erklärung vom 7. April 1919 (Nr. 28, S. 282 d. Ztg.) mit schärfsten Maßnahmen für den Fall eines Eisenbahnbeamtenstreiks gedroht. Gegen diese Erklärung erhebt der Eisenbahnbeamtenbund schärfsten Einspruch, denn es war für diese Erklärung kein Grund vorhanden, weil von der Organisation keine Streikdrohung ausgesprochen worden war. Der Eisenbahnbeamtenbund erklärt weiter, daß er sich vorbehält, selbst zu entscheiden, ob und wann er das Mittel des Streiks zur Durchsetzung seiner Forderungen anwenden will.

— **Automobil-Schnellverbindung Berlin-Leipzig.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat, wie die Berl. Börs.-Ztg. mitteilt, im Einvernehmen mit dem Sächsischen Ministerium des Innern dem Reisebureau des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs die Genehmigung erteilt, zur Beförderung von Personen eine Kraftfahrzeug-Linie Berlin—Leipzig während der Zeit vom 15. April bis 15. Mai 1919 zu betreiben. Dieser Auto-Schnell-Verkehr soll mittels sechssitziger offener und geschlossener Tourenwagen durchgeführt werden; die Fahrt wird etwa 5 Stunden betragen.

Deutschösterreich.

— **Die Ausgestaltung der Wiener Stadtbahn.** Schon vor dem Kriege wurden Verhandlungen über den Plan gepflogen, den Fernbahnverkehr durch die Errichtung eines Hauptbahnhofes in Wien zusammenzufassen. Diese Beratungen scheinen kein Ergebnis gezeitigt zu haben, wobei auch die Platzfrage für den zu errichtenden Hauptbahnhof eine Rolle gespielt haben dürfte. Im letzten Teil der Verhandlungen ist daher von der Errichtung eines Hauptbahnhofes Abstand genommen worden. Die Staatsbahndirektion beabsichtigt dafür, wie verlautet, die Wiener Stadtbahn auszugestalten. Die Gürtel- und die Wientallinie sollen viergleisig ausgebaut werden, und auch die Elektrisierung soll beschlossene Sache sein. Ob auch die Verbindungsbahn und die Vorortelinie der Stadtbahn bei dieser Ausgestaltung in Betracht kommen, steht noch nicht fest. Auch bezüglich des Baues der Untergrundbahn ist kein weiterer Fortschritt zu verzeichnen.

— **Belieferung Deutschösterreichs mit deutscher Kohle.** Die Verhandlungen der d. ö. Abgesandten mit dem Reichskohlenkommissar Geheimrat Stutz wegen Steigerung der Belieferung Deutschösterreichs mit deutscher Kohle sind sofort aufgenommen worden, führten aber zunächst für Deutschösterreich zu keinem befriedigenden Ergebnis. Die d. ö. Abgesandten begaben sich sodann nach Weimar und führten dort die Verhandlungen mit dem Reichspräsidenten Ebert, dem Ministerpräsidenten Scheidemann und dem Reichsminister Erzberger fort. Sowohl der Reichspräsident als auch die Reichsminister erkannten die schwierige Lage Deutschösterreichs hinsichtlich der Kohlenversorgung an und stellten eine verstärkte Belieferung mit deutscher Kohle in Aussicht.

— **Die Verhandlungen der österreichischen Seeschiffahrtsgesellschaften mit Italien.** Nach der Umwälzung hat Italien seine Hand auf die österreichischen Seeschiffahrtsgesellschaften gelegt. Es ist bereits berichtet worden, daß eine italienische Unternehmergesellschaft die Mehrheit der Lloydaktien erworben hat. Die anderen Seeschiffahrtsgesellschaften sind nicht in der gleichen Lage wie der Lloyd, da bei ihnen kein königlicher Kommissär eingesetzt ist und sie im Rahmen der Weisungen des italienischen Armeeoberkommandos ihre Geschäfte frei betreiben können. Die Navigazione Libera hat ihre Schiffe an die italienische Regierung verpachtet, zur Erwerbung neuer Fahrzeuge 22 500 Aktien ausgegeben und bei einer italienischen Gesellschaft untergebracht. Die Navigazione Libera hat Unterhandlungen eingeleitet, um die im Bau befindlichen 12 Schiffe, die einen Gesamttonnengehalt von 116 000 haben, an eine neue Gesellschaft zu übertragen, welche diese Schiffe nach ihrer Fertigstellung übernimmt und an die italienische Regierung zu einem Preise verchartert, der es ermöglicht, die Tonne ungefähr auf ein Fünftel des Anschaffungswertes binnen zwei Jahren herunterzutilgen. Die Austro-Americana hat wie die anderen österreichischen Seeschiffahrtsgesellschaften ihre Schiffe an die italienische Regierung zu 20 Lire für die Tonne Tragfähigkeit und den Monat verpachtet.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Neutralisierung des Ostrau-Karwiner Gebietes.** Seit längerer Zeit wird der Gedanke erörtert, das Kohlengebiet unter zwischenstaatliche Verwaltung zu stellen, und die gegenwärtig in Teschen tagende Ententekommission hat dies kürzlich der Friedenskonferenz in Versailles vorgeschlagen, um den im Revier wohnenden drei Nationalitäten (Deutschen, Tschechen und Polen) in gleicher Weise gerecht zu werden und den bestehenden Arbeiterunruhen wenigstens die nationalen Ursachen zu entziehen. Sie erwartet hiervon eine Hebung der Kohlenförderung und gleichmäßigere Verteilung an die einzelnen Nationalstaaten. Die Internationalisierung des Gebietes hätte aber auch die weitere Folge, daß die Verwaltung der Kohlenwerke in der Lage wäre, ihren Betrieb

ausschließlich nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen. Die Kohle würde dann nicht mehr als ein Machtmittel oder als ein Kompensationsobjekt behandelt werden, sondern könnte allen Staaten je nach der Größe ihres Bedarfes gleichmäßig zugute kommen.

Übrige europäische Länder.

— **La Ligne du 45. Parallèle.** Eine französisch-italienische Vereinigung betreibt schon seit einigen Jahren die Verbesserung der Verbindung zwischen Bordeaux und Oberitalien und hat ihre Bestrebungen auch während des Krieges nicht ruhen lassen. Wahrscheinlich hat sogar der Krieg mit der durch ihn veranlaßten Annäherung von Italien an Frankreich und das Bestreben, den Verkehr zwischen dem Atlantischen Ozean und Italien von den weiter nördlich gelegenen Verbindungen, die deutsches Gebiet berühren, abzulenken, den Gedanken, eine neue Verbindung durch Frankreich herzustellen, gefördert. Da der Ausgang und der Endpunkt der neuen Verbindung, Bordeaux und Turin, ungefähr auf dem 45. Längengrad liegen, verfolgt die Vereinigung, die früher unter der Losung „Suisse-Océan" arbeitete, ihre Bestrebungen jetzt unter dem Schlagwort „La Ligne du 45. Parallèle". Diese Bezeichnung gewinnt noch dadurch an Berechtigung, daß auch die östliche Fortsetzung in der Richtung auf Venedig zu diesem Längengrad folgt. Die neue Verbindung soll, wie schon gesagt, von Bordeaux ausgehen und zunächst die bestehenden Strecken der Orléans-Bahn über Libourne, Coutras, Périgueux bis Limoges benutzen. Von dort bis Gannat, eine Entfernung von etwa 240 km in der Luftlinie, soll eine neue Bahn über St. Sulpice les Champs und Auzances gebaut werden, um den Weg, der ohne einen solchen Neubau über die für den durchgehenden Verkehr wenig geeignete Strecke Montluçon und Commentry oder über Clermont-Ferrand und Riom führen würde, abzukürzen. Von Gannat würde der Weg weiter über St. Germain des Fossés, La Pacaudière und Roannes nach Lyon führen, doch werden auch andere Möglichkeiten erörtert, z. B. der Bau einer neuen Bahn, die bei La Pacaudière abzweigen und eine unmittelbare Verbindung mit der Eisenbahn Paray le Monial-Roannes der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn herstellen soll. Hierdurch würde zwar die Entfernung um 14 km verlängert, dafür aber eine verlorene Steigung von 42 m vermieden. Wegen der genannten Neubaustrecken kommt auch in Frage, die bestehenden Bahnen so auszubauen, daß sie sich besser als in ihrem jetzigen Zustande für einen durchgehenden Schnellzugverkehr eignen. Von Lyon aus würden dann die bestehenden Verbindungen mit Italien über die Schweiz — Bourg oder Culoz, Bellegarde, Genf, Lausanne und den Simplon — oder über Chambéry, Modane, den Mont Cenis nach Turin benutzt werden. Die Vereinigung zur Förderung der vorstehend beschriebenen französisch-italienischen Verbindung hat sich neuerdings an die französische Regierung mit dem Antrag gewendet, ihr Unternehmen zu unterstützen.

Bücherschau.

— **Prof. Dr. J. Steiger: Die Schweizerischen Bundesbahnen; ihre Entwicklung und ihre Leistungen.** Bern 1919. Verlag von Stämpfli & Co.

Diese Denkschrift ist ein Auszug aus einem im Auftrag der Konferenz der kantonalen Finanzdirektoren nach Darstellungen des eidgenössischen statistischen Büros und der Schweizerischen Bundesbahnen herausgegebenen Werke „Der Finanzhaushalt der Schweiz". Sie will einen Überblick über den Werdegang der Schweizerischen Bundesbahnen (S.B.B.) seit Beginn des Verstaatlichungswerks bis in die neueste Zeit geben und zeigen, wie sich der Eisenbahnbetrieb und die Eisenbahnfinanzen unter der Bundesleitung entwickelt haben.

Auf Grund der Botschaft des Bundesrats vom 25. März 1897 betr. den Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen sind im Jahre 1903 zunächst die Jura-Simplon-, die Zentralbahn, die Nordostbahn und die Vereinigten Schweizerbahnen verstaatlicht worden. Sechs Jahre später kam die Gotthardbahn hinzu, im Jahre 1912 eine auf Genfer Gebiet liegende Grenzstrecke, im Jahre 1913 die Neuenburger Jurabahn und am 1. Oktober 1918 zwei kleine, im Kanton Zürich gelegene Bahnen, die Tösstal- und die Wald-Rüti-Bahn. Damit haben die S.B.B. eine Baulänge von 2829 km (davon 72 km schmalspurig) erreicht. Das für den Rückkauf aufgewendete Kapital belief sich auf 1207 Millionen Franken. Steiger ist der Ansicht, daß dieser Kaufpreis im allgemeinen den berechtigten Ansprüchen des Bundes und der Eisenbahngesellschaften entsprochen hat. Allerdings mußten die S.B.B. in den seit Beginn des Verstaatlichungswerks verstrichenen 15 Jahren große Aufwendungen zur Ergänzung und Verbesserung des Netzes machen. Es handelte sich dabei weniger um den Bau neuer Strecken, als um die Herstellung zweiter Gleise, besserer Signalanlagen, Bahnunterführungen, Erweiterung von Stationsanlagen, Abkürzung unwirtschaftlicher Strecken (Hauenstein-Basistunnel!) usw. Auch der Betriebsmittelpark mußte durch die Beschaffung stärkerer Lokomotivarten, bequemerer und mehrachsiger Personenwagen und von Güterwagen mit größerem Fassungsvermögen ausgestaltet werden. Der Fahrplan ist durch Einführung eines großzügigen Arbeiter- und Lokalverkehrs und durch Schaffung durchgehender Personenzüge und zahlreicher Speise- und Schlafwagenkurse verbessert worden. Die Botschaft betr. den Rückkauf der Hauptbahnen bestimmte, daß die auf den Privatbahnen geltenden niedrigsten Tarife auf dem ganzen Bundesbahnnetz Anwendung finden sollten. Dadurch ist der S.B.B. eine große Belastung auferlegt worden. Die Tarife, vor allem die der Rückfahrkarten, entsprachen nicht den billigen Anforderungen des Unternehmens, wenn die außerordentlich hohen Betriebskosten, die in der Schweiz wegen der Geländeschwierigkeiten und des Mangels an eigener Kohle erwachsen, in Betracht gezogen werden. Jedenfalls haben die Eisenbahnüberschüsse nicht gestattet, neben der Bereitstellung von Mitteln für laufende Bedürfnisse noch Reserven anzusammeln, die genügt hätten, dem Unternehmen über so schwere Zeiten, wie sie der Krieg auch für die Schweiz gebracht hat, hinwegzuhelfen. Steiger bringt ein sehr umfangreiches und interessantes statistisches Material für die Jahre 1903 bis 1916, aus dem sich ergibt, daß der schöne Aufschwung, den die Betriebsleistungen der S.B.B. seit der Verstaatlichung in einer nur durch geringe Schwankungen unterbrochenen steigenden Bewegung genommen hatten, mit dem August 1914 ein jähes Ende gefunden hat. Der Verkehrsrückgang, der durch das Ausbleiben des Fremdenverkehrs und den Abbruch des internationalen Güterverkehrs gleich nach Kriegsausbruch einsetzte, erreichte im Jahre 1915, als Italien in den Krieg eintrat, seinen Höhepunkt. Im Jahre 1916 begann dann wieder eine leichte Besserung, die vor allem im Güterverkehr weiter zugenommen hat. Die Zahl der Tonnenkilometer und vor allem der von einer Gütertonne durchschnittlich zurückgelegten Kilometer ist einmal durch das Hinzutreten der Gotthardbahn mit ihren langen Durchgangsstrecken und dann auch infolge der Verkehrsverschiebungen im Kriege erheblich gewachsen, weil die ausländischen Massengüter nur noch über wenige Grenzpunkte (Basel für Eisen und Kohlen und Genf für Getreide, Mehl, Fett, Zucker, Futtermittel usw.) in die Schweiz eintraten und von dort aus lange Bundesbahnstrecken zurückzulegen hatten.

Die finanziellen Ergebnisse der Kriegsjahre sind sehr unerfreulich. Den von der S.B.B.-Verwaltung eingeführten Tarifmaßnahmen (Kriegszuschläge, Beseitigung von Ausnahmetarifen usw.) standen noch weit erheblichere Kriegsopfer gegenüber. Dahin gehören die gewaltigen Leistungen für die Militärverwaltung. Die Beförderung von 390 Millionen Personenkilometern für Militärtransporte des Grenzbewachungsdienstes mußte zu 1,35 Cts. ausgeführt werden gegen 7,6 Cts. Selbstkosten. Der Ausfall betrug rund 14 Millionen Francs. Aus der Beförderung von anderen Kriegstransporten (Vieh, Materialien) unter Selbstkostenpreis entstand ein Ausfall von 20 Mill. Frs. Dazu kamen Tarifbegünstigungen für die kriegführenden Staaten bei Beförderung von Kriegsgefangenen, Sanitätspersonen, Krankenschwestern usw. in Höhe von 2 Mill. Frs. Viel schwerer wogen aber die gewaltig angewachsenen Ausgaben. Im Anfang des Krieges versuchte man mit Erfolg, die Ausgaben durch Nichtbesetzung frei gewordener Stellen, Einschränkung unrentabler Züge usw. einzudämmen. Die allgemeine Aufwärtsbewegung der Löhne und der Kosten für alle Materialien hat aber die Schweiz ebenso zu spüren gehabt, wie die übrigen europäischen Länder. So kam es, daß die S.B.B. schon im Jahre 1914 ein Passivsaldo von rund 9 Millionen Frs. auf das folgende Jahr übertragen mußten und sich dieses im Jahre 1915 auf 25,8, im Jahre 1916 auf 44,5 Mill. Frs. erhöhte. Aus den Gewinn- und Verlustrechnungen ergaben sich nach Berücksichtigung der Aufwendungen für Verzinsung der Anleihen, Tilgung des Anlagekapitals, Einzahlungen in die Spezialfonds usw. in den Kriegsjahren 1914—1919 Ausgabenüberschüsse, die sich in runden Zahlen auf 9, 26, 45, 74, 125 und (nach Voranschlag) 197 Millionen Frs. gestellt haben. Diese Fehlbeträge müssen wiederum verzinst und getilgt werden. Wenn man auch hoffen kann, daß mit Beendigung des Krieges allmählich gesundere Verhältnisse eintreten werden, so wird die Bundesbahnverwaltung doch noch auf lange Zeit hinaus in ihrer Tarif-, Verkehrs- und Finanzpolitik große Vorsicht und Zurückhaltung üben müssen. — t.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Bezeichnung von Stationen.

isenbahndirektionsbezirk Erfurt. Vom ai d. J. ab erhält der an der Bahnstrecke Neudietendorf—chenhausen belegene Bahnhof Zella St. Blasii die Behnung Zella-Mehlis und der an der Bahnstrecke nshausen—Zella St. Blasii belegene Bahnhof Mehlis die eichnung Zella-Mehlis West.

Sächsische Staatseisenbahnen. Der an der Schmalspurlinie Mügeln b. Pirna—Geising-Altenberg gelegene Bahnhof Glashütte hat die Bezeichnung Glashütte (Sa.) und der an derselben Linie gelegene Bahnhof Bärenstein bei Glashütte dementsprechend die Bezeichnung Bärenstein b. Glashütte (Sa.) erhalten.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachrufe.

Am 30. März d. J. verstarb in Loschwitz bei Dresden, seinem nach Ausscheiden aus dem Staatsdienste gewählten Ruhesitz, nach kurzer Krankheit ler Eisenbahndirektionspräsident a. D. Wirkliche Geheime Oberregierungsrat

Herr **Johannes Schulze-Nickel**

n 71. Lebensjahre.

Der Verstorbene, der am 1. Mai 1879 als Gerichtsassessor in den Dienst er Staatseisenbahnverwaltung eintrat, war vom 1. Mai 1905 bis 31. Oktober 1913 Präsident der Eisenbahndirektion in Posen.

Ausgestattet mit den vornehmsten Charaktereigenschaften und beseelt on dem Bestreben wohlwollendster Fürsorge für das gesamte Personal, hat er Verstorbene sich der Wertschätzung und Hochachtung bei Mitbeamten wie ei Untergebenen in hohem Maße zu erfreuen gehabt.

Seine allseitig geschätzte, verdienstvolle Wirksamkeit sichert ihm unser hrendes Gedenken auch über das Grab hinaus.

Posen, den 7. April 1919. (475)

Der Präsident,
die Mitglieder und Hilfsarbeiter der Eisenbahndirektion.

Am 5. April 1919 verschied im 54. Lebensjahr der Eisenbahn-Verkehrsnspektor

Herr **Paul Wehner** in Schneidemühl.

Der Verstorbene gehörte über 32 Jahre der Staatseisenbahnverwaltung n und war seit dem 1. Juni 1910 als Vorstand des Eisenbahnverkehrsamtes n Schneidemühl tätig.

Wir verlieren in dem zu früh Dahingeschiedenen einen durch fachliche üchtigkeit, Pflichttreue und persönliche Liebenswürdigkeit ausgezeichneten Mitarbeiter, dem wir dauernd ein ehrendes Andenken bewahren werden.

Bromberg, den 13. April 1919. (477)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Binnen-Gütertarif der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Vom 20. April 1919 an gelten die Frachtsätze der Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif) für Gaskoks, von Gasanstalten versendet, 6a für Steinkohlen usw. und 6b für Braunkohlen usw. nur bei Verwendung der Sendungen im Inlande, nicht auch in Österreich-Ungarn. Als Inland gilt ferner nur noch das Gebiet des Deutschen Reiches. Das sofortige Inkrafttreten der Maßnahme gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914, S. 455).

Dresden, am 15. April 1919. (479)
Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenbahnen.

Preußisch-Hessisch-Bayerischer Tierverkehr.

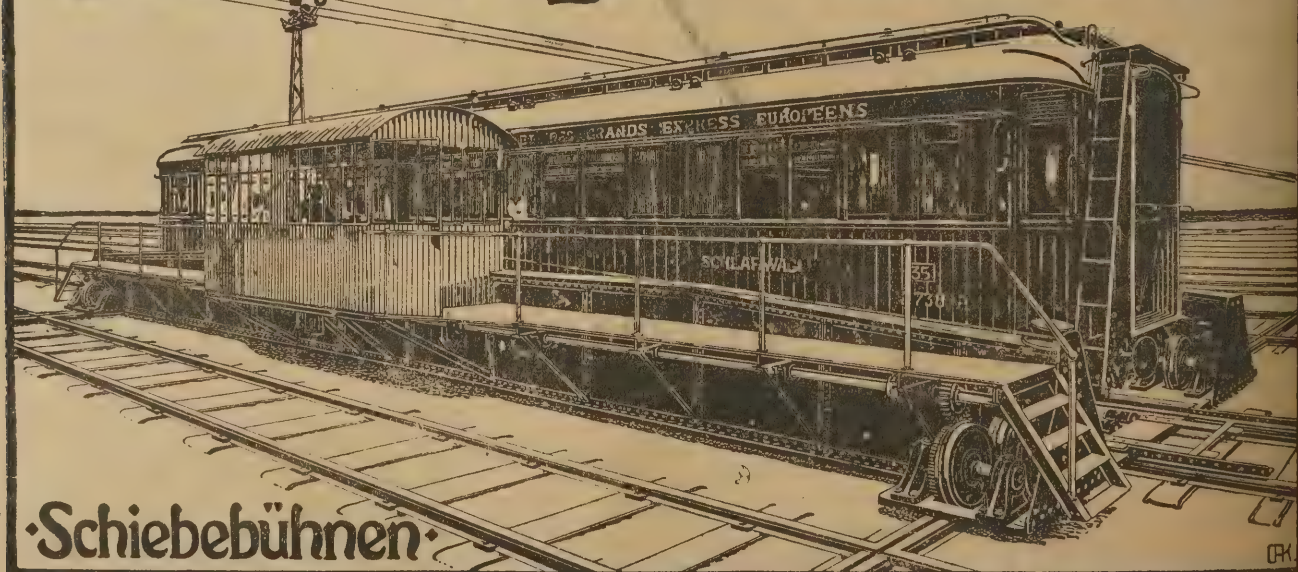
Vom 20. April d. J. ab treten im Verkehr der Station Farge geringe Kürzungen der Entfernungen und Ermäßigungen der Frachtsätze in Kraft.

Erfurt, den 14. April 1919. (478)
Eisenbahndirektion.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Der durch Ausschreiben in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 3 vom 11. Jan. 1919 eingeführte Zuschlag vom Wert für die Verwahrung von Gütern wird für Güter, die ab 15. April 1919 zur Auflieferung kommen, auf ½% ermäßigt. Der Zuschlag wird ohne Rücksicht darauf erhoben, ob die Güter mit oder ohne vorherige Lagerung zur Beförderung gelangen.

München, den 10. April 1919. (476)



Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 31. Berlin, den 8. Mai 1920. LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 8 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 40 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 45 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 50 Pf. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 1.35 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 31. | Berlin, den 8. Mai 1920. | LX. Jahrgang.

Inhalt:

Wegen des Pfingstfestes fällt die am 26. d. Mts. fällige Nummer der Zeitung aus.

Die Wirtschaftsführung der Reichseisenbahnen.

Von Staatsminister a. D., Wirkl. Geh. Rat Hoff.

I. Allgemeines.

Die Richtschnur für die Wirtschaftsführung der zu einem einzigen Unternehmen vereinigten bisherigen Staatseisenbahnen bildet der Artikel 92 der Reichsverfassung, der wörtlich lautet:

„Die Reichseisenbahnen sind, ungeachtet der Eingliederung ihres Haushalts und ihrer Rechnung in den allgemeinen Haushalt und in die allgemeine Rechnung des Reichs, als ein selbständiges wirtschaftliches Unternehmen zu verwalten, das seine Ausgaben einschließlich Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschuld selbst zu bestreiten und eine Eisenbahnrücklage anzusammeln hat. Die Höhe der Tilgung und der Rücklage sowie der Verwendungszwecke der Rücklage sind durch besonderes Gesetz zu regeln."

Die Reichseisenbahnen sind danach als „selbständiges wirtschaftliches Unternehmen" zu verwalten, und das Unternehmen soll die Ausgaben, die es zur Verwaltung, d. i. zur gesamten Wirtschaftsführung macht, selbst bestreiten. Das Reichseisenbahnunternehmen wird „wirtschaftlich" verwaltet, wenn sich seine Geschäftsführung nach den Grundsätzen richtet, nach denen andere, gut geleitete Unternehmen geführt zu werden pflegen. Der Hauptgrundsatz jedes dieser Unternehmen ist die Sicherstellung eines Gleichgewichts zwischen dem Haben und dem Soll der Geschäftsgebarung, zwischen dem Erträgnis aus den Leistungen und Lieferungen des Unternehmens auf der einen und seinem Kostenaufwand auf der anderen Seite. Dieser Grundsatz ist in der Reichsverfassung für die Reichseisenbahnen festgelegt in der klaren Erkenntnis, daß nur bei einer so gearteten, gesunden Wirtschaftsführung die Ziele der Reichseisenbahnen für Verkehr, Personal und Reich erreichbar sind, daß aber eine Mißwirtschaft bei einem so gewaltigen Großbetriebe die allergrößten Gefahren für Verkehr, Personal und Reich in sich bergen würde. Es ist verfassungsmäßige Pflicht der maßgebenden Reichsorgane, von dem Reichseisenbahnunternehmen alles fernzuhalten, was seiner Verwaltung als wirtschaftlich selbständiges Verkehrsunternehmen Abbruch tun könnte. Die Reichseisenbahnleitung aber sollte den Schutz, den die Reichsverfassung ihrer gesunden Wirtschaftsgebarung ausdrücklich und zielbewußt gibt, nicht dadurch wertlos machen oder auch nur abschwächen lassen, daß sie selbst die Verfassungsbestimmung nicht beachtet. Insbesondere dürfen politische Rücksichten anderer als rein verkehrspolitischer Art nicht dazu führen, jenen unerläßlichen Grundsatz auch nur zeitweise beiseite zu setzen. Die Tragweite finanzieller Maßnahmen ist bei den Reichseisenbahnen wegen der Größe des Unternehmens stets so groß, daß auch eine nur vorübergehende Verletzung gesunder Wirtschaftsgebarung sich schwer rächen würde. Vom allgemein-, finanz- und verkehrspolitischen Standpunkte aus ist daher unter allen Umständen daran festzuhalten, daß eine nach kaufmännischem Brauche geordnete, gesunde Wirtschaftsgebarung die Lebensader ist, ohne die das Reichseisenbahnunternehmen nicht bestehen kann, und daß der Reichseisenbahnplan uns zum Unheil werden wird, wenn dieser feste Boden des an sich schon so großen Verkehrsschwankungen unterworfenen Unternehmens verlassen wird.

Schon bei der Beratung und Ausführung des Haushalts für das Wirtschaftsjahr 1920 werden die maßgebenden Reichsorgane vor die schwere Aufgabe gestellt, das Gleichgewicht zwischen den Erträgnissen und Aufwendungen der Reichseisenbahnen durch außerordentliche Maßnahmen wiederherzustellen. Es ist bei den bisherigen Staatseisenbahnen verlorengegangen und hat sich in gefahrdrohend erhöhter Gestalt auf das neue Reichseisenbahnunternehmen übertragen. Nicht ein erfreuliches Bild, das der Reichsleitung und der Nationalversammlung bei der mit größter Hast betriebenen Übernahme der Staatseisenbahnen auf das Reich vorgeschwebt hat, führt der erste Haushalt dem Volke vor, sondern vielmehr eine ungeheuerlich ernste Fehlwirtschaft. Der Weg zur deutschen

Eisenbahnverkehrseinheit ist mit Dornen reich besät; bevor sie mit der Übernahme auch der Privateisenbahnen erreicht ist, werden noch schwerste Aufgaben zu lösen sein.

Die Haushaltsberatungen der Volksvertretung bilden die Stätte, an der die Entscheidungen über die Kernpunkte der wirtschaftlichen Aufgaben der Reichseisenbahnen getroffen werden. Der Haushalt, der die Richtschnur für die gesamte Wirtschaftsführung des Unternehmens bildet, darf keine Unklarheit über diese Aufgaben bestehen oder aufkommen lassen. Die Kernpunkte der Wirtschaftspolitik der Reichseisenbahnen kommen in zwei Haushaltsposten zum Ausdruck, gegenüber denen die anderen Posten völlig zurücktreten, wenn manchen von ihnen auch noch so große Wichtigkeit beiwohnen mag. Diese beiden Kernpunkte sind die Summe der Verkehrseinnahmen und die Summe der persönlichen Ausgaben. Die Summen sind gebildet aus der Bewertung der Leistungen der Eisenbahnen für den Kundenkreis, der sich nahezu mit dem Volksganzen deckt, und aus der Bewertung der persönlichen Leistungen des Bruchteils der Bevölkerung, der im Eisenbahnwesen seinen Beruf findet, des Eisenbahnpersonals, das sich aus rund einer Million Beamten und Arbeitern zusammensetzt. Der Ermittlung dieser Summe liegen die Einheitssätze der Eisenbahnfahrpreise und Frachtbeträge, mit einem Worte der Eisenbahngebühren einerseits und die Besoldungs- und Lohnsätze des Eisenbahnpersonals andererseits zugrunde. Diese Sätze, Tarifsätze für Eisenbahnleistungen und Personalleistungen, sind für die Wirtschaftspolitik der Eisenbahnverwaltung die beiden Pole, auf denen das Gleichgewicht zwischen Soll und Haben in erster Linie gesucht und gefunden werden muß. Von der richtigen Bemessung dieser Sätze ist die Durchführung des in der Reichsverfassung aufgestellten Verwaltungsgrundsatzes und der volkswirtschaftlichen Aufgaben der Reichseisenbahnen vorzugsweise abhängig.

Als einheitliche Verkehrsanstalt sollen die Reichseisenbahnen den öffentlichen Verkehr bestmöglich bedienen und ihn zum Nutzen des Wirtschaftslebens des Volkes pflegen und fördern. Die ganze Machtfülle des Großbetriebes ist in diesen Dienst einzustellen. Andererseits dürfen nach der Reichsverfassung auf die Verkehrsleistungen nicht mehr Geldmittel verwandt werden, als tatsächlich vorhanden sind. Verkehrsleistungen, die ihre Kosten nicht aufbringen, dürfen daher nicht vorkommen. Sind die Eisenbahngebühren unzureichend, entsprechen sie nicht dem wirklichen Geldaufwande der Eisenbahnleistungen, so entsteht ein Fehlbetrag, der zur Mißwirtschaft, Schwächung der Machtmittel und zur Leistungsunfähigkeit des Eisenbahnwesens führen muß, wenn er zu einer Höhe ansteigt, die nicht mehr überwunden werden kann. Der Kundenkreis des Eisenbahnverkehrs darf in dieser Beziehung von den Reichseisenbahnen nicht die Anwendung anderer Geschäftsgrundsätze beanspruchen, als sie von jedem anderen, auf gesunder Grundlage beruhenden Wirtschaftsunternehmen beobachtet werden. Er kann die bestmögliche — rasche und sichere — Bedienung des Verkehrs verlangen und erwarten, er muß aber dafür die Leistungen des Eisenbahnunternehmens nach dem von der Eisenbahnverwaltung gemachten Aufwande vergüten.

Aber auch die Anforderungen des im Eisenbahnwesen tätigen Bruchteiles der Bevölkerung, der Eisenbahnbeamten- und Arbeiterschaft, deren Einkünfte nach der Natur des Verkehrsdienstes den weitaus größten Teil der laufenden Ausgaben des Unternehmens ausmachen, unterliegen der Beschränkung, die sich aus dem Vergleich mit den anderen Berufszweigen ergibt. Das Eisenbahnpersonal ist berechtigt, nach seinen Fähigkeiten und Leistungen Lebensansprüche genau so geltend zu machen wie die Angehörigen anderer Berufszweige. Es darf nicht beanspruchen, eine bevorzugte Berufsklasse zu bilden, es setzt sich aber auch nicht aus Reichsangehörigen niederer Ordnung zusammen, die den anderen Reichsangehörigen größere Vorteile als sich selbst zu verschaffen hätten. Die Leistungen des Eisenbahnpersonals können nicht ohne angemessenes Entgelt verlangt werden, es darf aber ebensowenig für sich ein Entgelt beanspruchen, das über das in anderen Unternehmen erzielte übliche Entgelt hinausgeht. Das Eisenbahnpersonal muß sich in das Volksganze einfügen ohne Bevorzugung und ohne Benachteiligung.

II. Eisenbahngebühren.

Es ist der schwierigste Teil der gewaltig großen Aufgaben der Reichseisenbahnpolitik, diese beiden Hauptforderungen — des Kundenkreises und des Eisenbahnpersonals — insoweit miteinander in Einklang zu bringen, daß zwischen den Einnahmen und Ausgaben kein Unterschied entsteht, der nicht durch zweckentsprechend sparsame Wirtschaftsführung, die auf allen Gebieten der Verwaltung zu betätigen ist, ausgeglichen werden kann. Im anderen Falle ist eine geordnete Wirtschaftsführung unmöglich und das in der Reichsverfassung festgelegte Ziel unerreichbar.

Leider ist, wie bereits angedeutet wurde, die Finanzlage unseres Eisenbahnwesens zu einer Zeit, in der mit dem Eigentum und der Verwaltung auch die schweren Lasten und Sorgen von den Eisenbahnländern auf das Reich übernommen werden, denkbar ungünstig und ohne gründliche Umgestaltung unhaltbar. Nach einer Mitteilung des Reichsfinanzministers werden sich für das erste laufende Rechnungsjahr der Reichseisenbahnen auf der Grundlage der gegenwärtigen Einnahmen- und Ausgabenverhältnisse und unter Berücksichtigung bevorstehender neuer Lohnerhöhungen der Eisenbahnarbeiterschaft voraussichtlich Fehlbeträge in Höhe von 12 Milliarden Mark ergeben, eine Summe, die schier unfaßbar wäre für ein Volk, das nicht wie das unsere sich bereits an noch größere, bedrückende Schuldenlasten gewöhnt hätte. Welch trauriges Zeichen für den Tiefstand des Volksempfindens! Mit Recht hat der frühere Reichswehrminister, der sozialdemokratische Abgeordnete Noske, bei einer Besprechung des Haushaltsabschlusses Klarheit in der Finanzgebarung verlangt und darauf hingewiesen, daß man leichtsinnig in den Tag hineinlebe, und breite Kreise des Volkes noch immer nicht gewillt seien, die Folgerungen daraus zu ziehen, daß wir den Krieg verloren haben, daß unsere, durch ihre Überzahl mächtigen Kriegsgegner ihre grausamen Auflagen noch immer erhöhten, und daß wir ein bettelarmes Volk geworden seien. Es müsse dem ganzen Volke klargemacht werden, daß keine Möglichkeit bestehe, den Verbrauch mit der Zeit vor dem Kriege in Übereinstimmung zu bringen, daß vielmehr die Lebenshaltung auf das bescheidenste Maß eingestellt werden müsse, und daß nur bei äußerster Einschränkung unser finanzieller Zusammenbruch zu vermeiden sei. — Worte, die in allen Volksschichten ohne jede Ausnahme nicht ungehört und nicht unbeachtet verhallen sollten!

Ein hervorragender Kenner der Volkswirtschaft hat das neue Reichseisenbahnunternehmen bei der Erörterung der Finanzlage bereits als „gefährlichen Kostgänger des Reiches“ bezeichnet. Dieser Gefahr muß von Anfang an vorgebeugt werden. Geschähe das nicht, so wäre nicht nur das Ziel des so heiß ersehnten Reichseisenbahnplanes nicht erreicht, sondern es würde bei der ungeheuer großen Bedeutung des Eisenbahnwesens der Finanzkraft des Reiches eine Bürde auferlegt, der sie nicht gewachsen wäre. Eine Katastrophe wäre in kurzer Zeit unabwendbar. Eine Mißwirtschaft, wie sie in den letzten Rechnungsabschlüssen und in dem neuen Haushalt der Eisenbahnen zum Ausdruck kommt, aber den breiten Volksschichten nicht einmal zum Bewußtsein gelangt, muß aber zur Katastrophe führen; sie darf vom Reiche nicht betrieben werden; es müssen vielmehr ungesäumt Maßnahmen zur Wiederherstellung und dauernden Siche-

rung des Gleichgewichts zwischen den Erträgnissen und den Aufwendungen der Reichseisenbahnen ergriffen werden. Mag man die Fehlsummen, die aus schwerer Kriegszeit und aus bisheriger, ungeordneter Nachkriegszeit herrühren, den Staatsverträgen mit den Eisenbahnländern entsprechend als Kriegsverluste hinnehmen; was aber in der Gegenwart und künftig an Schulden der Betriebsführung aufläuft, ist die Folge einer Wirtschaftsgebarung, die allen Grundsätzen gesunder Volkswirtschaft Hohn spricht. Diese Mißwirtschaft muß aufhören, und es muß unverzüglich Klarheit geschaffen werden, sowohl gegenüber dem Kundenkreise des Eisenbahnverkehrs, als auch gegenüber dem Eisenbahnpersonale. Beide zusammen bilden fast restlos das Volk, das nicht darüber getäuscht werden darf, wie gefahrdrohend es um die von den Eisenbahnländern übernommene Finanzwirtschaft der Eisenbahnen bestellt ist. Getäuscht aber wird das Volk so lange wie es nicht am eigenen Leibe die wahre Sachlage empfindet.

Die Reichspostverwaltung, die trotz wiederholter Erhöhung der Postgebühren ebenfalls wiederum vor großen Fehlbeträgen stand, hat die Postgebühren erneut wesentlich erhöht, und es soll versucht werden, einen verbleibenden Rest des Minderertrags durch Einschränkung der Ausgaben auszugleichen. Die Reichseisenbahnverwaltung muß angesichts der noch weit gefährlicheren Fehlsumme ihres Haushalts ohne Verzug denselben Weg gehen. Wie die Dinge heute liegen, erheischt die Durchführung des im Artikel 92 der Reichsverfassung aus wohlerwogenen Gründen ausgesprochenen Grundsatzes des Gleichgewichts zwischen Einnahmen und Ausgaben des Eisenbahnunternehmens für noch nicht absehbare Zeit an erster Stelle eine erneute wesentliche Erhöhung der Eisenbahngebühren, der Fahrpreise und der Frachtsätze. Nur ein ganz geringer Teil des Milliardenfehls wird durch Einschränkung der Betriebsausgaben des Unternehmens eingebracht werden können.

Im Postverkehr haben nach amtlichen Mitteilungen die bisherigen Gebührenerhöhungen zu keiner Verminderung des Verkehrs geführt, vielmehr hat sich trotz der Erhöhungen der Verkehr noch wesentlich gesteigert. Man scheint auch von den beschlossenen neuen Gebührenerhöhungen keine großen Nachteile für die Verkehrsmenge zu besorgen. In welchem Umfange eine neue wesentliche Erhöhung der Eisenbahngebühren auf den Eisenbahnverkehr in seinen verschiedenen Arten vermindernd einwirken wird, vermag niemand vorherzusagen. Der bisherige Rückgang des Eisenbahnverkehrs wird von Kennern des Betriebs- und Verkehrsdienstes in der Hauptsache auf die Unzulänglichkeit der Leistungen und auf die Unpünktlichkeit des Eisenbahnfahrbetriebes wie auf eine Reihe von Maßnahmen zurückgeführt, die ausgesprochenermaßen eine Drosselung des Verkehrs bezwecken. Jedenfalls ist es angesichts unserer — leider übertünchten und unverstandenen — Armut, wie nicht minder des heutigen Mißverhältnisses zwischen den Erträgen und den Aufwendungen der Eisenbahn nicht als ein Unglück anzusehen, wenn infolge hoher Fahrpreise an sich unnötige Eisenbahnreisen unterbleiben, und wenn infolge hoher Frachtgebühren Gegenstände des Luxus und der Bequemlichkeit künftig in geringeren Mengen befördert werden. Soweit es sich um diesen, jedenfalls im Personenverkehr immer noch sehr erheblichen Teil des Verkehrs handelt, sind vielmehr unzulängliche Eisenbahngebühren, d. h. solche Fahrpreise und Frachtbeträge, die nicht die wirklichen Aufwendungen der Eisenbahnen decken, bei der ohnehin so gefahrdrohenden Verschuldung des Reiches geradezu ungerecht und verderblich. Es ist eine Notwendigkeit an sich, daß nicht der Aufrechterhaltung des Wirtschaftslebens dienende Verkehrsleistungen, wenn sie nicht einmal ihre Aufwandskosten einbringen, unterbleiben. Selbst vor Zugeinschränkungen und Verkehrssperren sollte in diesem Umfange nicht zurückgeschreckt werden. Die Wirkung auf Volk und Personal wird heilsam sein, und der Verkehr, soweit er zum Wirtschaftsleben tatsächlich notwendig ist, wird nicht erschwert, sondern eher erleichtert.

Welchen Umfang auch immer der Verkehr künftig haben wird, sei er geringer, gleich oder größer als bisher, er muß, wie bei der Post, die erneut zu erhöhenden Eisenbahngebühren auf sich nehmen, so beklagenswert eine solche Verteuerung, wie jede andere Verteuerung des Wirtschaftslebens, in mancher Hinsicht sein mag. Die neuen Gebührensätze werden übrigens, soweit es ohne nähere Kenntnis der Berechnungsunterlagen den Anschein hat, noch unter der durchschnittlichen Erhöhung aller Lieferungs- und Leistungswerte unseres Wirtschaftslebens gehalten werden können; dank des immer noch wirksamen Sparsinnes im Eisenbahnverwaltungskörper werden sie die vielfach wilden Höhen dieser Werte bei weitem nicht erreichen. Es darf daher um so weniger vor dem leider so folgenschweren Schritt zurückgeschreckt werden; er ist angesichts der gefährlichen Finanzlage des Reiches eine Notwendigkeit. Keinesfalls kann er schlimmere Folgen haben als die weitere Steigerung des unheildrohenden Banknotenumlaufs, des nach Lage der Dinge allein verbleibenden Auswegs. Dieser Ausweg wäre der Weg des Schuldenmachens bis zum Bankerott.

Zu den Erwägungen solcher Art tritt noch die Wahrnehmung hinzu, daß im Handel und Wandel, insbesondere auch bei zahlreichen gewerblichen Unternehmen, bei unerhört hohen Preisen aller Leistungen und Lieferungen große, vielfach sogar unnatürlich große Gewinne erzielt werden. Von Einschränkungen des Lebensaufwands ist in den beteiligten Volksschichten nicht das geringste zu spüren; Wohlleben und Üppigkeit blühen, und Hab und Gut wird vermehrt, nicht in wenigen Fällen noch stärker als in den besten Zeiten vor dem Kriege. Es wird ein Tanz, nicht um das goldene Kalb — wir haben kein Gold und zu wenig Viehbestände —, sondern ein Tanz um die Papierlappen aufgeführt, dessen Ende nicht abzusehen ist. Ob er zum gänzlichen Verfall unserer Volkswirtschaft führen wird, oder ob er durch andere, neue Formen des Wirtschaftslebens verdrängt werden wird, steht noch dahin. Jedenfalls aber bleibt den Reichseisenbahnen nur übrig, mit der Erhöhung der Eisenbahngebühren den allgemeinen Preissteigerungen zu folgen, soweit die Finanzlage das fordert. Doppelt notwendig ist dieses Verhalten der Reichseisenbahn, weil die hohen Erträgnisse es vielen Unternehmungen ermöglichen, die Verdienste der Angestellten und Arbeiter auf einer Höhe zu halten, bis zu der die noch immer bedrohlich steigenden Besoldungs- und Lohnsätze des Eisenbahnpersonals nicht folgen konnten. Die Reichseisenbahnverwaltung würde die verkehrteste Verkehrspolitik treiben, sich vielmehr ihre eigene Lage noch mehr erschweren, wenn sie in einer Zeit, in der das Eisenbahnpersonal neue Lohnforderungen wesentlich darauf stützt, daß in anderen Unternehmungen höhere Verdienste erzielt werden, durch unzureichend bemessene Eisenbahngebühren den Werken ihren Wettbewerb auf dem Lohnmarkte noch erleichtern würde. Wenn auch die Aufwendungen an Eisenbahngebühren bei den meisten Werken nicht ausschlaggebend für ihre Finanzkraft sind, so werden sie immerhin auf die Bemessung der anderen Ausgabeposten dieser Werke nicht ohne Einfluß sein. Diesen Einfluß unter Zurückstellung ihrer eigenen Wirtschaftlichkeit nicht noch zu vermindern, hat die Reichseisenbahnverwaltung allen Anlaß. Dringender denn je tut uns eine Verminderung der Verdienstunterschiede in den verwandten Berufen not; die Unterschiede sind eine Schraube ohne Ende und auf die Dauer unhaltbar. Es wäre als ein wesentlicher Fortschritt zu begrüßen, wenn die der wirklichen Sachlage entsprechende Erhöhung der Eisenbahngebühren im Verein mit den erhöhten Postgebühren dazu beitragen würde, daß die zum Teil außer-

ordentlich hohen Verdienste außerhalb der Reichsverkehrsanstalten sich denen bei diesen Anstalten nähern.

Der Einwand, daß der Eisenbahnverkehr die an sich unerläßliche Erhöhung der Fahrpreise und Frachten überhaupt nicht tragen könne, ist jedenfalls in der Allgemeinheit unrichtig und mindestens übertrieben. Gerade im Güterverkehr, dem wesentlichsten Teile des Gesamtverkehrs, ist nicht außer acht zu lassen, daß die Entstehungskosten der Lieferungen und Leistungen des Kundenkreises der Eisenbahnen durch andere Preissteigerungen viel stärker beeinflußt werden. Wie diese, so müssen auch die Steigerungen der Eisenbahngebühren im Hinblick darauf hingenommen werden, daß nur ein auf gesunden Finanzen beruhendes Eisenbahnwesen dafür Gewähr leistet, daß wieder eine Stetigkeit im Gebührenwesen eintritt, die Unstetigkeit, der größte Feind eines geordneten Wirtschaftslebens, aber aufhört.

Sollte aber, was freilich nicht wahrscheinlich ist, die Erhöhung der Eisenbahn- und Postgebühren breiteren Volksschichten die Beweisführung erleichtern oder erst ermöglichen, daß die Verdienste vergleichbarer Leistungen in anderen Berufen geringer werden als in den Reichsverkehrsanstalten, so würde eine solche Klärung den Reichsverkehrsverwaltungen die Verpflichtung auferlegen, die Verdienste des Verkehrspersonals mit den vergleichbaren Sätzen in den bürgerlichen Unternehmen in Übereinstimmung zu bringen. Die Bezüge des Verkehrspersonals müßten in einem solchen Falle wieder gesenkt werden, und das Personal müßte sich damit abfinden, da es keine Bevorzugung vor den anderen Volksschichten, sondern nur eine Gleichstellung mit ihnen beanspruchen kann. Es müßte sich bewußt werden, daß der Ast, auf dem es sitzt, nur am Baume gesunder Volkswirtschaft nicht verdorrt.

Wenn nach Erhöhung der Verkehrsgebühren das Gemeinwohl es erheischen sollte, einzelnen Volksschichten oder Unternehmungen aus besonders gearteten Gründen von Reichs wegen zu Hilfe zu kommen, so müßten dafür andere Formen der Beihilfe gefunden werden. Der Ausweg, aus solchen Gründen die Verkehrsgebühren allgemein unter den Entstehungskosten der Leistungen zu halten, oder aber einen Teil des Kundenkreises vor dem anderen Teile durch unzulänglich bemessene Ausnahmesätze zu bevorzugen, muß bei der Mißwirtschaft im Eisenbahnhaushalt ausgeschlossen bleiben. Geschähe es gleichwohl, so würde für die wichtigsten wirtschaftlichen Entscheidungen innerhalb der Reichsverkehrsanstalten der einwandsfreie Maßstab verloren gehen, was große Nachteile nach sich ziehen würde. Nur bei vollen, nach dem eigenen Aufwand bemessenen Verkehrsgebühren ist dieser unentbehrliche Maßstab vorhanden und mit Erfolg zu gebrauchen. Je eher dieser Zustand erreicht ist, desto eher kann unberechtigten Forderungen, von welcher Seite sie auch kommen mögen, wirksam entgegengetreten und eine gesunde Wirtschaftsführung angebahnt werden.

Selbstverständlich werden die neuen, empfindlich wirkenden Erhöhungen der Eisenbahngebühren nur als einstweilige gelten können, da die Verkehrsentwickelung noch unklar ist. An die planmäßige Ordnung nach verkehrspolitischen Grundsätzen wird hoffentlich bei gleichzeitiger Wiederherabsetzung der Gebühren desto eher herangetreten werden können, je schneller der gegenwärtigen, gefährlichen Finanzlage ein Ende gemacht wird. (Schluß folgt.)

Die Erhöhung der Güterfrachtsätze in England.

Daß Deutschland nicht das einzige Land ist, dessen Eisenbahnwesen durch den Krieg oder, schärfer ausgedrückt, durch die Ereignisse, die durch den Krieg hervorgerufen und auf ihn gefolgt sind, gelitten hat, geht aus allen Nachrichten hervor, die, wenn auch noch recht spärlich, aus anderen Ländern zu uns gelangen. Die Schwierigkeiten im Eisenbahnwesen sind hier wie dort im wesentlichen auf zwei Ursachen zurückzuführen: einerseits sind die Eisenbahnen heruntergewirtschaftet, infolgedessen in ihrer Leistungsfähigkeit beschränkt und den Anforderungen, die der Verkehr an sie stellen muß, nicht in vollem Umfang gewachsen; andrerseits haben alle Betriebskosten, namentlich die Löhne und die Preise aller Betriebsstoffe, so zugenommen, daß die Ausgaben die Einnahmen überschreiten und Fehlbeträge entstehen. Die Folge ist hier wie dort eine Erhöhung der Tarife. In bezug auf die Güterfrachten ist diese in England am 15. Januar 1920 eingetreten. England dürfte damit eins der letzten Länder, wenn nicht gar das letzte gewesen sein, das in diesem Sinne vorgegangen ist. Erwartet wurde diese Maßnahme schon seit geraumer Zeit, denn die Mehrausgaben an Löhnen, also ein Bruchteil, der durch die Tariferhöhung auszugleichenden Mehrkosten, betragen allein 100 000 000 £ im Jahre.

Die englischen Eisenbahngesellschaften unterliegen in bezug auf die Festsetzung der Tarife gewissen Beschränkungen, die teils in ihren Genehmigungsurkunden für den einzelnen Fall, teils in Gesetzen mit allgemeiner Gültigkeit enthalten sind. Durch das Gesetz vom Jahre 1919, durch welches das Verkehrsministerium eingesetzt worden ist, ist die Rechtslage etwas verändert worden. Die Festsetzung der Tarife ist durch dieses Gesetz dem Verkehrsminister übertragen worden; er muß aber, ehe er von diesem Recht Gebrauch macht oder diese Pflicht ausübt, den Tarifbeirat, der ebenfalls durch das genannte Gesetz geschaffen ist, hören, ohne jedoch an dessen Gutachten gebunden zu sein. Der Beirat besteht aus Vertretern des Verkehrsgewerbes, der Arbeiterschaft, des Handels und der Landwirtschaft und berät unter Leitung eines unabhängigen Vorsitzenden. Da die Erhöhung der Tarife als dringlich angesehen wurde — es scheint von vornherein der 15. Januar als Zeitpunkt für ihre Einführung in Aussicht genommen gewesen zu sein —, konnte sich der Beirat natürlich nicht darauf einlassen, alle die einzelnen Frachtsätze der Eisenbahngesellschaften, deren Zahl als Millionen bezeichnet wird, zu überprüfen, sondern er hat sich für Zuschläge ausgesprochen, die zu allen Frachtsätzen gemacht werden. Diese Zuschläge sind für die verschiedenen Tarifklassen ungleich hoch und wie die Tarife selbst nach dem Werte der Güter abgestuft. Die Zuschläge setzen sich aus zwei Teilen zusammen: der eine ist in Bruchteilen der alten Sätze ausgedrückt und soll die allgemeine Steigerung der Unkosten decken, während der zweite Teil für jede Klasse einen festen Betrag ausmacht, der die Erhöhung der Abfertigungsgebühren ausgleichen soll. Man ist dabei von der Ansicht ausgegangen, daß die reinen Beförderungskosten weniger gestiegen sind als die Kosten, die durch die Übernahme der Güter, das Verladen, die sonstige Behandlung auf den Bahnhöfen usw. verursacht werden, und hat daher auf den festen Zuschlag besonderen Wert gelegt.

Die Erhöhung der Frachtsätze beträgt nach einer Bekanntmachung der englischen Eisenbahngesellschaften für Kohlen und Koks 25 % der alten Sätze, dazu 3 Pence für 1 t ohne Rücksicht auf die Entfernung, mindestens aber 6 Pence und höchstens 2 Shilling für 1 t. Für andere Brennstoffe beträgt die Erhöhung 30 %, dazu 3 Pence wie bei Kohle mit denselben oberen und unteren Grenzen für die Erhöhung. Für die übrigen Güter der allgemeinen Klassen steigt der mit der Entfernung veränderliche Zuschlag von 40 bis 60 %, der feste Zuschlag von 3 Pence bis 1 Shilling. Für die Beförderung von Eisenbahnbetriebsmitteln, Fahrzeugen, Vieh in Güterzügen werden um 60 % erhöhte Sätze erhoben; bei Vieh in Wagenladungen wird hierüber noch ein Zuschlag von 1 Shilling für die Wagenladung, bei Fahrzeugen ein Zuschlag von 2 Shilling 6 Pence für jedes Fahrzeug erhoben. Am größten ist die Erhöhung der Frachtsätze für den Paketverkehr, der mit Güterzügen besorgt wird; sie beträgt 100 %; es wird behauptet, daß diese Verkehrsart infolge der Notwendigkeit, die einzelnen Pakete zu Wagenladungen zusammenzustellen, sie unterwegs umzuladen usw., den Eisenbahnen besondere Schwierigkeiten bereitet, was wohl zuzugeben ist, so daß hier eine besonders starke Erhöhung — wohl mit Recht — für nötig gehalten wurde. Ebenso groß ist die Frachterhöhung für leer zurückgehende Packungen, die nicht in Wagenladungen verschickt werden; bei Wagenladungen und für Pakete, die mit Personenzügen befördert werden, beträgt die Erhöhung 50 %, für alle hier nicht genannten Güter 60 %. Eine Ausnahme machen Obst und Gemüse, Eier, Butter, Sahne, Käse, Geflügel beim Versand mit Personenzügen, sowie Kartoffeln, Gemüse, Obst, Heu und Stroh beim Versand in Güterzügen in Mengen von min-

destens 2 t; hier beträgt die Erhöhung nur 25 %, wozu beim Versand mit Güterzügen noch die früher genannten festen Zuschläge kommen. Milch, Dünger, Schlacke und Kalk als Düngemittel werden zu den alten Sätzen befördert. Die Stellung von Eisenbahnwagen in Fällen, in denen diese im Frachtsatz nicht enthalten ist, ist um 50 % verteuert und soll mindestens 9 Pence für 1 t kosten.

Eine Eigenart des englischen Eisenbahnverkehrs ist bekanntlich seine Verquickung mit dem Speditionsbetriebe. Die Eisenbahngesellschaften holen die Güter in der Wohnung oder der Fabrik des Absenders ab und liefern sie ins Haus des Empfängers. Hierfür sind die Sätze sehr erheblich erhöht worden; das ist ja auch ganz begreiflich, denn gerade dieser Zweig der Güterbeförderung ist wegen der Löhne, die dabei gezahlt werden müssen, wegen der Verteuerung der Pferdehaltung sowie der Betriebskosten für Kraftwagen von der allgemeinen Preissteigerung besonders stark betroffen. Die Tariferhöhung beträgt hier 1 Shilling 6 Pence für 1 t für das Abholen und ebensoviel für das Zurollen.

Die Gebühren für das Abholen und Zurollen der Güter zwischen Bahnhof und Haus nehmen insofern unter den hier behandelten Erhöhungen eine Sonderstellung ein, als der Speditionsbetrieb der Eisenbahngesellschaften ebenso wie der bei den englischen Eisenbahnen hoch entwickelte Gasthaus-(Hotel-) betrieb in eigener Verwaltung der Eisenbahngesellschaften von der Regierung nicht mit übernommen worden ist. Die erhöhten Einnahmen aus dem Speditionsgewerbe kommen also den Eisenbahngesellschaften unmittelbar zugute, während sie an den übrigen Erhöhungen kein Interesse haben, weil die Regierung ihnen die Dividenden von 1913 gewährleistet hat und es den Eisenbahngesellschaften und ihren Aktionären gleichgültig sein kann, ob die Regierung die zur Erfüllung dieser Gewährleistung nötigen Mittel aus dem Eisenbahnbetriebe bezieht oder durch Steuern oder sonstige Einnahmequellen des Staates deckt.

Für die Güter, bei denen die Eisenbahn zugleich die Spedition übernimmt, kann die Verteuerung bis 100 % betragen. Bei einem (alten) Frachtsatz von 10 Shilling kommt nämlich hinzu ein Zuschlag von 60 %, ferner der feste Zuschlag von 1 Shilling, weiter je 1 Shilling 6 Pence für Ab- und Zurollen, so daß der neue Frachtsatz 20 Shilling beträgt. War dagegen bei größerer Entfernung der alte Frachtsatz 40 Shilling, so beträgt die neue Fracht 68 Shilling oder 70 % mehr. Dieses eine Beispiel möge die verschiedenen Wirkungen der neuen Frachtsätze bei verschiedenen Entfernungen beleuchten: die festen Zuschläge belasten namentlich den Nahverkehr, während die nach Bruchteilen der alten Sätze abgestuften Zuschläge eine gleichmäßig verteilte Mehrbelastung der Benutzer der Eisenbahnen bedeuten. Die dadurch verursachte Verschiebung im Verhältnis der Nahfrachten zu den Fernfrachten entspricht durchaus den Absichten des Tarifbeirats, dessen Gutachten für den Minister maßgebend gewesen ist: die Abfertigungs- und sonstigen festen Gebühren sollen von den neuen Tarifsätzen schärfer getroffen werden als die von der Entfernung abhängigen reinen Beförderungsgebühren. Sehr schonend sind Rohstoffe für die Ausfuhr behandelt worden; hier kann die Festsetzung einer oberen Grenze für die Frachterhöhung den Erfolg haben, daß der an sich für die Erhöhung festgesetzte Vonhundertsatz nicht erreicht wird. Nennenswerte Zugeständnisse sind auch der Landwirtschaft gemacht worden. England hat namentlich im Kriege erkannt, wie wichtig es ist, die Bevölkerung aus dem eigenen Lande ernähren zu können, und ist nun bestrebt, einerseits durch eine schonende Tarifpolitik die Landwirtschaft zu fördern, andrerseits die Verteilung der zur Ernährung dienenden Erzeugnisse des Grund und Bodens durch billige Frachtsätze zu erleichtern. Für diese Güter beträgt die Erhöhung im allgemeinen nur halb so viel wie für die meisten anderen. Durch eine Abstufung der Frachtsätze nach der Menge der beförderten Güter soll auch ein Anreiz geboten werden, möglichst Wagenladungen zu verwenden. Die englischen Eisenbahnen haben immer, namentlich aber in der letzten Zeit der Verkehrsnot, darüber geklagt, daß ihre Wagen schlecht ausgenutzt werden. Bei den kurzen Entfernungen, auf die die Beförderung in England vor sich geht, ist es ja auch nicht so wichtig wie z. B. bei den großen Entfernungen, auf die die Güter in den Vereinigten Staaten von Amerika verschickt werden, daß sie in große Ladungen zusammengefaßt werden, und dieser Umstand ist bekanntlich auch der Grund, weshalb sich in England der Güterwagen mit kleinem Fassungsraum im Gegensatz zu allen anderen Ländern, in denen das Ladegewicht beständig erhöht worden ist, immer noch erhalten hat. Immerhin hat man aber jetzt auch in England erkannt, daß es Verschwendung ist, selbst kleine Güterwagen mit nur einem Bruchteil ihrer Ladefähigkeit auszunutzen, und fördert daher mehr als bisher geschehen die Versendung größerer Mengen durch Zubilligung günstigerer Frachtsätze. Am schärfsten angefaßt ist, wie schon erwähnt, der Paketverkehr, über dessen Überhandnehmen die Eisenbahnen sehr klagen. Vermutlich hängt diese Verkehrssteigerung auch mit Ernährungsschwierigkeiten zusammen, die den Verbraucher zwingen, sich mancherlei in Einzelsendungen von außerhalb kommen zu lassen, was er früher am Ort kaufte, und was der Kaufmann in größeren Mengen bezogen hatte. Bei einer englischen Eisenbahngesellschaft hat z. B. der Güterverkehr in einem der letzten Monate des Jahres 1919 um 62 000 t oder um 2 %, ab-, die Zahl der Paketsendungen aber um 550 000 t oder um 24 % zugenommen.

Die Erhöhung der Eisenbahnfrachten hat jetzt volkswirtschaftlich für England eine andere Bedeutung, als sie vor dem Kriege gehabt haben würde. Dadurch, daß der Staat beim Ausbruch des Krieges die Eisenbahnen in der Form übernommen hat, daß deren Ausgaben ihm zur Last fallen, daß die Einnahmen ihm zufließen, und daß er den Inhabern der Aktien die Dividende des Jahres 1913 gewährleistet, sind die Eisenbahnen insofern Staatsbetriebe geworden, als ihre Fehlbeträge durch den Steuerzahler gedeckt werden müssen, wenn auch der Staat noch nicht Eigentümer der Eisenbahnen geworden ist. Der Parlamentssekretär und der Generalrechnungsdirektor des Verkehrsministeriums haben nun der Presse gegenüber die Ansicht der Regierung dahin ausgesprochen, daß ein Staatsbetrieb sich selbst erhalten müsse, und das wird für die Eisenbahnen durch die neuen Tarife angestrebt. Der Fehlbetrag des Eisenbahnbetriebes für das laufende Jahr wird bei Beibehaltung der alten Frachtsätze auf 50 000 000 £ geschätzt, und ebenso groß ist die Steigerung der Einnahmen, die man von der Erhöhung der Frachten erwartet. Außerdem soll aber ein gewisser Teil des Verkehrs durch die höheren Gebühren von der Eisenbahn abgelenkt werden. Da nämlich die Schiffahrt mit ihren Frachten nicht den Beschränkungen bei Festsetzung einer Erhöhung unterliegt wie die Eisenbahn, hat sich diese der allgemeinen Preissteigerung längst angepaßt; viele Güter, die früher von der Küstenschiffahrt befördert wurden, sind dadurch der Eisenbahn, deren Tarife auf dem alten niedrigen Stand geblieben waren, zur Beförderung zugewiesen worden. Um diese für die letzteren lästigen Güter wieder der Küstenschiffahrt zuzuführen, ist deren Beförderung mit der Eisenbahn verboten worden. Die Regierung hat aber die Mehrkosten übernehmen müssen, die den Verfrachtern durch die Versendung ihrer Güter zu Schiff entstehen. Diese staatliche Unterstützung soll nunmehr wegfallen, ohne daß aber dadurch der Verkehr der Küstenschiffahrt wieder der Eisenbahn zugeführt und deren Verstopfung erhöht wird.

Die jetzt durchgeführte Erhöhung der Frachtsätze soll noch nicht endgültig sein. Der Tarifbeirat sollte, wie erwähnt, in seinem Gutachten nur ein Mittel vorschlagen, um den Fehlbetrag des Eisenbahnbetriebes schnell zu beseitigen. Er wird seine Arbeiten aber fortsetzen, die einzelnen Tarife durcharbeiten und dann Vorschläge zu einer vollständigen Neuregelung des Eisenbahntarifwesens machen. Der Bericht, den er jetzt erstattet hat, ist noch nicht veröffentlicht, er soll aber seinem vollen Inhalt nach bekanntgegeben werden und wird, wenn auch die Verhältnisse in England in vielen Beziehungen anders liegen als in anderen Staaten, wertvolle Gesichtspunkte für die Neuregelung der Tarife für die Eisenbahnen auch der anderen Länder enthalten. Denn insofern herrscht überall Übereinstimmung, als mit den alten Tarifen nicht mehr auszukommen war, als die Erhöhungen, die vorgenommen worden sind, nur als einstweilige Maßnahmen zu einstweiliger Abhilfe anzusehen sind, und als Erörterungen über eine endgültige Regelung der Tariffragen schweben.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Übergang der Staatsbahnen auf das Reich.** Nachdem das Gesetz betreffend den Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich in Kraft getreten ist, hat der Reichsverkehrsminister mit dem 5. Mai d. J. die oberste Leitung der Reichseisenbahnen übernommen. Da nach dem Staatsvertrage die Übernahme der im Reichsverkehrsministerium selbst zu bearbeitenden Angelegenheiten erst nach und nach und für alle Länder gleichmäßig bis zum 1. April 1921 erfolgen soll, bearbeiten bis dahin die mit Eisenbahnfragen befaßten Teile der bisherigen landesstaatlichen Ministerien ihre bisherigen Geschäfte als Reichsbehörden weiter, und zwar unter den Bezeichnungen: Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle

Preußen-Hessen in Berlin, Zweigstelle Bayern in München, Zweigstelle Sachsen in Dresden, Zweigstelle Württemberg in Stuttgart und Zweigstelle Baden in Karlsruhe. Für die bisherigen mecklenburgischen Staatseisenbahnen führt die Generaleisenbahndirektion in Schwerin, und für die Oldenburgischen Staatseisenbahnen die Eisenbahndirektion in Oldenburg die Geschäfte der bisherigen Zentralverwaltungen weiter. Im Reichsverkehrsministerium selbst werden zunächst außer der obersten Aufsicht und Leitung und den wichtigsten Personalangelegenheiten nur die Geschäfte der obersten Betriebsleitung, die Aufstellung des Gesamtetats und die Organisationsangelegenheiten grundsätzlicher Art behandelt.

Der Reichsverkehrsminister Bauer hat bei Übernahme seines Amtes am 5. d. M. den folgenden Erlaß an alle Beamten, Angestellten und Arbeiter der Reichseisenbahnen gerichtet:

„Die Staatseisenbahnen der einzelnen Länder sind auf das Reich übergegangen. Damit ist das langerstrebte Ziel, die wichtigste Organisation für das deutsche Wirtschaftsleben einheitlich zusammenzufassen, erreicht. Die politische Einheit aller deutschen Stämme, die in der Reichsverfassung ihren höchsten Ausdruck erhalten hat, wird gefestigt und verstärkt durch die Vereinheitlichung des Verkehrskörpers. Die Reichseisenbahn ist ein neuer Ausdruck der Zusammengehörigkeit aller Volksteile und aller Wirtschaftsgebiete des Reiches und der Unzerstörbarkeit der Einheit des deutschen Volkes. Die Form ist geschaffen. Jetzt gilt es, sie mit lebendiger Tat und Gestaltungskraft auszufüllen.

Unser Wirtschaftsleben ist durch den Krieg und seine Folgen aufs schwerste geschädigt worden. Der Wiederaufbau wird unendlich viel mehr Kraft erfordern als die Zerstörung. Jeder von uns wünscht aus tiefstem Herzen den Wiederaufbau unserer Wirtschaft und die Schaffung ausreichender Garantien für die Existenz unseres Volkes. Einsicht, Wille und Tat sind die wegbereitenden Kräfte, die zu diesem Ziele führen. Zur Gesundung unserer Wirtschaft ist unbedingt erforderlich, daß das Verkehrssystem die außerordentlich umfangreichen Aufgaben, die ihm dabei zufallen, zu erfüllen vermag. Ich habe die Hoffnung, daß die gesamte deutsche Eisenbahnerschaft, ohne Unterschied der Stellung und des Ranges, in selbstloser, hingebungsvoller Arbeit mit mir gemeinsam die gewaltige Aufgabe zu lösen versuchen wird, die hier gestellt ist.

Im demokratischen Staate gilt es als selbstverständliche Pflicht, den treuen Mitarbeitern am Volkswohl alle die Sicherheiten für ihre und ihrer Familien Existenz zu bieten, die unter Berücksichtigung der gesamten Wirtschaftslage irgendwie gegeben werden können. Das große Defizit bei den deutschen Eisenbahnen und die allgemeine Verarmung der deutschen Wirtschaft machen jedoch erforderlich, alles an sich begreifliche und verständliche Verlangen mit einem Höchstmaß von Verantwortlichkeits- und Solidaritätsgefühl gegenüber dem Volke zu überprüfen.

Ich für meine Person verspreche jede Förderung der Wünsche des gesamten Beamten-, Angestellten- und Arbeiterkreises, soweit sie mit den Gesamtinteressen des Volkes in Einklang zu bringen sind. Guter Wille auf beiden Seiten, Vertrauen gegen Vertrauen; dann werden wir das zu schaffen vermögen, was das deutsche Volk von uns erwarten darf."

— **Bauaufgaben der Eisenbahnverwaltung.** Der preußische Eisenbahnminister hat an die Direktionen folgenden Erlaß gerichtet: „Die lange Dauer des Krieges und die unglückliche Folgezeit, die dadurch entstandene Knappheit und Verschlechterung aller Baustoffe, sowie die schwierige allgemeine Finanzlage haben die Bautätigkeit im Bereich der Staatseisenbahnverwaltung auf das ungünstigste beeinflußt. Die Unterhaltung aller baulichen Anlagen ist während des Krieges in Rückstand gekommen. Die Mängel zu beseitigen, ist bisher unmöglich gewesen und noch für längere Zeit außerordentlich erschwert. Bei den bis auf weiteres zur Verfügung stehenden bescheidenen Mengen an den Hauptbaustoffen und der Notwendigkeit sparsamster Wirtschaftsführung mit verfügbaren nur geringen Mitteln kann nur allmählich ein einigermaßen befriedigender Zustand herbeigeführt werden. Es bedarf daher für den gesamten Staatsbahnbereich auf Grund eingehendster örtlicher Prüfung der Feststellung, in welcher Reihenfolge, in welchem Umfange und in welcher Zeit die verschiedenen Einzelanlagen in Rücksicht auf die Anforderungen des Betriebes und Verkehres oder aus besonderen Gründen unter Umständen vorläufig behelfsweise wieder herzustellen sind. Diese Feststellungen, die Sichtung und Ordnung ihrer Ergebnisse müssen zunächst durch die Bahnmeistereien und die Ämter und weiter durch die Direktionen erfolgen. Die letzteren werden für eine nur durch Sachforderungen begründete richtige und gerechte Verteilung Sorge zu tragen haben.

Gegenstand ernstester Sorge wird auf Jahre hinaus namentlich die betriebssichere Erhaltung des Oberbaues bleiben, der durch die starke Belastung fast aller Strecken in der Kriegszeit übermäßig beansprucht gewesen ist. Die Unmöglichkeit, neue Gleis- und Weichenteile in ausreichenden Mengen zu beschaffen, auch die Rücksicht auf die ungewöhnliche Steigerung der Beschaffungskosten gebietet, die Lebensdauer des Oberbaues mit allen Mitteln zu verlängern. Die Baubeamten müssen dieser Frage erhöhte Aufmerksamkeit widmen. Ob und inwieweit die Feststellung der gebotenen Maßnahmen bei den Eisenbahndirektionen zur zweckmäßigsten Durchführung — sofern es nicht schon nach dem Geschäftsplan vorgesehen ist — einem hierin besonders bewanderten Dezernenten zu übertragen ist, würde zu erwägen sein. Gleiche Sorgfalt erfordern die im Kriege ebenfalls vielfach überbeanspruchten, aus Mangel an Ölfarben im Anstrich vernachlässigten und dadurch erhöhter Rostgefahr ausgesetzten eisernen Brücken, die sonstigen Kunstbauten, sowie die Sicherungsanlagen und die Hochbauten. Grundsätzlich muß wie beim Oberbau auch hier und bei allen anderen baulichen Anlagen angestrebt werden, einen vollständigen Ersatz abgängiger Bauwerke durch eine über die bisherige Gewohnheit hinausgehende Unterhaltung möglichst lange zu vermeiden. Die vorzugsweise Heranziehung von auf diesen Absatzgebieten besonders erfahrenen Beamten erscheint angezeigt.

Bei der Wahl der für die Instandsetzung benötigten Baustoffe und Gegenstände ist mehr als bisher und ohne Rücksicht auf etwaiges weniger gefälliges Aussehen auf die Verwertung von Altteilen und auf Verwendung selbst von minderwertigen, früher vielleicht nicht in Betracht gezogenen Erzeugnissen Bedacht zu nehmen, zumal wenn sie nahe den Gebrauchsstellen gewonnen werden können. Durch letzteren Umstand würde auch der Notwendigkeit weitgehender Freihaltung der Lokomotiven und Wagen für die Bedürfnisse des allgemeinen öffentlichen Verkehrs Rechnung getragen.

Erweiterungen und Ergänzungen der baulichen Anlagen müssen durch äußerste Ausnutzung der vorhandenen und durch Heranziehung von auch anderen Zwecken dienenden Einrichtungen solange wie möglich hinausgeschoben werden, auch wenn damit Unbequemlichkeiten und Erschwernisse für Betrieb und Verkehr verbunden sein sollten. Bedingung bleibt, daß die Unterlassung der Ergänzung oder Erweiterung nicht eine Verringerung der betrieblichen Leistungsfähigkeit zur Folge hat, und daß nicht die Verkehrsentwickung als die Grundlage des wirtschaftlichen Wiederaufbaues ernstlich gehemmt wird. Das erstrebte Ziel wird nur durch bis in das Kleinste gehende örtliche Erhebungen erreicht werden, durch die andererseits auch festgestellt werden kann, ob nicht seltener benutzte oder entbehrlich gewordene Anlagen, namentlich Gleise und Weichen, behufs Wiederverwendung an anderer Stelle abgebaut werden können. Daß alle Erweiterungen nur aus zwingenden betrieblichen oder verkehrlichen Anforderungen vorzusehen sind, daß sie nur im geringstmöglichen Umfange und als reine Nutzanlagen in einfachster Ausführung anzunehmen sind, ist durch frühere Erlasse mehrfach hervorgehoben worden."

— **Mehrarbeit in den Eisenbahnwerkstätten.** Das preußische Eisenbahnministerium hat im verflossenen Monat Erhebungen über den Stand der Reparaturen und über die Wirkungen des Gedingeverfahrens in allen preußischen Eisenbahnwerkstätten angestellt. Die Kommissionen, die nunmehr zurückgekehrt sind, haben dem Minister der öffentlichen Arbeiten Bericht erstattet. Soweit sich bisher übersehen läßt, hat sich das Akkordverfahren trotz des heftigen Widerstandes der Gewerkschaften und eines Teiles der Arbeiter ausgezeichnet bewährt. Während noch vor sechs Monaten der Personenverkehr selbst auf den wichtigsten Strecken eingeschränkt und die Personenzuglokomotiven zum Güterverkehr herangezogen werden mußten, da die Zahl der in Reparatur gehenden Maschinen die Anzahl der ausgebesserten und aufgearbeiteten gewaltig überstieg, ist jetzt damit zu rechnen, daß der Eisenbahnverkehr den an ihn gestellten Ansprüchen zum größten Teil gerecht werden kann.

Namentlich in den letzten beiden Monaten hat sich trotz der durch den Generalstreik verloren gegangenen Arbeitstage und trotz der Lohnstreitigkeiten innerhalb der Arbeiterschaft der Stand der betriebsfähigen Lokomotiven um rund 1100 Maschinen vermehrt. Dadurch ist die Zahl der Lokomotiven, die seit fast Jahresfrist auf den Bahnhöfen und in den Schuppen standen, ohne daß eine Möglichkeit bestand, das verfallene Material zu retten, erheblich herabgemindert worden. Auf den Bahnhöfen macht sich der Abtransport der

Maschinen, die zum Teil seit Ausbruch der Revolution in endlosen Reihen die Gleise verstopften, bereits vorteilhaft bemerkbar. Zurzeit beläuft sich die Zahl der beschädigten, aber noch nicht in Reparatur befindlichen Maschinen auf rund 1400. Es besteht jedoch Aussicht, auch diese Lokomotiven noch im Laufe dieses Jahres gründlich durchzuarbeiten und dem Verkehr zuzuführen. Während bisher wöchentlich erheblich mehr Lokomotiven in Reparatur gebracht wurden, als in den Werkstätten fertiggestellt werden konnten, hat sich dies Verhältnis jetzt erfreulicherweise derart geändert, daß im April wöchentlich etwa 30 Lokomotiven mehr ausgebessert als beschädigte eingeliefert wurden. Neben den staatlichen Werkstätten sind auch private Betriebe mit der Wiederinstandsetzung des Eisenbahnmaterials beschäftigt. Hier werden durchschnittlich 40 bis 50 Lokomotiven in der Woche fertiggestellt. Daneben hat sich auch die Ablieferung von neuen Maschinen wesentlich gehoben, so daß jetzt durchschnittlich 20 Lokomotiven wöchentlich geliefert werden.

Verhältnismäßig noch günstiger ist der Reparaturstand der Personen- und Güterwagen. Die Betriebsergebnisse im Verkehr haben sich dadurch gebessert, daß der Eisenbahnverwaltung jetzt die während des Krieges und des ersten Revolutionsjahres noch fehlenden Rohmaterialien, namentlich Kupfer, Bronze und Schmieröl, in größeren Mengen zur Verfügung gestellt werden konnten. Man geht jetzt daran, bei sämtlichen während des Krieges gebauten Maschinen die eisernen Feuerbüchsen durch solche aus Kupfer zu ersetzen. Da auch Lagermetall vorhanden ist, dürfte das Auslaufen der Maschinenlager erheblich seltener als bisher vorkommen.

— Valutaschwierigkeiten auf den schweizerischen Strecken der badischen Staatsbahn. Die in der Schweiz (Kanton Basel und Schaffhausen) gelegenen Strecken der badischen Staatseisenbahnen sind schon vor dem Kriege ein Schmerzenskind der badischen Eisenbahnverwaltung gewesen; es braucht hier nur an die Schwierigkeiten bei der Erhebung der Fahrkartensteuer, der Einführung der Bahnsteigsperre u. ä. erinnert zu werden. Während des Weltkrieges haben sich diese Unannehmlichkeiten ganz erheblich gesteigert, der prächtige Badische Bahnhof zu Basel mußte geschlossen und der Grenzverkehr auf ein Mindestmaß eingeschränkt werden. Nach Abschluß des Versailler Friedens im Sommer 1919 haben sich diese Verhältnisse gebessert, der Basler Bahnhof konnte am 14. September v. J. seine über fünf Jahre geschlossenen Tore wieder öffnen, und der internationale Verkehr flutet heute wieder wie vor dem Kriege hinüber und herüber. Es könnte also den Anschein erwecken, als ob hier alles wieder in Ordnung wäre und der Verkehr sich in altgewohnter Regelmäßigkeit reibungslos vollzöge. Dem ist aber leider nicht so; denn die erwähnten Schwierigkeiten für die badische Eisenbahnverwaltung haben sich zwar behoben, aber neue, und nicht minder unangenehme, sind an ihre Stelle getreten.

Die badischen Valutasorgen — dahin erstrecken sich die neuen Schwierigkeiten — stammen ebenfalls nicht von gestern oder heute. Schon während des unseligen Krieges, als unsere Mark in der Schweiz zu fallen begann, standen die Einnahmen der schweizerischen Strecken der badischen Staatsbahn in keinem Verhältnis zu den Ausgaben. Die Aufwendungen für Personal und Betrieb auf diesen Strecken mußten nämlich in der Hauptsache in Franken zum Parikurs von 1 ℳ gleich 125 Rappen geleistet werden, während die Einnahmen selbstständig nach dem jeweiligen Tageskurs erfolgten, der sich bekanntlich seit 1918 in bedenklicher Weise dem Nullpunkt näherte. Da nun der Betrieb die Stationierung eines zahlreichen Personals, vor allem in Basel und Schaffhausen, erforderlich machte (die Streckenlänge beträgt wohl nur rund … km; es befinden sich aber einige wichtige Stationen dort), so leuchtet ohne weiteres ein, daß besonders die persönlichen Ausgaben eine erhebliche Höhe erreichten. Man vergegenwärtige sich deren üble Folgen: Bei einer monatlichen Ausgabe von 1½ Million Franken ergab dies Verfahren einen Valutaverlust von jährlich 250 bis 300 Millionen Mark, also ungefähr soviel, wie die badische Staatsbahn im Jahre 1919 überhaupt eingenommen hat.

Es konnte auf die Dauer nicht angehen, daß die Verwaltung der badischen Eisenbahnlinien in der Schweiz solche ungeheueren Summen verschlang. Da die Gehälter und Löhne der auf schweizerischem Boden wohnenden badischen Eisenbahnbeamten und -arbeiter auch weiter in Frankenwährung ausbezahlt werden müssen, so war man gezwungen, auf anderem Weg das badische Eisenbahnbudget einigermaßen zu entlasten und die unliebsamen Fehlbeträge wenigstens zu einem kleinen Teil wieder auszugleichen. Eine amtliche Auslassung nannte den bestehenden Zustand „geradezu katastrophal“.

Unter diesen Umständen entschloß sich die badische Eisenbahnverwaltung im Januar d. J., vom 1. Februar an sämtliche Beförderungsgebühren im Personen- und Güterverkehr in Frankenwährung zu erheben. Vom gleichen Zeitpunkte an wurden von deutschen Stationen keine zur Rückfahrt gültigen Fahrkarten nach den badischen Stationen auf schweizerischem Gebiet mehr ausgegeben. Hiergegen mußten Verhandlungen mit dem Schweizer Eisenbahndepartement gepflogen werden, das sich mit Zustimmung des schweizerischen Bundesrates schließlich damit einverstanden erklärte; ebenso wurde die Genehmigung der badischen Regierung eingeholt.

Im Personenverkehr aus der Schweiz wurden die Marksätze des unverändert beibehaltenen Tarifs zunächst zum Kurse von 1 ℳ gleich 60 Rappen, und vom 1. März an — zur Vermeidung einer Erhöhung durch den an diesem Tage in Kraft getretenen hundertprozentigen Aufschlag — zum Kurse von 1 ℳ gleich 30 Rappen in Franken erhoben. Nach der Schweiz mußte es selbstredend bei der Erhebung der Markbeträge verbleiben. Ein Vorgang war im Postverkehr gegeben, bei dem alle Taxen für Sendungen aus der Schweiz in Franken, nach der Schweiz dagegen in Mark bezahlt werden. Im Güterverkehr ging man dazu über, die Frachtbeträge für die schweizerischen Strecken in Frankenwährung zum Parikurs zu berechnen und die Unterschiede gegenüber der Berechnung zum Tageskurse als sogenannte Währungszuschläge zu erheben. Außerdem wurde eine Grenzabfertigungsgebühr von 0,50 Fr. für eine Stückgutsendung, und 10 Fr. für eine Wagenladung eingeführt, um auf diese Weise die hohen, bei der Grenzbehandlung erwachsenden Kosten auszugleichen. Die genannten Sätze des Währungszuschlags wurden auf alle badisch-schweizerischen Übergangsstationen ausgedehnt, so daß Waldshut, Singen und Konstanz Basel gleichgestellt waren. Dadurch wurde eine Abwanderung auf diese Übergänge, die deren baldige, völlige Verstopfung zur Folge gehabt hätte, verhütet.

Den geschilderten Maßnahmen mag im Einzelfall eine gewisse Härte nicht abgesprochen werden; wenn wir uns jedoch vergegenwärtigen, daß bei dem bisherigen Zustand für eine Fahrt II. Klasse von Basel nach Frankfurt für den Betrag von 50,70 ℳ nur 7,65 Fr. gegenüber 29,65 Fr. für die um 100 km kürzere Strecke Basel-Genf bezahlt wurden, und daß eine Sendung von Basel nach Königsberg 71 Fr. kostete, eine solche von Basel nach Luzern dagegen 136 Fr., so versteht sich doch von selbst, daß man je eher, um so besser diese so viel bespöttelten „Ausverkaufspreise“ beseitigte. Auf den ersten Blick erschien vielleicht ein Unterschied dahingehend berechtigt, die deutschen Reisenden, die sich in Basel Fahrkarten nach Deutschland kaufen, bei der Preisberechnung irgendwie zu bevorzugen. Allein eine solche Bevorzugung wäre schon nach dem Staatsvertrag zwischen Baden und der Schweiz ausgeschlossen; denn dieser Vertrag läßt die Erhebung unterschiedlicher Fahrpreise für Deutsche und Schweizer nicht zu. Sie würde zudem praktisch gar nicht durchführbar sein, weil sofort ein Schleichhandel mit den billigeren Fahrkarten einsetzen würde, und die Schweizer sie dann ebensogut bekommen könnten, wie die Deutschen.

Wenn auch die gewaltigen Personal- und Betriebsausgaben auf den schweizerischen Strecken der badischen Staatsbahnen durch diese Maßnahmen bei weitem nicht gedeckt werden, so steht doch zu hoffen, daß man mit ihnen auskommen wird. Wenn die Eisenbahn, wie hier geschildert, bestrebt ist, für ihre Leistungen insbesondere im Aulandsverkehr sich soviel wie möglich auch bezahlt zu machen, so wird man ihr besonders vom Standpunkt des Geschäftsmannes aus keinen Vorwurf machen können. Man darf nur wünschen, daß eine baldige Besserung unserer Valuta alle weiteren Maßnahmen in dieser Richtung entbehrlich machen möge. Übrigens leidet nicht nur die Eisenbahnverwaltung selbst, sondern auch der ganze Betrieb des Badischen Bahnhofes zu Basel unter solchen Valutasorgen. Auch der Zeitungsverkäufer verlangt Rappen für seine deutsche Zeitungen, und wer eine solche lesen will und nur deutsches Geld zur Hand hat, dem kann es vorkommen, daß er statt 30 Rappen volle 6 ℳ erlegen muß. Daß die Postsendungen aus dem Badischen Bahnhof mit schweizerischen Wertzeichen freigemacht werden müssen, versteht sich von selbst.

Tauberbischofsheim (Baden). Kuntzemüller.

Österreich.

— Bevorstehende Aufhebung der Einreisebewilligungen in die Länder. Für den diesjährigen Sommerreiseverkehr wird dem Vernehmen nach demnächst durch eine Vollzugsanweisung der Staatsregierung auf Grund von Verhandlungen, die mit den Ländern gepflogen worden sind, festgestellt werden, daß die bisher zur Einreise in die einzelnen Länder notwendig gewesenen Bewilligungen der Landesregierungen abge-

schafft werden. Zu einem Aufenthalte bis zur Dauer von drei Tagen ist überhaupt keine Bewilligung notwendig, für Aufenthalte von längerer Dauer ist eine Aufenthaltsbewilligung erforderlich.

Zur bloßen Einreise wird künftig ein gültiger Reisepaß, ein mit Lichtbild versehenes amtliches Ausweispapier oder die Aufenthaltsbewilligung genügen. Von dieser Aufenthaltsbewilligung werden befreit sein: in dem betreffenden Lande Heimatberechtigte; Personen, die in diesem Lande ihren ordentlichen Wohnsitz haben, und die im Lande über eine Wohnungsgelegenheit im eigenen Hause verfügen. Für solche Personen ist ohne weitere Zustimmung ein Aufenthalt von vier Wochen gestattet.

Die Aufenthaltsbewilligung darf nicht verweigert werden: den gewerblichen, industriellen, kaufmännischen, landwirtschaftlichen und häuslichen Hilfsbediensteten für die Dauer des Dienstverhältnisses, ferner den Personen, die in Kranken- oder Wohltätigkeitsanstalten aufgenommen werden, und kurbedürftigen Personen, soweit es sich um den Aufenthalt in einem Heilbade handelt. Als Heilbäder gelten: Baden bei Wien, Bad Hall, Bad Gastein, Hofgastein, Gleichenberg und Pyrawarth. Bad Ischl ist in dieser Liste nicht enthalten. Jedem Kurgaste wird die Mitnahme einer Begleitperson und einer Pflegeperson zustehen. Für die Behandlung der Gesuche und Aufenthaltsbewilligungen darf ein Entgelt eingehoben werden, das für aus dem Inlande Einreisende 30 Kr. nicht übersteigen darf. Diese Gebühr hat jeder in dem bezüglichen Gesuche Genannte zu zahlen. Nur wenn es sich um eine Familie handelt, gilt der Betrag für alle Familienmitglieder. Von der Zahlung befreit bleiben gewerbliche, industrielle, kaufmännische, landwirtschaftliche und häusliche Hilfsbedienstete, soweit ihnen die Aufenthaltsbewilligung nicht verweigert werden darf. Unter bestimmten Bedingungen, die hauptsächlich mit der Aufrechterhaltung der örtlichen Ruhe und Ordnung begründet werden können, wird den Landesregierungen das Recht erteilt werden, zeitlich und örtlich auch Aufenthalte unter drei Tagen an eine besondere Bewilligung zu knüpfen, Aufenthaltsbewilligungen abzukürzen oder für ungültig zu erklären. Die Durchreise durch ein Land kann künftig auf keinen Fall verhindert werden. Gegen Lebensmittelverschleppungen und bei Übertretungen von Verfügungen des Landes können zwangsweise Abschiebung oder Geldstrafen bis zu 20 000 Kr. oder Arrest bis zu sechs Monaten verhängt werden.

— **Oberbaurat Ing. Pichler †.** In aller Stille wurde am 27. April der vormalige Baudirektor der Südbahn, Oberbaurat Ingenieur Pichler, zur letzten Ruhe geleitet. Der Verstorbene war ein allgemein anerkannter Fachmann im Bahnbau. Ganz besondere Leistungen hatte er auf dem Gebiete der Wiederherstellung von Bahnlinien nach Hochwasser im Drau-, Rienz-, Etsch- und Eisacktale und bei Wiederherstellung nach Bergstürzen, insbesondere bei Steinbrück im Santale, zu verzeichnen. Beim Bau der Überetscher Bahn war er als Schiedsrichter tätig; für die Tauernbahn stellte er wertvolle Ausführungspläne bei; beim Bau der bosnischen Bahnen wurde er gemeinsam mit dem Präsidenten Dr. Dittes von der Gotthardbahn als Gutachter berufen.

Ungarn.

— **Erhöhung des Zollaufgeldes.** Nach dem bisherigen Zollverfahren wurde vom ungarischen Staate bei der Verzollung an der Grenze auf sämtliche Waren ein Zollaufschlag von 200 % erhoben. Von den zuständigen ungarischen Behörden wurde nunmehr das Zollaufgeld so erhöht, daß bei der Einfuhr deutscher Waren außer dem Zoll noch ein Zuschlag von 500 % zu entrichten ist.

— **Schiffahrtsgesellschaft zwischen Böhmen und Ungarn.** Nach Verlautbarungen der Schiffahrtsgesellschaften wurde der Warenverkehr über Pozsony (Preßburg) nach Ungarn in Angriff genommen. Eine zwischen der ungarischen und der tschechischen Regierung getroffene Vereinbarung ermöglicht, daß Web- und Wirkwaren sowie Maschinen mit Aus- und Einfuhrbewilligung nach Ungarn und nach Böhmen befördert werden können. In Preßburg hat bereits das staatliche Warenverkehrsbüro seine Tätigkeit aufgenommen; die Aufnahme der Waren nach Ungarn auf dem Schiffswege wurde gestattet.

— **Die interalliierte Donaukommission.** Der englische Admiral Troubridge hat nach Rückkehr von seiner Pariser und Londoner Reise nach Budapest das Präsidium der interalliierten Donaukommission wieder übernommen. Die während der Abwesenheit des Admirals eingestellten Beratungen wurden wieder aufgenommen. Die Beratungen beziehen sich haup sächlich auf die Eröffnung der Schiffahrt und im Zusamme hange damit auf die Beseitigung der Kohlenschwierigkeite da derzeit die Schiffe und Eisenbahnen noch außerstan sind, den Kohlenbedarf zu decken. Admiral Troubridge ve sprach alles anzusetzen, daß Ungarn nicht bloß Pécser (Fün kirchener), sondern auch englische Kohle zur Verfügun stehe, die England über Saloniki und Belgrad auf de Wasserwege zu befördern beabsichtigt. Die Donaukommissio wird ihre amtliche Tätigkeit erst mit dem 1. August au nehmen.

Die Überreichung der Donauakte an Ungarn und d übrigen Donaustaaten wird erst nach Ratifizierung des Fr dens mit Ungarn erfolgen. Die bisherigen Bestimmunge der Donauakte wurden zu Gunsten Ungarns wesentlich abg ändert, was den Bemühungen der Admirale Troubridge u Fatou zu verdanken ist, die bei ihrem jüngsten Aufentha in Bukarest auf einen harten Widerstand der rumänisch Regierung stießen, da die Rumänen auf der unteren Don ein sogenanntes Patronatsrecht beanspruchten.

— **Die Donauschiffahrt im Friedensvertragsentwurfe.** A einer der mächtigsten Faktoren zur Belebung und Förderun des internationalen Handels gilt mit Recht die Donau, dere Ausnützung vom Standpunkte sowohl der Hauptstadt w auch des Landes von besonderer Wichtigkeit ist. Nach Ar 274 wird der Donaustrom von Ulm bis zur Mündung als inte national erklärt und auf diesem Wasserwege die Freiheit d Schiffahrt, die Gleichberechtigung aller Flaggen zugesicher Dieser Grundsatz der Schiffahrtfreiheit erfährt jedoch ins fern eine Beeinträchtigung, als nach dem Artikel 275 je schiffbare Strecke des Stromnetzes der Donau, die mehr a einem Staate als natürliche Straße zur See dient, als inte national erklärt wird. Infolgedessen müßte die Save, we diese ausschließlich durch südslawisches Gebiet fließt, nic zum internationalisierten Donaustromnetz gehören. Sofe die im Vertragsentwurfe aufgeführten Gebiete an die Nac barstaaten abgetreten werden sollten, würde die ungarisc Schiffahrt auch von anderen ungarischen Flüssen ausg schlossen werden. In der Antwortnote wurde daher sowo die Internationalisierung der Save, wie auch die des Franzen kanals, der Waag und der Maros beantragt. Ferner wurde der Antwortnote der Antrag gestellt, daß alle Kanäle u schiffbaren Wasserstraßen als international erklärt werden, d im Interesse der Verbindung der infolge des deutschen Fr densvertrags internationalisierten Stromnetze künftig ausg baut werden. Nach Art. 277 dürfen die ungarischen Schif zwischen den Häfen einer alliierten oder assoziierten Ma den Personen- und Güterverkehr im Wege regelmäßig Fahrten und mit besonderer Ermächtigung des bezüglich Staates abwickeln. Demzufolge dürften die rumänischen, s bischen und tschecho-slowakischen Schiffe ohne jegliche E mächtigung mit ihren regelmäßigen Fahrten die ungarisch Häfen anlaufen, hingegen könnte die ungarische Schiffahrt a dem Verkehr zwischen den rumänischen, serbischen o tschecho-slowakischen Häfen ausgeschaltet werden. A 278 enthält Bestimmungen über Abgaben nach den Schiff und nach den auf ihnen beförderten Waren. In der Antwo note wird der Standpunkt vertreten, daß Abgaben nur f außerordentliche Arbeiten oder nur auf speziell festzustell den Donaustrecken eingehoben werden dürfen. Nach A 283 verpflichtet sich Ungarn im voraus, das Übereinkomm zu genehmigen, das die alliierten und assoziierten Staa über die schiffbaren Wasserstraßen treffen werden. D Antwortnote nimmt gegen diese einseitige und ungerechte stimmung entschieden Stellung. Durch den Art. 304 w Ungarn das Recht zugesichert, bei den Verhandlungen neuen Donauakte anwesend zu sein; die Antwortnote best darauf, daß Ungarn an diesen Verhandlungen als gleich rechtigte Partei unter Aufrechterhaltung des Mitbestimmun rechtes teilnehme. Art. 285 enthält Vorschriften über Organisierung der europäischen Donaukommission, die einstweilen bloß aus Vertretern Großbritanniens, Frankrei und Italiens zusammensetzen wird. Die Antwortnote be tragt, daß auch Ungarn in diese Kommission einbezo werde. Nach Art. 286 wird der internationalisierte Teil Donaustromnetzes von Braila aufwärts einer internationa Kommission unterstellt, deren Wirkungskreis aber im V tragsentwurf nicht näher angegeben wird. In der Antw note wurde ein sachlicher Vorschlag gemacht, durch den bestimmter Wirkungskreis für die internationale Kommiss vorgeschrieben wird. B. V

— **Tarifmaßnahmen der Ersten Donaudampfschiffa Gesellschaft.** Die Verkehrsdirektion dieser Gesellschaft mit, daß — mit Rücksicht auf die derzeit erhöhten Ko der Verwahrung der Güter auf dem Lande und in Schiffen — für alle Sendungen, die a) nach dem 14. März

bei der Gesellschaft aufgeliefert werden, oder b) am 15. März 1920 — auf dem Lande oder in Schiffen — bereits in Gewahrsam der Gesellschaft sich befinden, ein Zuschlag in der Höhe von 0,5 % des Gesamtwertes erhoben wird. Die mit Gültigkeit vom 1. November 1919 hinsichtlich der Lokalgütertarife Teil I, Abteilung A und B, Teil II, Teil III (Spezialtarif Nr. 1 für die Beförderung von Getreide usw.) und Teil IV (Spezialtarif Nr. 2 für die Beförderung von Holz) durchgeführten einstweiligen Maßnahmen werden mit Wirksamkeit vom 10. März 1920 bis auf weiteres geändert.

Luxemburg.

— **Um die luxemburgischen Eisenbahnen.** Der luxemburgische Mitarbeiter der „D. Allg. Ztg." schreibt dieser, wie wir ihrer Abendausgabe vom 4 d. M. entnehmen: Die Erregung welche unter den luxemburgischen Eisenbahnern über die französisch-belgischen Eisenbahnpläne herrscht, hat zu einer großen Protestversammlung der Eisenbahnerverbände geführt, worin energisch gefordert wurde, der luxemburgische Staat möchte selber den Betrieb der Bahnen übernehmen. Auf diese Weise hoffen die Eisenbahnangestellten in keinem dienstlichen Verhältnisse zum Auslande mehr zu stehen, wie das bisher der Fall war. Denn gegen dieses Ausland wächst das Mißtrauen zusehends, besonders seitdem unsere Bahnangestellten vergeblich gegen die Hungerlöhne Einspruch erheben müssen, mit denen die Franzosen sie abzuspeisen suchen. Für den Augenblick richtet sich die Unzufriedenheit der luxemburgischen Eisenbahner auf diese Lohnfrage, die übrigens in dem Protest gegen die Überlassung der Bahnen an Frankreich oder Belgien auch indirekt ihre Rolle spielte. Man hat der Straßburger Verwaltung ein langes Sündenregister vorgehalten, aus dem erhellt, daß die französischen Verwaltungsmethoden hier auf denselben Widerstand stoßen wie in Lothringen, eben weil sie hier in denselben Erscheinungen zutage treten wie in Lothringen. Einseitige Begünstigung höherer französischer Beamter, die zudem eine geringe fachliche Bildung besitzen, und deren Unwissenheit nur in ihrer rührenden Sorglosigkeit ein Gegenstück findet, Mangel an Betriebssicherheit und Hygiene usw. usw. Der Abgeordnete Hildgen, selbst ein Eisenbahner, faßte die Stimmung unter den luxemburgischen Eisenbahnern ziemlich treffend in folgendem Satze zusammen: „Bei den Deutschen waren wir doch gut bezahlt und hatten auch gewisse Rechte, jetzt sind wir schlecht bezahlt und müssen das Maul halten." Der Generalstreik der Eisenbahner war als Abhilfsmittel gedacht und fest in Aussicht genommen, im Einvernehmen mit den lothringischen Kollegen, wenn die Straßburger Direktion in der Lohnfrage nicht nachgebe. Trotz allem Bitten und Drängen und Vermittelung der Regierung kam aus Straßburg jetzt die Nachricht, Frankreich könne den luxemburgischen Eisenbahnern keine höhere Entlohnung bezahlen, besonders weil die Frage des zukünftigen Eisenbahnstatuts noch nicht gelöst sei, und weil ein gewaltiger Betriebsfehlbetrag sich einstellen werde. Diese Antwort hat die Erbitterung unter den Eisenbahnern noch gesteigert, und der Generalstreik wäre unvermeidlich gewesen, wenn die luxemburgische Regierung sich nicht in der heutigen Kammersitzung dahin ausgesprochen hätte, sie schlage vor, daß Luxemburg selber das ihm von den Franzosen so großmütig eingeräumte Recht der Lohnaufbesserung ihrer Eisenbahner ausübe. Auch diese den Luxemburgern unbilligerweise zugemutete Operation, die uns 10 bis 15 Millionen kosten kann, hat manche Leute stark ernüchtert. Allerdings wird die Regierung dem künftigen Pächter unserer Bahnen diese Summe aufbürden. Aber es bleibt dennoch zu Recht bestehen, was ein Abgeordneter in der Kammer sagte: „Wir stellen fest, daß als alleiniges Recht auf unsere Bahnen uns nur dasjenige verbleibt, die Beamten und Angestellten zu bezahlen."

Übrige europäische Länder.

— **Tariferhöhungen in Elsaß-Lothringen.** Die Verordnung, durch die der Commissaire Général de la République in Straßburg die Erhöhung der Eisenbahntarife verfügt hat, hat nach dem „Allg. Tarifanzeiger" folgenden Wortlaut:

1. Die Erhöhung erstreckt sich auf sämtliche Preise, die zurzeit auf den Strecken der Eisenbahnen in Elsaß und Lothringen bestehen. Sie wird neben den seit 1. August 1914 eingetretenen Erhöhungen erhoben, ohne jedoch diese letzteren selbst zu erhöhen.

2. Die so erhaltene Gesamterhöhung kommt derjenigen gleich, die auf den übrigen französischen Bahnnetzen auf Grund der Gesetze vom 31. März 1918 und 14. Februar 1920 eingetreten sind.

3. Der neue Zuschlag beträgt hiernach: 70 % für Reisende in 1. Klasse, 65 % für Reisende in 2. Klasse, 60 % für Reisende in 3. und 4. Klasse, 125 % für alle anderen Transporte (Hunde, Leichen, lebende Tiere, Eilgut, Frachtgut usw.).

4. Die vorstehend im Absatz 2 erwähnte Gesamterhöhung wird auch auf die Beförderungspreise erhoben, die auf Grund gesetzlicher und reglementarischer Vorschriften an Stelle der bisherigen eingeführt werden, ebenso auf die Wagenstandgelder, die durch Verordnung des Commissaire Général de la République in Straßburg vom 8. Januar 1920 bereits erhöht worden sind.

5. Der neue Zuschlag unterliegt nicht der durch das Reichsgesetz (Absatz 3, § 4) vom 8. April 1917 (Z. 817/104) vorgeschriebenen Verkehrsabgabe. Die vorstehenden Bestimmungen treten am 24. März 1920 in Kraft; sie gelten bis zum 31. Dezember 1920, sofern keine Veränderung eintritt, was dem Publikum bekanntgegeben werden wird.

— **Eisenbahnerstreik in Frankreich.** Wie schon in Nr. 29, S. 342 d. Ztg. gemeldet, hat sich die Allgemeine Eisenbahnergewerkschaft in Frankreich mit der knappen Mehrheit von rd. 171 000 gegen rd. 147 000 Stimmen für einen Generalstreik auf allen französischen Eisenbahnlinien, beginnend mit dem 1. Mai, ausgesprochen. Als Grund wird die Absicht angegeben, die Verstaatlichung der Eisenbahngesellschaften zu erzwingen. In Wirklichkeit waren die Eisenbahner seit dem für sie ungünstigen Ausgang des letzten Eisenbahnerstreiks verärgert und gegen ihre Führer aufgebracht. Es kam daher in der Gewerkschaft die radikale Richtung ans Ruder, und auf dem letzten Kongreß wurde der bisherige gemäßigte Generalsekretär Bidegaray gestürzt und durch einen dreiköpfigen, aus den radikalsten Elementen bestehenden Vorstand ersetzt. Sie gehören einer anarchistischen Organisation an und streben offen nach politischem Umsturz. Ihre erste Tat war die Verkündigung des Generalstreiks. Die Confédération Générale du Travail (C. G. T.) beschloß, die Eisenbahnergewerkschaft zu unterstützen, und ordnete für den 3. Mai den Eintritt der Seeleute, Dockarbeiter und Grubenarbeiter in den Generalstreik an. Außer der Verstaatlichung der Eisenbahnen werden noch Streikziele allgemeiner Art, wie die Reorganisation des ganzen Wirtschaftslebens, die Beseitigung der Teuerung und Hungersnot usw. angegeben. Die Eisenbahner sind dem Streikbefehl nur zum Teil gefolgt. Am Abend des 1. Mai wurden in Paris unter 45 000 Eisenbahnern 13 000 Streikende gezählt, in der Provinz scheint die Beteiligung am Streik noch geringer zu sein, am stärksten ist sie auf der Staatsbahn, wo zeitweilig der ganze Verkehr ruhte. Auf den übrigen französischen Linien blieb der Verkehr durchweg gesichert, die Schnellzüge fuhren fahrplanmäßig, nur der Lokalverkehr wurde zum Teil eingeschränkt. Die Arbeitswilligen werden durch freiwillige Helfer unterstützt, insbesondere durch die Schüler der technischen Ecole Centrale. Die Regierung hat die Requisition aller anderen Verkehrsmittel, Automobile, Omnibusse u. dgl. zur Ergänzung des Eisenbahnverkehrs angeordnet. Im Verlauf der folgenden Streiktage ist keine wesentliche Änderung der Lage eingetreten, höchstens kann man von einer Besserung sprechen. Die Eisenbahner folgen ihren Führern nur widerwillig und nehmen zum Teil offen gegen sie Partei; so z. B. hat der „Bund der ehemaligen Kämpfer unter den Eisenbahnern" eine scharfe Kundgebung gegen den Streik erlassen. Ein großer Teil der organisierten Eisenbahner der P.-L.-M. soll die Frage erwägen, ob nicht an Stelle des Eisenbahnerbundes eine rein berufliche Gewerkschaft ohne politische Betätigung und ohne Anschluß an die C. G. T. gegründet werden solle. Da die ungeheure Mehrheit der Bevölkerung den Streik verurteilt, ist anzunehmen, daß er mit einer Niederlage der Arbeiter endigen wird. Viel gefährlicher für das Wirtschaftsleben ist der Streik der übrigen obengenannten Betriebe geworden, wenn auch hier die Beteiligung nicht überall groß war. Sehr bedenklich ist die vollständige Arbeitsniederlegung der Hafenarbeiter in Marseille, Bordeaux und Le Havre. Den meisten Schaden richtet der Streik der eingeschriebenen Seeleute der französischen Handelsflotte an, die dadurch in ihrem Betriebe lahmgelegt ist.

— **Eisenbahnmaterial für Rußland.** Aus Moskau wird drahtlos die Ankunft von 200 Lokomotiven in Reval gemeldet, die in Amerika vom Vertreter der Sowjetregierung gekauft wurden. Sie werden demnächst nach Petersburg geschickt werden. Aus anderen Quellen wird berichtet, daß die Sowjetregierung in Amerika Verhandlungen über die Lieferung einer großen Anzahl von Eisenbahnwagen abgeschlossen hat.

Bücherschau.

— **Betriebsräte und Schlichtungsstellen der Eisenbahner.** Auf Grund der amtlichen Verordnungen im Auftrage des Allgemeinen Eisenbahner-Verbandes zusammengestellt und gemeinverständlich erläutert von Oswald Riedel. Preis 7 ℳ. Berlin-Friedenau 1920. Verlag des Allgemeinen Eisenbahner-Verbandes. Der § 61 des Betriebsrätegesetzes vom 4. Februar 1920 räumt den Unternehmungen und Verwaltungen des Reiches und der Länder, die sich über einen größeren Teil des Reiches erstrecken, die Befugnis ein, Einzel- und Gesamtbetriebsräte zu bilden und ihre Befugnisse gegeneinander in Anlehnung an den Aufbau der Unternehmung oder Verwaltung im Verordnungswege zu regeln. Von diesem Recht hat die preußische Staatseisenbahnverwaltung im Einvernehmen mit dem Reichsverkehrsministerium Gebrauch gemacht und eine „Verordnung über die Bildung von Betriebsvertretungen nach dem Betriebsrätegesetz vom 4. Februar 1920 im Bereich der Staatseisenbahnverwaltung“ erlassen (E. V. Bl. Nr. 9 a vom 24. April 1920). Die Werkstätten hat die Staatsbahnverwaltung als besondere Betriebe im Sinne des § 61 angesehen und für sie eine besondere Verordnung über die Bildung von Betriebsvertretungen erlassen (E. V. Bl. Nr. 10 vom 24. April 1920), die sich im Aufbau und in ihrem rechtlichen Inhalt an die allgemeine Betriebsräteverordnung anlehnt. Diese beiden Verordnungen, die nicht bloß formelle Ausführungverordnungen zu dem Allgemeinen Betriebsrätegesetz darstellen, sondern für den Bereich der Staatseisenbahnverwaltung an die Stelle des genannten Gesetzes treten, hat der Herausgeber mit ausführlichen Bemerkungen und Erläuterungen versehen. Außerdem enthält die kleine Sammlung noch die Wahlordnung für die Betriebsvertretungen bei der Staatseisenbahnverwaltung, die Verordnungen über das Schlichtungswesen im Bereich der Staatseisenbahnverwaltung (Schlichtungsordnung), den Text des Allgemeinen Betriebsrätegesetzes und verschiedener anderer kleinerer Vorschriften, die mit den Betriebsrätefragen im Zusammenhange stehen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 26. April 1920 in Betrieb genommene, dem öffentlichen Güterverkehr dienende, 6,3 km lange Neubaustrecke Kendenich-Cöln-Sülz der Cöln-Bonner Eisenbahn, und die am 1. Mai 1920 dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr übergebene, 20,71 km lange Teilstrecke Nienburg-Leese-Stolzenau [Neubaustrecke Nienburg (Weser)-Minden (Westf.)] der Eisenbahndirektion Hannover, sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Badische Staatseisenbahnen. Das Güteramt Karlsruhe-Hafen wird am 1. Juni d. J. für den Eilgutverkehr eröffnet. Zu dem gleichen Zeitpunkt wird der Haltepunkt Karlsruhe-Mühlburg für den Eilstückgutverkehr geschlossen.

Rundschreiben der Geschäftführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. IV 36 vom 27. April dieses Jahres an die preußisch-hessischen Eisenbahndirektionen und die Verwaltungen in München (T. A.), Stuttgart, Dresden, Oldenburg, Schwerin und Lübeck, betreffend des Übk. zum VBR. (Abgesandt am 4. Mai 1920.)

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Badische Staatseisenbahnen.

Am 1. Juni 1920 wird der an der Strecke Heidelberg-Würzburg zwischen den Stationen Eubigheim und Boxberg-Wölchingen errichtete Haltepunkt Uiffingen in Betrieb genommen. Er ist für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Milch-, Kleinvieh- und Telegrammverkehr eingerichtet.

Karlsruhe, den 1. Mai 1920. (495)
Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Badischer Binnengüterverkehr. Deutsche Wechselgüterverkehre.

Auf 1. Juni 1920 wird die Station Karlsruhe-Hafen für den Eilgutverkehr eröffnet; das Verweisungszeichen F fällt deshalb bei diesen Stationsnamen weg. Auf den gleichen Zeitpunkt wird die Station Karlsruhe-Mühlburg für den Eilgutverkehr geschlossen. Diese Station ist deshalb mit sämtlichen Angaben in den Tarifen zu streichen.

Karlsruhe, den 28. April 1920. (494)
Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

3. Güterverkehr.

Verkehr Graslitz oberer Bahnhof-Sachsen.

Am 1. Juli 1920 wird der Gütertarif Teil II vom 1. Oktober 1910 aufgehoben. Hiermit sind Frachterhöhungen verbunden. Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro, hier, Wiener Straße 4/II.

Dresden, am 3. Mai 1920. (490)
Gen.-Dir. der Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Württ. Binnen-Gütertarif (Tfv. 39a).

Am 10. Mai 1920 tritt zum Tarif der Nachtrag 1 in Kraft, wodurch die seither erschienenen Nachträge I—IV aufgehoben werden. Er enthält im wesentlichen die seit der Ausgabe des Tarifs eingetretenen noch gültigen Änderungen sowie einige neue Ausnahmetarife (für Torfstreu, Torfmull, Torfmehl, Düngekalk, Steingrus, Steinschutt) und verschiedene Änderungen im Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 2.

Stuttgart, den 30. April 1920. (493)
Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden in den Tarifheften 5, 6 und 8 verschiedene Stationen des Dir.-Bez. Cöln, die an die Eisenbahnen in Elsaß und Lothringen, sowie an die belgischen Staatsbahnen übergegangen sind, gestrichen. In diese Tarifhefte werden gleichzeitig die Tarifpunkte Bleialf (Steinebrück) Grenze, Hallschlag (Losheim) Grenze und Ronheide (Hergenrath) Grenze aufgenommen, ebenso die Station Saargemünd in die Tarifhefte 5 und 8. Ferner wird im Tarifheft 6 bei Saargemünd die Gruppennummer 169 in 166 geändert. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen und in der nächsten Nummer des gemeinsamen Tarif- usw. Anzeigers.

Frankfurt (M.), den 1. Mai 1920. (492)
Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Gütertarif.

Am 16. Mai wird die badische Station Knielingen in das Tarifheft 1 aufgenommen. Näheres bei den Abfertigungsstellen. Ferner wird die Gültigkeit der am 1. März d. J. nur zur Berechnung der Frachten für den Verkehr mit Elsaß-Lothringen aufgenommenen badisch/pfälzisch-elsässischen Grenzstationen durch den Zusatz: „und darüber hinaus“ erweitert.

Erfurt, den 3. Mai 1920. (497)
Eisenbahndirektion.

Vom 1. April d. J. ab ist auf den Karlsruher Lokalbahnen der neue Binnentarif in Kraft getreten. Hierdurch wird der Binnentarif vom 1. August 1910 nebst Nachträgen aufgehoben.

Druckstücke des neuen Binnentarifs sind zum Preise von 7,20 ℳ beim Städtischen Bahnamt Karlsruhe, Tullastraße 71, zu haben. (491)
Städtisches Bahnamt Karlsruhe i. B.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Fahrpreisermäßigung für Kolonisten und Siedler in der Umgebung Berlins.

Vom 15. Mai 1920 an werden Kolonisten und Siedler in der Umgebung Berlins unter bestimmten Voraussetzungen bei Benutzung der 4. Wagenklasse auf Entfernungen bis höchstens 40 km von der Stadtgrenze Berlins zum halben Fahrpreise 4. Klasse befördert.

Nähere Auskunft erteilen die Fahrkartenausgaben der beteiligten Fernbahnhöfe.

Berlin, den 1. Mai 1920. (496)
Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 32. Berlin, den 12. Mai 1920. LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen,** beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 8 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 40 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 45 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 50 Pf. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 1.35 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050-53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Inhalt:

Wegen des Pfingstfestes fällt die am 26. d. Mts. fällige Nummer der Zeitung aus.

Die Wirtschaftsführung der Reichseisenbahnen.

(Schluß aus Nr. 31).

III. Betriebsaufwendungen, insbesondere Personalausgaben.

So notwendig und unaufschiebbar nach alledem erneute, wirksame Erhöhungen der Eisenbahngebühren sind, so darf doch nicht hierin allein die Rettung aus dem Finanzelend gesucht werden. Wenn der Hauptsache nach die Verkehrseinnahmesteigerung den bedrohend hohen Ausfall deckt, müssen der Rest und die zur Stetigkeit geordneter Wirtschaftsführung unentbehrlichen Geldmittel durch Einschränkungen im eigenen Wirtschaftsaufwande der Eisenbahnen gewonnen werden. Wie die verantwortlichen Minister wiederholt betont haben, sind Ausschüsse Sachverständiger mit der Untersuchung befaßt, wo und auf welche Weise sparsamere Geschäftseinrichtungen in allen Zweigen des Eisenbahnwesens möglich sind. Der Krieg und die unseligen Nachwirkungen haben manche gute Einrichtung der Vorkriegszeit in das Gegenteil gekehrt. Rückkehr zur Einfachheit und Sparsamkeit tut dringend not. Leider werden die Ersparnisbestrebungen, an sich schon schwierig und undankbar genug, durch immer wieder auflebende politische Unruhen erschwert und aufgehalten. Gleichwohl sind nach amtlichen Äußerungen bereits gute Ergebnisse, namentlich in der Kostenaufwendung für die Ausbesserung der Fahrzeuge, erzielt worden. Äußerst umfangreich und kostspielig ist nach allgemeinen Wahrnehmungen die innere Geschäftsgebarung der Eisenbahnverwaltung. Durch eine Reihe von neuen Einrichtungen der jüngsten Zeit hat sie an Einfachheit und Durchsichtigkeit nicht gewonnen, leider aber eine erhebliche Verbreiterung und Verteuerung erfahren. Hoffentlich ist diese unliebsame Erscheinung nur vorübergehender Art; sie muß angesichts der traurigen Wirtschaftsergebnisse wieder verschwinden, zumal eine Kostspieligkeit in der inneren Geschäftsgebarung, mag man zu ihrer Begründung anführen, was man will, in allen Fällen als schlechtes Vorbild für die Wirtschaftsführung im Außendienst doppelt ungünstig wirkt. Die Verminderung der Verwaltungskosten des Eisenbahnunternehmens muß darum zielbewußt und unbeeinflußt von allerlei Strömungen der Selbstsucht durchgesetzt werden. Weiter wird zu erheblichen Einschränkungen im Materialverbrauch, in der Betriebsführung und in der Bahnunterhaltung schon die Knappheit an Vorräten zwingen; über den allerdringlichsten Bedarf sollte namentlich bei baulichen Ergänzungen und Erweiterungen jedenfalls so lange nicht hinausgegangen werden, wie die allgemeine Arbeitslust und Arbeitskraft des Volkes noch nicht einmal für die Erfüllung der dringlichsten Forderungen des wirtschaftlichen Lebens ausreicht. Nicht ganz ohne Einfluß, und zwar günstigen Einfluß, auf die Betriebskosten der Reichseisenbahnen wird endlich, wie zu hoffen ist, die Vereinigung der bisherigen Staatseisenbahnen zu einer Verkehrseinheit sein; jedenfalls sind die Ersparnisse dieses welthistorischen Vorganges von breiten Volksschichten bisher hoch eingeschätzt worden.

Sind die besprochenen Belastungsposten in der Rechnung der Reichseisenbahnen auch keineswegs belanglos, so liegt doch das Schwergewicht der Ausgabeseite in den persönlichen Ausgaben und deren Grundlage, der Bewertung der Leistungen des Personals, die in dem Maß der dienstlichen Inanspruchnahme und in den Besoldungs- und

Lohnsätzen ihren Ausdruck findet. Über zwei Drittel aller Ausgaben sind persönlicher Art. Mehr denn je beruht die Entscheidung hierüber bei der Zentralstelle der Eisenbahnverwaltung, und letzten Endes bei der bestimmend mitwirkenden Vertretung des ganzen Volkes, dem Reichstage. Die Lohntarife der Reichseisenbahnen werden mit den Arbeitervertretungen des gesamten, sich nahezu mit den Reichsgrenzen deckenden Eisenbahnnetzes in der Zentralstelle vereinbart und vom Reichstage mit dem Haushalt beraten und gutgeheißen oder beanstandet. Auch die Besoldungsvorlagen sind das Ergebnis der Verständigung mit den Beamtenvertretungen, und sie bedürfen der förmlichen Zustimmung des Reichstages. Mit der Festsetzung der Vergütungssätze steht in untrennbarem Zusammenhange die Festlegung der Grundzüge des Leistungsmaßes des Personals. Diese starke Zusammenziehung ungeheuer wichtiger Entscheidungen an einem Zentralpunkte beginnt in ihrer für das gesamte Wirtschaftsleben des Reiches bedeutungsvollen Tragweite der Allgemeinheit zum Bewußtsein zu kommen, nachdem mit den bisherigen Staatseisenbahnen auch deren gesamtes Personal von rund 1 Million Beamten und Arbeitern, einem ansehnlichen Bruchteil der Reichsbevölkerung, vom Reiche übernommen und seinen Leistungen angemessen zu entlohnen ist. Wie die Wirtschaftsform des Reichseisenbahnunternehmens auch immer benannt werden mag, in jedem Fall steht das Personal im unmittelbaren Dienst eines einheitlichen Reichsbetriebes, und es erhebt Anspruch auf einheitliche Regelung der Grundlagen seines Lebensunterhalts.

Vom Standpunkt der Wirtschaftsführung des Reichseisenbahnunternehmens betrachtet, hat diese Einheitsregelung, wie alle Dinge der Welt, Licht- und Schattenseiten. Die Finanzgebarung des Unternehmens gewinnt an Klarheit, wenn es gelingt, die Leistungen des Personals unter zutreffender Abschätzung der örtlichen Verschiedenheiten den Zeitverhältnissen entsprechend zu bewerten. Ist diese grundsätzliche Regelung getroffen, treten aber in der Ausführung Schwierigkeiten, vor allem als Folgeerscheinungen unredlicher Machenschaften des Wirtschaftslebens zutage, machen Schiebertum und Wucher, die unheilvollen Krebsschäden aller, leider nicht zum mindesten auch der bemittelteren Volksschichten, die Aufrechterhaltung an sich angemessener Entgelte des Personals zuschanden, so darf eine gesunde Wirtschaftsführung des Reichseisenbahnunternehmens nicht dem Drucke solch ruchloser Machenschaften nachgeben; sie muß dieses schlimmste Übel unmittelbar bekämpfen, und sie kann den Kampf wirksam führen, wenn sie von dem ihr als dem größten aller Großbetriebe wie kaum einem anderen Unternehmen zur Verfügung stehenden Machtmittel der Selbsthilfe gegenüber der Ausbeutung des Personals rücksichtslosen Gebrauch macht. Nur dadurch ist der unaufhörlichen Steigerung der Entgelte des Personals der Boden zu entziehen. Wo diese Entgelte sich zu einem angemessenen Lebensunterhalt unzulänglich erweisen, muß Verwaltung und Personal sich zur Selbsthilfe zusammenschließen, Wucher und Schieberwesen beiseiteschieben und sich eigene Quellen für alle Arten von Lebensbedürfnissen schaffen, soweit es immer not tut. Erfahrungsmäßig ist die Ausbeutung am unheilvollsten in den großen Verkehrszentren, beispielsweise in der Reichshauptstadt und ihrer Umgebung und in dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet. An solchen gefährdeten Punkten, von denen der immer wiederkehrende Druck nach Erhöhungen der Besoldungs- und Lohnsätze und damit der Weg zum finanziellen Ruin ausgeht, kann nur großzügige Selbsthilfe gegenüber der Ausbeutung Rettung bringen. Verwaltung und Personal müssen sich zu Einkaufsgenossenschaften und nötigenfalls zu eigenen Betrieben vereinigen, um so Zustände zu schaffen, die der wirklichen Zeitlage entsprechen. Anfänge solcher Selbsthilfe sind vorhanden, leider nicht so wirksam gerade an den gefährdeten Punkten, wie in anderen Gebieten. Die gefährdeten Brennpunkte des Verkehrs aber sind es gerade, wo die Selbsthilfe mit allen erfolgversprechenden Mitteln einsetzen muß, und zwar ohne Verzug. Man zögere nicht, sondern fasse das Übel an den Wurzeln, die rücksichtslos ausgerottet werden müssen, wenn nicht alles zusammenbrechen soll! An den Selbsthilfeeinrichtungen müssen sich alle Berufsangehörigen beteiligen; wer sich ausschließt, hätte gleichwohl keinen Anspruch darauf, sich über die Unzulänglichkeit seines Entgelts zu beklagen. Gelingt der Versuch, woran bei der Geschäftskunde der Eisenbahnverwaltung und ihres Personals kaum zu zweifeln ist, so ist der Steigerung der Personalkosten des Eisenbahnunternehmens endlich ein wirksamer Damm gesetzt, eine Rettung aus der Not wenigstens auf dem wichtigsten Ausgabengebiet des Eisenbahnunternehmens gefunden. Darüber hinaus aber würde das Vorgehen der Eisenbahnverwaltung in der Bekämpfung der Giftbeule am Wirtschaftsleben des Volkes auch in anderen Volksschichten vorbildlich wirken. Das wäre ein doppelter, großer Gewinn. Denn darüber kann kein Zweifel aufkommen, die Unredlichkeit im Handel und Wandel, die Ausbeutungssucht und das schlechte Beispiel, das die breiten Volksschichten daran nehmen, sind die verderblichsten Übel unserer Zeit. Mit dem Strafgesetze allein ist diesem, noch immer nicht in seiner ganzen Schwere erkannten gefahrvollen Treiben gewissenloser Menschen, deren Zahl wahrlich nicht gering ist, nicht beizukommen. Wer die Kraft dazu hat, muß dazu beitragen, verderbenbringender Gewissenlosigkeit das Handwerk zu legen. Die Reichseisenbahnverwaltung ist dazu imstande, wenn sie, unbeirrt von politischen Parteiströmungen, das tut, was die gesunde Wirtschaftsführung des Unternehmens gebieterisch verlangt. Die Selbsthilfe gegenüber der Ausbeutung kann nicht dringend genug empfohlen werden. Die Eisenbahnverwaltung darf zu ihrer Förderung kein Mittel unversucht lassen.

Selbst die Hoffnung auf einen Abbau des hohen Entgelts der Personalleistungen braucht nicht aufgegeben zu werden, wenn es gelingt, die unredlichen Zwischengeschäfte auf dem Warenmarkte auszuschalten. Kenner des volkswirtschaftlichen Lebens schätzen den unsauberen Verdienst der nicht nur überflüssigen, sondern verderblichen Zwischengeschäfte sehr hoch ein. Zu dem verständigen Empfinden des Eisenbahnpersonals darf aber das Vertrauen gehegt werden, daß es die Größe der Gefahr erkennt, die ein unwirtschaftlicher Eisenbahnbetrieb in sich birgt, einer Gefahr nicht nur für die gesamte Volkswirtschaft, sondern in erster Reihe und ganz besonders erschreckend für den Eisenbahnerberuf selbst. Gelänge es, die Preise des Warenmarktes merkbar zu verringern, so wird die Vertretung des Personals dem Wiederabbau der unnatürlich angeschwollenen Gesamtbezüge nicht mehr entgegen sein können. Eine dunkle Schattenseite des Reichseisenbahnplanes wäre es freilich, wenn die richtige Erkenntnis dem Personal fehlte, und wenn die politische Macht, die dem großen Beamten- und Arbeiterkörper innewohnt, zur Erzwingung von Forderungen mißbraucht würde, deren Erfüllung nicht ohne schwere Nachteile der Wirtschaftsführung des Unternehmens möglich wäre. Ein solcher Mißbrauch würde sich aber letzten Endes am Eisenbahnpersonal selbst am schwersten rächen; denn eine Mißwirtschaft des Eisenbahnunternehmens träfe in erster Linie die Berufsangehörigen. Eine mit Fehlbetrag arbeitende Verwaltung mag vorübergehend die Forderungen des Personals erfüllen können, auf die Dauer kann und wird das Volk die Eisenbahnen nicht als Kostgänger der Reichskasse dulden. Auf die dauernde Sicherstellung eines angemessenen Lebensunterhalts aber kommt es dem weitaus größten Teil des Eisenbahnpersonals hauptsächlich an. Er weiß, daß er zum eigenen Nutzen gut daran tut, der Verwaltung

eine gesunde Wirtschaftsführung zu ermöglichen, und er wird daher den unerläßlichen, dringenden Bemühungen der Verwaltung, nicht nur die Ausgaben sachlicher Art, sondern auch die Personalaufwendungen zu vermindern, angesichts der bedenklichen Finanzlage Verständnis entgegenbringen und hilfsbereit beistehen.

Not tut vor allen Dingen auch, daß jeder Einzelne seine ganze Kraft dem Beruf hingibt, daß jedermann eine volle Arbeitsrate so vollkommen wahrnimmt, wie wenn er im freien Beruf sich allein den Lebensunterhalt erwerben müßte. Es gibt in jedem großen Berufe, so auch im Eisenbahnerberufe, noch immer viele Mitläufer, an den oberen Stellen nicht minder als an den unteren. Dürfen die Eisenbahner nicht Kostgänger des Reiches sein, so darf eine Minderheit des Personals auch nicht Kostgänger des Gesamtpersonals sein. Man greife nur fest zu, und man wird keinem unüberwindlichen Widerspruch derer begegnen, die durch Verminderung der Kopfzahl eine Ergänzung ihrer Rate auf sich nehmen müssen. Je geringer die Kopfzahl ist, desto größer ist die Sicherheit eines ausreichenden Entgelts des vorhandenen Personals. Unter Mitwirkung von Vertretern der Personalverbände sollten immer wieder Erhebungen bei allen Stellen der Eisenbahnverwaltung vorgenommen werden, ob tatsächlich jede Arbeitskraft voll in Anspruch genommen ist und zwar mit Geschäften, die wirklich notwendig sind, notwendig überhaupt und notwendig in der Form, wie sie wahrgenommen werden. Viele Arbeiten werden in einem Betriebe, der eine Million Menschen beschäftigt, geleistet, die bei scharfer Sichtung entbehrlich sind oder doch in einfacherer Weise, als menschliche Bequemlichkeit sie sich geschaffen hat, geleistet werden können. Die stetig gestiegene Bewertung der Leistungen jedes Einzelnen erheischt auch eine Verschärfung des Kampfes gegen nutzlose und unzweckmäßige Arbeitsleistung. Hohes Entgelt hat hohe Arbeitsleistung zur Voraussetzung, wenn es von Dauer sein soll.

Wird diesen Grundsätzen von oben herab vorbildlich Rechnung getragen, so kann ein namhafter Erfolg in der Einschränkung der Personalausgaben nicht ausbleiben.

IV. Zinsen, Tilgung und Rücklage.

Außer den Ausgaben der laufenden Betriebsführung soll das Reichseisenbahnunternehmen die Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschuld tragen und eine Eisenbahnrücklage ansammeln. Die Höhe der Tilgung und der Rücklage sowie die Verwendungszwecke der Rücklage soll ein besonderes Gesetz regeln. Eine Gewinnerzielung von dem vom Reiche hergegebenen oder sichergestellten Kapital verlangt sie nicht, dagegen wird es recht und billig sein, der allgemeinen Reichskasse die Vorschüsse erstatten zu lassen, die sie etwa den Reichseisenbahnen gewähren sollte. Ob die Eisenbahnschuld auf den Reichseisenbahnen allein ruhen, oder ob das Reichsganze Schuldner sein soll, läßt die Reichsverfassung unbestimmt. Die Lösung dieser Frage ist indessen für die laufende Wirtschaftsführung der Reichseisenbahnen ohne wesentliche Bedeutung, wenn nur der von dem Unternehmen zu verzinsende und zu tilgende Betrag feststeht. Es scheint nicht angängig, in diesem Sinne als Eisenbahnschuld unverändert die Summe der Entschädigungen anzusehen, die das Reich den Eisenbahnländern in den abgeschlossenen Staatsverträgen als Abfindung zugestanden hat. In diesen Summen sind Fehlbeträge von etwa 7 Milliarden Mark enthalten, die bei den bisherigen Staatsbahnen in der Kriegs- und Nachkriegszeit dadurch entstanden sind, daß ihre Leistungen in erster Reihe vom Reiche selbst ohne hinlängliche Vergütung in Anspruch genommen wurden. Während die Leistungen und Lieferungen anderer Unternehmen reichlich, der Regel nach überreichlich bezahlt wurden und hohen Gewinn abwarfen, gerieten die Staatsbahnunternehmungen trotz ungeheuer starker Inanspruchnahme infolge unzulänglicher Bezahlung der Leistungen in Unordnung; sie opferten aus politischen Gründen ihre wirtschaftlichen Grundsätze und arbeiteten unter eigenen Verlusten für Volk und Heer. Die so entstandenen Fehlbeträge, für deren Deckung das Reich infolge der Staatsverträge eintritt, können nicht als Eisenbahnschuld in dem Sinne gelten, daß das Reichseisenbahnunternehmen sie zu verzinsen und zu tilgen hätte. Diese Angelegenheit bedarf der Klarstellung. Das gleiche gilt von den Kriegsverlusten, die den bisherigen Staatseisenbahnen an ihren Anlagen und namentlich am Fahrpark erwachsen sind. Es ist nicht mehr als recht und billig, eine entsprechende Summe von der zu verzinsenden und zu tilgenden Eisenbahnschuld der Reichseisenbahnen abzurechnen, und zwar je eher desto besser, damit der Fehlbetrag des Betriebes auch nicht um ein Geringes höher erscheint, als er sich tatsächlich stellt. Die Lösung der weiteren finanzpolitischen Ordnung zwischen dem Reiche und den Eisenbahnländern mag dann ruhigeren Zeiten vorbehalten bleiben; bis dahin wird das neue Reichseisenbahnunternehmen als eine Art Familiengründung auf Treu und Glauben geführt werden können. Auch bei der vorbehaltenen gesetzlichen Regelung der Schuldentilgung und der Ansammlung sowie der Verwendung der Rücklagen wird der Notlage des neuen Unternehmens Rechnung zu tragen sein, zumal die Reichsverfassung keinerlei Begrenzung vorschreibt. So dringend eine derartige rücksichtsvolle Regelung des Zinsen-, Tilgungs- und Rücklagedienstes empfehlenswert ist, so wenig darf man sich aber der Täuschung hingeben, als ob damit der Kern gesunder Wirtschaftsführung des Reichseisenbahnunternehmens getroffen würde. So hoch sind die Zinsen-, Tilgungs- und Rücklagebeträge nicht. Der Kernpunkt liegt in der der wirklichen Sachlage entsprechenden Bewertung der Verkehrsleistungen des Eisenbahnunternehmens und der Arbeitsleistungen des Eisenbahnpersonals.

V. Schluß.

Der „gefährliche Kostgänger" des Reiches muß, nachdem die Staatseisenbahnen nun einmal zu einem Reichseisenbahnunternehmen vereinigt sind, sich in eine Stütze des Reiches verwandeln und so das Ziel der im Eisenbahnwesen angestrebten Verkehrseinheit erreichen. Die Reichseisenbahnverwaltung muß nach dem Vorbilde der Reichspostverwaltung, die mit aller Entschiedenheit ihre Maßnahmen trifft, feststellen, wie weit und gefahrdrohend die Finanzlage des Eisenbahnunternehmens ist, und was zur Gesundung der Wirtschaftsführung zu geschehen hat. Die Feststellung ist hart, bitter hart für Volk und Reich. Aber so wie jetzt geht es nicht weiter; es hilft nichts als umzulernen und umzukehren auf der abschüssigen Bahn. Besonders schwer wird das Umlernen denen werden, die von der Vereinigung der Staatseisenbahnen zu Reichseisenbahnen sich große Vorteile für das Reich, namentlich auch auf finanziellem Gebiete versprochen hatten. Auch für sie gilt es, nicht zu verschleiern, sondern Klarheit zu schaffen und die Sonde an die Wunde zu legen, solange es noch Zeit ist. Eine Fehlsumme von 2 Milliarden, vielleicht in Wirklichkeit noch ungeheuerlicher, in einem einzigen Betriebsjahre ist ein Menetekel, das sich jeder zu Herzen nehmen muß. Es darf weder gedankenlos noch mit Schlagworten daran vorbeigegangen werden; das Übel muß, wie dies bei der Postverwaltung bereits eingeleitet ist, auch bei der Eisenbahnverwaltung behoben werden, so bitter auch immer die Arznei vom Volke und besonders von dem Volksteile hingenommen wird, der seinen Stolz darin fand, auf jede nur denkbare Weise den Eisenbahnverkehr zu hegen und zu pflegen, den vorhandenen glatt zu bedienen und neuen zu ersinnen und zu beleben, der aber auch den Eisenbahnerberuf hoch hielt und ihn stetig zu vervollkommnen suchte. Die Zeiten der Blüte unseres Wirtschaftslebens, besonders auch unseres hochentwickelten Eisenbahnwesens, können in Jahr-

zehnten nicht wiederkehren, wir müssen uns nach der Decke strecken, müssen schier unmöglich Scheinendes möglich machen, um nicht in den Abgrund zu versinken. Es ist ein zwar wehmütig stimmender, aber wahrer Sieg, den wir erringen, wenn wir im Kampfe sehnsüchtigen Hoffens mit der klaren Vernunft zu dieser Erkenntnis gelangen. Keine Selbsttäuschung ist mehr am Platze, nur die harte notleidende Wahrheit kann helfen.

Das verarmte, über seine Leistungsfähigkeit verschuldete Reich kann einen Eisenbahngroßbetrieb nicht führen, der sich nicht selbst erhält, sondern mit hohen Verlusten arbeitet, die weder jetzt, noch in absehbarer Zeit abgetragen werden könnten. Der Reichsverkehrsminister muß, wie der Reichspostminister in seiner Verwaltung, die Zügel der Wirtschaftsgebarung der Reichseisenbahnen auf der festen Grundlage des Gleichgewichts zwischen Erträgnissen und Aufwendungen in starker Hand halten, und Kundenkreis und Eisenbahnpersonal müssen dem bitteren Ernst der Zeit Rechnung tragen. Nur so kann das Reichseisenbahnunternehmen vor dem Untergang bewahrt und vielleicht befähigt gemacht werden, zum Wiederaufbau unseres Wirtschaftslebens an seinem Teil mit beizutragen.

Die österreichischen Staatsbahnen.

Wir veröffentlichen nachstehenden Aufsatz des Eisenbahnministers a. D. Ludwig Wrba, der im „Neuen Wiener Tagblatt“ unter der Überschrift „Unsere Staatsbahnen, ein trübseliger Ausblick“ erschienen ist:

„Nach dem ersten Nachtrage zum Voranschlag unserer Staatsbahnen 1919/20 ergibt sich nach Erhöhung der ursprünglich veranschlagten Ausgaben und Einnahmen auf 1185 und 989 Millionen Kronen bei Berücksichtigung der Kapitalslasten ein Gebarungsabgang von 261 Millionen Kronen. Diese wohl keinesfalls dem wirklichen Erfolge entsprechenden Zahlen (ein zweiter Nachtrag ist dem Vernehmen nach bereits in Vorbereitung) hat auch der Staatssekretär für Verkehrswesen Paul im Finanz- und Budgetausschuß unter Hervorhebung der außerordentlichen Schwierigkeiten, die dem Staatsbahnbetriebe entgegenstehen (ungünstige Gestaltung des verkleinerten Bahnnetzes, drückende Bestimmungen des Friedensvertrages, mißliche Finanzlage, auf die Personalausgaben wirkende Lebensmittelteuerung und soziale Maßnahmen, außerordentlich hohe Rohstoffpreise, Wagennot, verhängnisvoller Kohlenmangel usw.), vorgebracht und hierbei auf allenfalls notwendig werdende weitere Tariferhöhungen hingewiesen.

Nun ist leider nicht einzusehen, wie bei Fortdauer der dermaligen politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse der so stark passive, bei ganz unzulänglichem Erhaltungszustande und ganz unzureichender Verkehrsleistung die Staatsfinanzen und die Bevölkerung so schwer belastende Staatsbahnbetrieb in der allein richtigen, dauernden Erfolg versprechenden Weise, durch ausgiebige Herabsetzung der Betriebskosten (nicht scheinbare Ersparnisse), zu einem einigermaßen ertragsreichen verbessert werden könnte. Eine wirksame Herabsetzung der so außerorderlich gestiegenen Betriebskosten durch Ersparungsmaßnahmen, technische und organisatorische Einrichtungen (Elektrisierung, Umwandlung in eine gemeinwirtschaftliche gemischte Gesellschaft oder sonstige Sozialisierungsversuche und dergleichen) ist in absehbarer Zukunft weder bei den persönlichen noch bei den sachlichen Ausgaben zu erwarten, da diese zunächst durch mannigfache, dem Einflusse der Staatsbahnverwaltung vollständig entrückte Verhältnisse und internationale Beziehungen, Preiserhöhungen durch den Tiefstand der Valuta, allgemeine und sozialpolitische Einwirkungen usw. bedingt sind. Aus gleichartigen Rücksichten wie auch wegen der bedrängten Finanzlage des Staates ist die Staatsbahnverwaltung auch auf lange Zeit hinaus augenscheinlich nicht in der Lage, auf dem verkleinerten Staatsbahnnetze mit seinen unzulänglichen Anlagen und seiner ganz ungenügenden Ausrüstung eine den Anforderungen der Ordnung und Sicherheit und den berechtigten Ansprüchen der Bevölkerung voll entsprechende Betriebsführung annähernd wie in früheren Zeiten zu ermöglichen. Da zudem durch die drückenden Bestimmungen des unglückseligen Friedensvertrages von St. Germain eine selbständige wirtschaftliche, finanzielle und verkehrpolitische Ausnützung unseres so arg verstümmelten Staatsbahnnetzes in Absicht auf eine nachhaltige, ausgiebige Verbesserung seiner Verkehrsleistung und Ertragfähigkeit, wenn nicht für immer, so doch jedenfalls auf sehr lange Zeit unbedingt ausgeschlossen erscheint, so ist es wohl begreiflich, wenn von den verschiedensten Seiten die Veräußerung oder Verpachtung der Staatsbahnen an ausländische, kapitalskräftige Privatunternehmungen befürwortet wird.

Von den Vertretern dieser Anregung wird von einer solchen Maßnahme nicht nur die einen großen Kapitalaufwand erfordernde ehemöglichste Instandsetzung des so vielfach der Wiederherstellung und Erneuerung bedürftigen Bahnbestandes, mit der unbedingt notwendigen Ausrüstung durch einen leistungsfähigen Fahrpark und die baldige Wiedereinführung eines regelmäßigen, den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Bahnbetriebes, sondern überdies auch eine ausgiebige Einnahme für unsere mit den größten Schwierigkeiten kämpfende Finanzverwaltung erhofft. Jeder unbefangene Eisenbahnpolitiker, auch wenn er nicht, wie ich, sich als unentwegter, überzeugter Vertreter des Staatsbetriebes bekennt, dürfte mit mir in der Überzeugung übereinstimmen, daß die Überlassung der Staatsbahnen an den Privatbetrieb keinesfalls aus eisenbahnpolitischen und Verkehrsrücksichten geboten erscheint. Eine so tief bedauerliche Maßnahme könnte wohl immer nur als letztes trauriges Auskunftsmittel in Erwägung gezogen werden, wenn entweder die Staatsbahnverwaltung gänzlich versagen, das heißt sich außerstande sehen sollte, den Staatsbahnbetrieb aus eigener Kraft und mit eigenen Mitteln in ausreichender Weise weiterzuführen, oder wenn unsere drückende finanzielle Notlage unbedingt dazu nötigen sollte, den derzeit zwar passiven, aber immerhin wertvollen Staatsbahnbesitz zur Grundlage einer in anderer Weise nicht möglichen Geldbeschaffung zu nehmen. Die Verwertung der Staatsbahnen als Grundlage neuer Geldbeschaffung, die übrigens in jeder Form die Enthebung von der im Friedensvertrag angeordneten Generalhypothek voraussetzt, könnte nun allerdings auch im Wege der Verpfändung zur Sicherstellung eines neu aufzunehmenden Staatsanlehens versucht werden. Nach den in dieser Hinsicht bei den Verhandlungen über die Verwertung des Tabakmonopols gemachten Erfahrungen ist aber die Erlangung und Inanspruchnahme eines internationalen Kredits auf diesem Wege wohl kaum in Aussicht zu nehmen, zumal wir uns hierdurch neuerlich sehr erheblich verschulden, mit neuen Zahlungsverpflichtungen für Verzinsung und Rückzahlung belasten würden.

Sehr erhebliche neue Einnahmen für die Staatsfinanzen, sei es in Kapitalbeträgen, sei es in festen oder veränderlichen jährlichen Zuflüssen bei gleichzeitiger Entlastung von den im fortdauernden Staatsbetriebe vorauszusehenden jährlichen Gebarungsabgängen und Staatszuschüssen, könnten nun wohl bei Übertragung des Staatsbahnbesitzes und -betriebes an ausländische Privatunternehmungen erzielt werden, allerdings nur unter der Voraussetzung einerseits der vorerwähnten Enthebung der Staatsbahnen von dem vertragsmäßigen Generalpfandrechte, andererseits einer erfolgreichen Vertretung und Wahrung unserer berechtigten finanziellen Interessen bei den einschlägigen Verhandlungen.

Gegen die vollständige Veräußerung des Eigentums sowie gegen die zeitweise Überlassung des Pachtbetriebes der Staatsbahnen an eine Privatunternehmung dürften mit Grund gewichtige Bedenken zu erheben sein, gegen die erstere wegen des hierin gelegenen dauernden Verzichtes auf die spätere Rückkehr zum Staatsbahnbetriebe, gegen die letztere mit Rücksicht auf die in anderen Ländern, insbesondere Italien, gemachten höchst ungünstigen Erfahrungen mit dem Pachtbetrieb. Minder bedenklich erschiene mir im Falle der unbedingten Notwendigkeit, den Staatsbetrieb zeitweise aufzugeben, die auf einen bestimmten Zeitraum beschränkte Betriebskonzession gegen angemessenes Entgelt in Kapital oder in Jahresrenten unter möglichst weitgehenden finanziellen und verkehrspolitischen Sicherheiten zu erteilen. Zu weitgehende Erwartungen und Vorstellungen über die finanziellen und sonstigen Vorteile der zeitweiligen Überlassung des Betriebes der Staatsbahnen an eine Privatunternehmung scheinen mir aber in keiner Hinsicht berechtigt. Auch dürften bei allenfalls einzuleitenden Verhandlungen grundsätzliche Bedenken und geschäftliche Schwierigkeiten in weit höherem Maße hervortreten, als die Vertreter einer solchen unter allen Umständen höchst bedauerlichen Unternehmung zu ahnen scheinen.

Schon die Vereinbarung über die Form und Höhe eines an-

gemessenen, ausreichenden Entgeltes, das ja für unsere Entschließungen in erster Linie ausschlaggebend sein muß, wird erheblichen Schwierigkeiten begegnen, da man hierbei einerseits nicht von einer schon jetzt nachweisbaren, sondern nur von einer unter den geänderten Umständen erst zu erhoffenden Ertragsfähigkeit ausgehen kann, und anderseits unser berechtigter Interessenstandpunkt die möglichste Berücksichtigung des in unserm entwerteten Gelde mit zwanzig Milliarden sicher nicht zu hoch gegriffenen Kapitalwertes unserer Staatsbahnen erfordert. Selbstverständlich wird dem Übernehmer auch die Aufbringung der gewiß sehr beträchtlichen Kosten der Wiederherstellung und erforderlichen Ausrüstung des in so unbefriedigendem Zustande befindlichen Bahnunternehmens obliegen. Dem endgültigen Abschlusse einer Vereinbarung mit dem künftigen Übernehmer des Betriebes unserer Staatsbahnen müßte unter allen Umständen wohl auch die Austragung einer Reihe ebenso wichtiger als schwieriger Vorfragen vorausgehen, wie zum Beispiel die Auseinandersetzung mit den Nachfolgestaaten und den Anschlußbahnen, mit den Prioritätsgläubigern, die Klarstellung der aus dem Friedensvertrage sich ergebenden Belastungen unseres verkleinerten Staatsbahnnetzes, die Aufrechterhaltung erworbener Rechte, insbesondere des derzeitigen Bahnpersonals, und dergleichen mehr. Auch kann ich mir nicht vorstellen, daß eine reelle Privatunternehmung die Betriebsführung auf unserem Staatsbahnnetze übernehmen könnte, ohne sich gegen gewisse ausschließlich dem Unternehmer zur Last fallende Gefahren sicherzustellen, die aus den gegebenen politischen und sozialen Verhältnissen, zum Beispiel in bezug auf die fortschreitende sozialpolitische Gesetzgebung, Sozialisierungsversuche, die wachsende Einflußnahme der Bediensteten in Verwaltungs-, Gehalts- und Lohnfragen usw., sich ergeben.

Auch vor zu weitgehenden Erwartungen und Hoffnungen in bezug auf die Verbesserung oder gar die Verbilligung des Bahnverkehrs im Privatbetriebe zugunsten der Bevölkerung ist zu warnen. Die den Bahnbetrieb übernehmende Privatunternehmung muß und wird trotz aller staatlichen Vorbehalte ihre Betriebsführung, die wohl besser sein muß als die jetzige der Staatsbahnverwaltung, nur vom rein geschäftlichen Standpunkte einrichten. Ein solcher kaufmännischer Betrieb, um ein seinerzeit viel mißbrauchtes Schlagwort anzuwenden, steht aber zumeist keineswegs im Einklange mit den rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten, den Wünschen und Bedürfnissen der Bevölkerung; er kann im Gegenteil mitunter zu empfindlichen Einschränkungen, sogar teilweiser Einstellung des Verkehrs, besonders auf Nebenlinien, zu empfindlichen Belästigungen des Publikums, Vernachlässigung der Anlagen und der Fahrbetriebsmittel, wie zum Beispiel in Italien während des Pachtbetriebes, zu unliebsamen Tariferhöhungen und dergleichen führen. Wohl ist nicht zu verkennen, daß der Bahnbetrieb in der Hand einer kapitalskräftigen und wohl sonst politisch einflußreichen Privatunternehmung auch bei voller Wahrung ihrer geschäftlichen Interessen unter Umständen sich vorteilhafter gestalten kann als die Betriebsführung durch eine in ihrer finanziellen Gebarung beschränkte Staatsbahnverwaltung. Im allgemeinen erachte ich aber die Übergabe der Staatsbahnen in den Privatbetrieb als ein Übel, wenn auch, was vorläufig allerdings noch nicht feststeht, vielleicht als ein notwendiges."

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Abschied des Ministers Oeser.** Im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten versammelte am 5. d. M. Minister Oeser die Beamten und Angestellten der Eisenbahnabteilungen des Ministeriums, um sich von ihnen zu verabschieden. In kurzen Zügen gab er einen Rückblick auf das Jahr seiner Ministertätigkeit, das die preußische Staatseisenbahnverwaltung vor schwerere Aufgaben gestellt habe, als je zuvor. Mit kurzen Worten dankte er allen Beamten und Angestellten des Ministeriums für ihre unermüdliche Mitarbeit und das Vertrauen, das sie ihm entgegengebracht hätten. Unterstaatssekretär Bodenstein betonte in seiner Erwiderung die großen Verdienste des Ministers um die Verwaltung und ihr Personal und gab dem Bedauern aller Ausdruck, den Minister zu verlieren.

Der scheidende Minister hat außerdem folgenden Erlaß an die Angestellten seines Ressorts gerichtet: „Der Staatsvertrag, durch den die preußischen Eisenbahnen dem Reiche übereignet werden, ist von der preußischen Landesversammlung und von der Nationalversammlung genehmigt worden. Damit hat die preußische Staatseisenbahnverwaltung zu bestehen aufgehört. Glorreich ist ihre Geschichte. Von den ersten Zeiten der Entwicklung des Eisenbahnwesens an hat sie im Interesse des gesamten Landes an der Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes und seiner Organisation zielbewußt gearbeitet. Eine glänzende Entwicklung der Industrie, des Handels und der Landwirtschaft hat sie durch ihre Leistungen gestützt und planvoll gefördert. In ernstester Zeit hat sie fast übermenschliches im Dienste des deutschen Vaterlandes geleistet. Die preußischen Staatseisenbahnen werden ihrer Ausdehnung und ihren Verkehrsleistungen nach der Hauptteil der neuen Reichsbahnen sein. Schon in der Vergangenheit hatten sie nicht einseitig das preußische, sondern stets das deutsche Interesse im Auge. Ich bin mir dessen gewiß, daß die Beamten und Arbeiter der preußischen Staatseisenbahnen auch fortan ihre Aufgabe, an der Wiederaufrichtung und Neuentwicklung des gesamten deutschen Vaterlandes mitzuarbeiten, ernst und gewissenhaft erfüllen werden.

In schwerer Zeit habe ich die Leitung der preußischhessischen Staatseisenbahnen übernommen. Indem ich sie jetzt dem zuständigen Reichsverkehrsminister übergebe, danke ich allen Beamten und Arbeitern für ihre treue Mitarbeit. Vieles ist im Laufe des letzten Jahres erreicht worden: den Eisenbahnen ist es in erster Linie zu verdanken, daß der drohende Zusammenbruch unseres unter den schwierigsten Verhältnissen um das Dasein kämpfenden Wirtschaftslebens vermieden werden konnte. Aber unendliche, rastlose Arbeit muß weiter geleistet werden, um die Eisenbahnen zu voller Gesundung und zu neuer Blüte zu führen. Meine letzte Bitte als Chef der Verwaltung an jeden einzelnen ihrer Angehörigen ist: Richtet den Blick fest auf das Gesamtwohl von Volk und Vaterland! Schöpft daraus den Willen und die Kraft, rastlos mitzuarbeiten, um die nun der Führung des Reiches unterstellten Eisenbahnen voll leistungsfähig zu machen. Denn nur dann werden sie die Erwartung des erschöpften Wirtschaftslebens auf ein erneutes Aufblühen des Verkehrs zu erfüllen vermögen!"

— **Besetzung der Unterbeamtenstellen mit Inhabern des Anstellungsscheines für den Unterbeamtendienst.** Der preußische Eisenbahnminister hat unterm 9. April d. J. folgenden Erlaß an die Eisenbahndirektionen gerichtet:

Um das Verfahren bei der Anstellung der Inhaber des Anstellungsscheins für den Unterbeamtendienst in gleicher Weise zu regeln, wie es bei anderen Behörden geschehen ist, bestimme ich, daß für die Folge die Inhaber des Anstellungsscheins für den Unterbeamtendienst ihre Laufbahn in Diätarstellen zu beginnen haben. Die Stellen der Beamtenanwärter sind den Militäranwärtern und Inhabern des Anstellungsscheins in demselben Umfange vorbehalten, wie die planmäßigen Stellen der in Betracht kommenden Dienstzweige.

Die Bestimmungen über Ausbildung, Prüfung und Vereidigung der versorgungsberechtigten Anwärter für Unterbeamtenstellen bleiben unverändert. Nach Ablauf des Vorbereitungsdienstes und dem Bestehen der förmlichen Prüfung sind die Inhaber des Anstellungsscheins zum Beamtenanwärter (z. B. Schaffneranwärter) im diätarischen Verhältnis unter Vorbehalt einer einmonatigen Kündigungsfrist zu ernennen. Als diätarische Besoldung erhalten sie vorläufig vom Beginn des Vorbereitungsdienstes ab ein Tagegeld in Höhe der für die Hilfsbeamten des Dienstzweiges geltenden Lohnsätze. Das Diätariat dieser Beamten im Sinne der Gehaltsvorschriften beginnt mit dem Tage nach der Beendigung des Vorbereitungsdienstes. Nach mehrjähriger diätarischer Beschäftigung als Beamtenanwärter werden die Inhaber des Anstellungsscheins als Unterbeamte planmäßig angestellt, sofern sie nach den allgemeinen Grundsätzen dafür geeignet sind.

Wegen Ausschreibung diätarischer Stellen und Regelung des Zeitpunktes der planmäßigen Anstellung für die Inhaber des Anstellungsscheins sowie wegen entsprechender Änderung des Dienstverhältnisses der Hilfsunterbeamten bleibt weitere Bestimmung vorbehalten.

Die bereits im Vorbereitungsdienst befindlichen Inhaber des Anstellungsscheins sowie diejenigen, deren Einberufung bereits verfügt ist, sind noch in bisheriger Weise unmittelbar als planmäßige Beamte anzustellen.

— **Übergang der bayerischen Staatseisenbahnen auf das Reich.** Der bayerische Verkehrsminister hat folgenden Erlaß an das gesamte bayerische Staatsbahnpersonal gerichtet: „Die Reichsverfassung hat dem Reich die Aufgabe gestellt, die

Staatseisenbahnen in sein Eigentum und in seine Verwaltung zu nehmen. In Erfüllung dieser Aufgabe hat am 24. April die Nationalversammlung die Gesetzesvorlage, betreffend den Staatsvertrag über die Übernahme der Staatseisenbahnen auf das Reich, angenommen. Der Staatsvertrag tritt als Reichsgesetz mit Wirkung vom 1. April 1920 in Kraft, nachdem der bayerische Landtag schon am 30. März dem Staatsvertrag die landesgesetzliche Genehmigung erteilt hat. Die bayerischen Staatseisenbahnen hören damit als solche zu bestehen auf. Drei Vierteljahrhunderte haben sie gewirkt durch lange Perioden glücklicher Friedensjahre, wie in Zeiten der Kriegsnot und schwerer innerer Erschütterung. Einen Strom segenspendender Lebenskraft haben sie in immer weiter verzweigten Kanälen über das Land ergossen. Dem Fortschritt zu dienen, war ihnen stets oberstes Gesetz. Dies ist ein bleibender Ruhmestitel für alle, die ihnen von Anbeginn an ihre Kräfte gewidmet und sie dadurch zu einem ersten Wirtschaftselement und wichtigen Kulturträger und Kulturförderer in Bayern gemacht haben. Ihnen allen, den Lebendigen und den Toten, spreche ich als letzter bayerischer Verkehrsminister den Dank unseres Heimatlandes aus. Kameraden im Dienste des geflügelten Rades! Laßt uns, getreu dem alten Wahlspruch, unsere ganze Kraft nunmehr in den Dienst des Fortschrittes unserer Reichseisenbahnen stellen, zur Ehre unserer bayerischen Heimat und zu Nutz und Frommen unseres deutschen Vaterlandes."

— **Neue Bezeichnungen infolge Eintritts der Verreichlichung.** Nachdem die sächsischen Staatseisenbahnen mit Wirkung vom 1. April d. J. auf das Reich übergegangen sind, führt das Finanzministerium, 3. Abt. (in Angelegenheiten der Eisenbahnverwaltung) künftig die Bezeichnung: Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Sachsen, und die Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen die Bezeichnung: Eisenbahn-Generaldirektion. Der neuen Bezeichnung „Eisenbahn-Generaldirektion" wird ein weiterer Zusatz nicht angefügt. Daß es sich bei Verfügungen, Bekanntmachungen, Schreiben usw. der Eisenbahn-Generaldirektion um die Eisenbahn-Generaldirektion in Dresden handelt, geht aus der Ortsangabe auf den Schriftstücken hervor. An der Bezeichnung der in § 7 der Verwaltungsordnung vom 16. November 1909 genannten Dienststellen ändert sich nichts. Auch hier unterbleibt jeder Zusatz. Die höheren technischen Büros und die Hauptverwaltungsstellen fügen ihrer Bezeichnung den Zusatz „bei der Eisenbahn-Generaldirektion" bei. — Von einer Änderung der Dienststempel, Dienstsiegel, Verschlußmarken usw. wird in allen Fällen vorläufig abgesehen. Es verwenden sonach auch sämtliche Abfertigungsstellen ihre jetzigen Dienststempel usw. zunächst weiter. Wegen Änderung der Bezeichnung solcher Stationen, in der die Worte: „Sächs. Stb." vorkommen, wird noch Anweisung ergehen.

— **Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen.** Die bisherigen Mitglieder des Vereins der Privateisenbahnen sind für die Wahrnehmung ihrer Belange mit alleiniger Ausnahme der gegenseitigen Haftpflichtversicherung dem Verein Deutscher Straßenbahnen und Kleinbahnverwaltungen beigetreten unter gleichzeitiger Umwandlung desselben in den Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen (Berlin SW. 11, Dessauerstraße 1). In diesem Verein werden die ausschließlich die Privateisenbahnen betreffenden Angelegenheiten von dem Ausschuß „G" gemeinsam mit dem Vereinsdirektor behandelt. Zur vorsitzenden Verwaltung des Ausschusses „G" ist die Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft, Aktiengesellschaft, Berlin W. 9, Linkstraße 19, gewählt worden.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind folgende Änderungen eingetreten: Es sind verliehen planmäßige Stellen: für Mitglieder der Eisenbahndirektionen: den Regierungs- und Bauräten Rump in Berlin und Graetzer unter Versetzung von Kreuzburg (Oberschles.) nach Kattowitz; für Vorstände der Eisenbahn-Betriebsämter: den Regierungsbaumeistern des Eisenbahnbaufachs Leinemann in Crefeld und Hans Berg in Cottbus; für Vorstände der Eisenbahnmaschinenämter: dem Eisenbahn-Ingenieur Adolf Adler in Beuthen (Oberschles.); für Regierungsbaumeister: dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Riemenschneider in Sangerhausen. — Versetzt sind: die Regierungs- und Bauräte Schwemann, bisher in Berlin, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Elberfeld, Martin Rosenfeld, bisher in Elberfeld, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Berlin und Ertz, bisher in Hannover, als Mitglied des Eisenbahn-Zentralamts nach Berlin, die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Euler, biher in Kirchweyhe, zum Eisenbahn-Betriebsamt 2 nach Bremen und Walter Hartmann, bisher in Frankfurt (Main), zur Eisenbahndirektion nach Münster (Westf.) und die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Heinrich Eggers, bisher in Euskirchen, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts 5 nach Berlin und Hermann Luther, bisher in Berlin, nach Charlottenburg, als Vorstand (auftrw.) eines Werkstätten-Amts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte Berlin-Grunewald. — Überwiesen ist: der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Michel in Neuwied dem Eisenbahn-Betriebsamt 1 daselbst und der Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbaufachs Busse in Berlin dem Eisenbahn-Zentralamt daselbst. — Ernannt sind: zum Eisenbahn-Hauptkassen-Rendanten: die Eisenbahn-Obersekretäre Wilhelm Blume in Stettin und Ernst Bach in Frankfurt (Main) unter Übertragung der Stellung des Rendanten der Hauptkasse der Eisenbahndirektion daselbst. — Zum Regierungsbaumeister: der Regierungsbauführer des Eisenbahn- und Straßenbaufachs Dr.-Ing. Johannes Klinkmüller aus Berlin. — Dem Geheimen Baurat Komorek, Mitglied der Eisenbahndirektion in Königsberg (Pr.), dem Eisenbahndirektor Bahn, Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts in Konitz, und dem Eisenbahn-Hauptkassen-Rendanten, Rechnungsrat Stoye in Stettin ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste mit Ruhegehalt erteilt. — Der Eisenbahn-Hauptkassen-Rendant, Rechnungsrat Gehrcke in Münster (Westf.) ist gestorben.

Österreich.

— **Verbesserungen im Eisenbahnverkehr.** Seit 5. Mai verkehren die zwischen Wien-Ost und Budapest bisher nur Montags, Dienstags, Donnerstags und Sonnabends geführten durchgehenden Personenzüge täglich, mit Ausnahme der Sonntage. Weiter ist beabsichtigt, wenn es die Kohleneinläufe gestatten, vom 16. Mai an von Wien aus an Sonntagen einen Nahverkehr in kleinem Umfange aufzunehmen, um dem Erholungsbedürfnis der Großstadtbevölkerung entgegenzukommen. — Auf der Strecke Wien-Westbahnhof - Salzburg - Innsbruck - Feldkirch mit Anschluß nach Bregenz verkehren die bisher nur wöchentlich einmal geführten Schnellzüge Nr. 207 und 208 seit 4. Mai zweimal wöchentlich, und zwar Wien-Westbahnhof ab jeden Dienstag und Freitag um 6 Uhr 40 Min. abends, in der Gegenrichtung Abfahrt von Bregenz und Feldkirch jeden Montag und Donnerstag. Seit dem 3. Mai werden ferner die bisher nur dreimal wöchentlich geführten Tagesschnellzüge Wien - Franz Josef-Bahnhof - Gmünd - Prag - Tetschen - Dresden - Berlin und zurück täglich, außer an Sonntagen, abgelassen. Die Züge führen durchlaufende Wagen mit allen drei Wagenklassen Wien-Tetschen, Tetschen-Berlin und Wien-Prag. Abfahrt von Wien 7 Uhr 5 Min. früh, Ankunft in Wien 11 Uhr 10 Min. abends. Um den Grenzaufenthalt in Gmünd und Tetschen möglichst abzukürzen, läuft der Gepäckwagen zwischen Wien und Berlin durch, und das Reisegepäck wird im Verkehre zwischen Wien und Berlin in einem verschließbaren Zollabteil des Gepäckwagens mitgeführt, so daß die zollamtliche Behandlung dieser Gepäckstücke in den Grenzstationen entfallen kann.

— **Aufhebung der Sommerzeit in Salzburg.** Der Salzburger Landtag hat beschlossen, vom 1. Mai an die Sommerzeit im Lande Salzburg aufzuheben. Die Staatskanzlei wurde von diesem Beschlusse in Kenntnis gesetzt.

— **Zur Förderung des Ausbaues der Wasserkräfte** gibt der österreichische Ingenieur- und Architektenverein in Wien ein ansehnliches Sonderheft heraus, dessen Inhalt geeignet ist, auch außerhalb Deutschösterreichs, besonders in Industriekreisen, Interesse zu erwecken. Aus dem Inhalte möchten wir hervorheben die ausführliche Besprechung der vom Elektrisierungsamte der österreichischen Staatsbahnen bereits in Angriff genommenen Arbeiten für die Elektrisierung mehrerer Bahnlinien in Tirol und Vorarlberg, ferner über nächstens zu verwirklichende Wasserkraftpläne in verschiedenen österreichischen Ländern, sowie in Deutschland, Italien, Südfrankreich usw., ferner die Darstellung der während des Krieges ausgeführten großartigen Anlagen auf der kanadischen Seite des Niagara, sowie die Beschreibung einer Großwasserkraftturbine von 6500 PS für das Drauwerk in Faal. Abdrücke des Sonderheftes sind vom österreichischen Ingenieur- und Architektenverein in Wien, I. Eschenbachgasse 9, für 10 K. oder 4 ℳ zu erhalten.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. II 60 vom 5. Mai 1920 an die Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend Antrag der Geschäftsführenden Verwaltung auf Überprüfung des § 125 der TV. betreffend Wagenlängen und Überhänge (abgesandt am 10. Mai d. Js.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Im Eisenbahndirektionsbezirk Essen treten vom 1. Juni 1920 ab die nachstehenden Stationsnamenänderungen in Kraft:

Altenessen in Essen-Altenessen,
Altenessen Rh. in Essen-Altenessen Rh.
Bergeborbeck in Essen-Bergeborbeck,
Borbeck in Essen-Borbeck,
Dellwig in Essen-Dellwig,
Frintrop in Essen-Frintrop,
Hügel in Essen-Hügel,
Vogelheim in Essen-Vogelheim,
Brackel bei Dortmund in Dortmund-Brackel,
Dorstfeld in Dortmund-Dorstfeld,
Eving in Dortmund-Eving,
Evening-Lindenhorst in Dortmund-Lindenhorst,
Obereving in Dortmund-Obereving,
Huckarde in Dortmund-Huckarde Süd,
Huckarde C. M. in Dortmund-Huckarde-Nord,
Rahm in Dortmund-Rahm. (513)

2. Ueberfuhrgebühren.

Gemeinschaftliches Heft CIb (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1920 ab werden die im Abschnitt III für Dömitz, Güstrow und Waren angegebenen Überfuhrgebühren erhöht. Näheres enthält die am 10. 5. 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (R.G.Bl. 1914. S. 455.)

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 6. Mai 1920. (508)
Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Tfv. 5. Staats- und Privatbahn-Güterverkehr Heft C II.
Tfv. 200 Wechselverkehr Deutscher Eisenbahnen untereinander Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 1. August 1920 wird bei Ziffer 2 des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 5 c für Steingrus usw. nachgetragen: „mit Ausnahme von Gipssteinschutt (Gipssteinabraum).“ Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 8. Mai 1920. (512)
Eisenbahndirektion.

Binnen-Tiertarif für die vollspurigen Linien, Teil II.

Die am 1. Mai 1920 durch Nachtrag IX zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif Teil I eingeführten neuen Nebengebühren gelten auch im sächsischen Binnenverkehr. Die in den Abschnitten VI und VIII des Nebengebührentarifs im Nachtrag I zum Binnen-Tiertarif, Teil II enthaltenen Gebühren für die Tränkung von Vieh und für die Einstellung von Tieren in die Viehbucht in Riesa bleiben unverändert.

Dresden, am 7. Mai 1920. (510)
Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Bestimmungen über Nachnahmebelastung im Verkehr aus dem Auslande.

Mit Gültigkeit vom 8. Mai 1920 an werden die Bestimmungen des Anhangs 3 im Gemeinsamen Heft A des Tarifs 200 sowie die gleichen Bestimmungen der übrigen beteiligten Tarife durch folgende ersetzt:

„Bestimmungen über Nachnahmebelastung im Verkehr aus dem Auslande (einschließlich der im Auslande liegenden Stationen deutscher Eisenbahnverwaltungen). (Nachrichtlich.)

Gemäß dem Gesetz gegen die Kapitalflucht vom 8. September 1919 (R. G. Bl. 1919 S. 1540) werden Sendungen aus dem Auslande nach in Deutschland liegenden Stationen mit Nachnahmen des Absenders von den deutschen Bahnen nicht übernommen. Zugelassen sind jedoch:

a) Nachnahmebeträge und Barvorschüsse unter 100 ℳ oder in der Frankenwährung, wenn der Betrag — nach dem am Tage der Übernahme der Sendung geltenden Kurse berechnet — 200 ℳ nicht übersteigt;
b) bahnseitige Vorfrachten;
c) Barauslagen der Eisenbahn;
d) durch Zollquittung nachgewiesene deutsche Zölle;
e) in den Kohlenverkehren aus der Tschechoslowakei Nachnahmebeträge, soweit sie den Wert des Gutes nicht übersteigen.“

Berlin, den 4. Mai 1920. (511)
Eisenbahndirektion.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 1.

Die am 1. Mai 1920 durch Nachtrag III zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil I, Abt. B, eingeführten neuen Nebengebühren gelten auch im sächsischen Binnenverkehr. Abweichend von den Sätzen dieses Nachtrages werden für einzelne Vordrucke höhere Verkaufspreise berechnet. Diese werden in unserm Verkehrsanzeiger und durch Anschlag in den Diensträumen unserer Abfertigungsstellen bekanntgegeben und bleiben bis zu ihrer ausdrücklichen Aufhebung in Geltung. Die bestehenden höheren Wagenstandgeldsätze und die Verschiebegebühren werden nicht geändert.

Dresden am 6. Mai 1920. (499)
Gen.-Dir. der Sächs. Staatseisenb.

Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien.

Vom 10. Mai 1920 an wird regelmäßiger Milchverkehr zwischen Zauckerode und Herzogswalde sowie Potschappel Ort und Übergang zugelassen. Die Tarifentfernungen betragen bis Herzogswalde 119 km, bis Potschappel 2 km.

Dresden, am 7. Mai 1920. (498)
Gen.-Dir. der Sächs. Staatseisenb.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1920 wird das Heft C I b neu herausgegeben. Es enthält außer den in den Nachträgen 1 und 2 der außer Kraft tretenden Ausgabe vom 1. April 1919 enthaltenen Änderungen die im Verfügungswege bekanntgegebenen Tarifmaßnahmen. — Um das Auffinden der Frachtzuschläge zu erleichtern, ist in den Abschnitt „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten“ ein „Verzeichnis der Stationen, im Verkehr mit denen Frachtzuschläge zu erheben sind“ aufgenommen. — Die Neuausgabe des Heftes C I b ist zum Preise von 3 ℳ für ein Druckstück zu beziehen vom Auskunftsbüro Berlin (C 2, Bahnhof Alexanderplatz) oder durch die Güterabfertigungen.

Berlin, den 4. Mai 1920. (500)
Eisenbahndirektion.

Die nachstehenden, bereits seit Kriegsbeginn außer Kraft gesetzten Güter- und Tiertarife werden mit sofortiger Wirkung förmlich aufgehoben.

a) Gütertarife.

1. Deutschland - Belgien.
Tarifverzeichnis Nr. 662. Belgisch-südwestdeutscher Gütertarif, Heft a—s.

2. Belgien-Schweiz.
Tarifverzeichnis Nr. 980 und Nr. 980 I. Belgisch-schweizerischer Gütertarif.
Tarifverzeichnis Nr. 981. Ausnahmetarif für Maschinen usw.
Tarifverzeichnis Nr. 982. Ausnahmetarif für metallurgische Erzeugnisse.

b) Kohlentarife.

Belgien-Deutschland.
Tarifverzeichnis Nr. 1309. Ausnahmetarif für Kohlen usw. von belgischen Stationen nach den bayerischen Staatsbahnen, pfälzisches Netz.

c) Tiertarife.

Deutschland-Belgien.
Tarifverzeichnis Nr. 1857. Belgisch-südwestdeutscher Tiertarif.

Cöln, den 3. Mai 1920. (502)
Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Gemeinsames Heft A. — Tfv. 200.

Mit sofortiger Gültigkeit wird in das im Abschnitt „5. Frachtberechnung für Saatkartoffeln“ enthaltene „Verzeichnis der landwirtschaftlichen Zentralstellen, die zur Abstempelung von Frachtbriefen oder zur Verleihung von Stempeln berechtigt sind“ neu aufgenommen: „Die Deutsche Landwirtschafts-Gesellschaft in Berlin“. Näheres enthält die am 10. Mai 1920 erschei-

nende Nummer des Tarifanzeigers. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 6. Mai 1920. (505)
Eisenbahndirektion.

Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. August 1916.
Badisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Dezember 1909.

Mit 1. Juli 1920 werden in Ziffer 12 (Rüben) des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 2 unter a) und b) die Worte „oder zur Zichorienfabrikation“ gestrichen.

München, den 27. April 1920. (506)
Tarifamt der bayer. Staatseisenbahnen rechts d. Rheins, namens der Verbandsverwaltungen.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

I.

Mit sofortiger Gültigkeit ist nachzutragen:

1. Auf Seite 7 des Schnittarifs:
   Lohgarten-Roth [O R, W A] . . . .
   Nur für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen mit den Anschlußgleisinhabern: Firma Heid, Firma Hochreuther, Firma Stockmeier und Stadtrat Roth.
2. Auf Seite 16 des Schnittarifs:
   Lohgarten-Roth [O R, W A, Bes.] . . . | Roth | 2

II.

Die Lokalbahnstation Blaibach [OR]* hat die Bezeichnung „Blaibach (Ndb.) [O R]*“ erhalten.

München, den 7. Mai 1920. (509)
Tarifamt der Bayerischen St.-E.-B. r. d. Rh.

Lokalschiffverkehr auf den Strecken Passau-Linz und Grein-Krems-Hollenburg. Personen- und Gepäcktarif Teil I und Teil II vom 15. März 1918, Lokalgütertarif Teil II vom 1. April 1918. Änderungen.

In der Zeit vom 6. Mai 1920 bis auf weiteres werden in den oben genannten Tarifen folgende Änderungen durchgeführt.

Die Bestimmungen und Sätze im Anhange zum Personen- und Gepäcktarif vom 15. März 1918 unter A (Beförderung von nicht unter den Begriff „Reisegepäck“ fallenden Gegenständen) und B (Beförderung von Lebensmitteln im Gewichte von mehr als 30 kg usw.) finden auf den oben genannten Strecken keine Anwendung.

Die Sätze unter B, Ziffer (4), im Abschnitt IV des Lokalgütertarifs Teil II (Paketverkehr mit dem Lokalschiff auf den Strecken Passau-Linz und Grein-Krems-Hollenburg) gelten als Tarifziffern (s. Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 28 vom 6. März 1920 Kundmachung [112]) und werden zum Zwecke der Frachtberechnung auf Grund der Verhältniszahl 12 auf Heller umgerechnet.

Im Paketverkehr von Passau nach Obernzell oder umgekehrt werden jedoch an Stelle der auf Grund vorstehender Bestimmung sich ergebenden Sätze bis auf weiteres die folgenden eingehoben:

	bis 20 kg . . .	240 ℌ
über 20	„ 50 „ . . .	300 „
„ 50	„ 75 „ . . .	360 „
„ 75	„ 100 „ . . .	450 „

Die Zulässigkeit der Beförderung im Paketverkehr wird auf Sendungen im Gewichte von mehr als 100 bis höchstens 200 kg ausgedehnt; für das 100 kg übersteigende Gewicht wird für je angefangene 10 kg im Verkehr Passau-Obernzell oder umgekehrt eine Frachtgebühr von 60 ℌ, in den sonstigen Verkehrsbeziehungen eine Frachtgebühr von 250 h berechnet.

Sendungen im Gewichte von mehr als 200 kg werden im Paketverkehr nicht abgefertigt.

Wien, am 4. Mai 1920. (503)
Direktion der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

4. Generalversammlung.

Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Die 70. regelmäßige Generalversammlung wird am 17. Juni d. J. mittags 12½ Uhr zu Lübeck im Hause der Gesellschaft zur Beförderung gemeinnütziger Tätigkeit, Königstraße 5, abgehalten werden.

Zum Zwecke der Teilnahme an der Generalversammlung haben die Aktionäre ihre Aktien bis zum 10. Juni d. J. mittags 12 Uhr bei einer der nachstehend bezeichneten Stellen gegen Aushändigung einer Bescheinigung über die Zahl der hinterlegten Aktien und einer Eintrittskarte zu hinterlegen:

in Lübeck: bei der Hauptkasse der Gesellschaft;

in Berlin: bei der Berliner Handelsgesellschaft, der Deutschen Bank, dem Bankhause Mendelssohn und Co., der Bank für Handel und Industrie oder dem Bankhause F. W. Krause und Co.;

in Hamburg: bei der Norddeutschen Bank, der Deutschen Bank Filiale Hamburg, der Bank für Handel und Industrie Filiale Hamburg oder dem Bankhause M. M. Warburg und Co.;

in Frankfurt (Main): bei der Deutschen Effekten- und Wechselbank oder der Deutschen Bank Filiale Frankfurt (Main).

Die Hinterlegungsbescheinigungen und die Eintrittskarten sind dem am 17. Juni d. J. von 11½ Uhr ab im Versammlungsraume anwesenden Notar unter Abgabe etwaiger Vollmachten zur Eintragung der Stimmenzahl und Aushändigung der Stimmzettel vorzulegen.

Die Aktionäre können auch ihre Aktien selbst dem Notar am 17. Juni d. J. von 11½ bis 12 Uhr zur Erlangung der Eintrittskarten vorlegen.

An Stelle der Aktien können auch Hinterlegungsscheine der Reichsbank oder der Bank des Berliner Kassenvereins über dort ruhende Aktien hinterlegt oder dem Notar vorgelegt werden.

Die Rückgabe der hinterlegten Aktien erfolgt vom 18. Juni d. J. ab gegen Empfangsbescheinigung.

Tagesordnung für die Generalversammlung.

1. Vorlage des Hauptrechnungsabschlusses für 1919 nebst Gewinn- und Verlustrechnung, Jahresbericht der Direktion nebst Bemerkungen des Ausschusses dazu, Genehmigung des Hauptrechnungsabschlusses und der Gewinnverteilung;
2. Entlastung der Direktion und des Ausschusses;
3. Gewährung einer festen Vergütung an die Mitglieder des Gesellschaftsausschusses (Änderung des § 44 des Gesellschaftsvertrages);
4. Wahl von Ausschußmitgliedern.

Hauptrechnungsabschluß, Gewinn- und Verlustrechnung, Jahresbericht und Bemerkungen des Ausschusses dazu können von den Aktionären vom 1. Juni d. J. ab in unserem Verwaltungsbüro eingesehen werden.

Lübeck, den 5. Mai 1920. (501)
Der Ausschuß der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Eröffnung der Personenschiffahrten auf der Strecke oberhalb Wien.

Die Post- und Lokalschiffahrten auf der Strecke oberhalb Wien werden laut des vorerst für den Monat Mai gültigen Fahrplanes, wie folgt, aufgenommen:

Postschiffverkehr Wien-Linz (täglich) erste Fahrt von Wien Praterkai nach Linz am 8. Mai 10^{00} abends, erste Fahrt von Linz nach Wien Praterkai am 11. Mai 9^{00} früh.

Postschiffverkehr Linz-Passau (jeden Montag, Mittwoch, Freitag und Sonntag) erste Fahrt von Linz nach Passau am 10. Mai 5^{30} früh, erste Fahrt von Passau nach Linz am 10. Mai 3^{00} nachmittags.

Lokalschiffverkehr Linz-Passau (jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag) erste Fahrt von Linz nach Passau am 6. Mai 1^{00} nachmittags, erste Fahrt von Passau nach Linz am 8. Mai 4^{30} früh.

Durch die Eröffnung der Personenverkehre ober Wien ist im Anschlusse an die bereits bestehenden Personenfahrten Wien-Budapest und Budapest-Baja (Einbruchstation nach Jugoslavien) eine direkte Verbindung Passau-Linz-Wien-Budapest-Jugoslavische Grenze hergestellt.

Lokalschiffverkehr Grein-Melk-Spitz-Krems-Hollenburg (täglich) erste Fahrt von Grein nach Melk am 7. Mai, erste Fahrt von Melk-Spitz nach Krems-Hollenburg am 6. Mai, erste Fahrt von Hollenburg-Krems nach Grein am 6. Mai.

Mit dem Tage der Eröffnung tritt für die betreffenden Personenschiffsverkehre ein neuer Personen- und Gepäckstarif in Kraft.

Fahrpläne und Auskünfte sind bei der Direktion in Wien und den beteiligten Stationen erhältlich.

Wien, am 1. Mai 1920. (507)

Fahrpreiserhöhung im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Am 15. Juni 1920 werden die Fahrpreise im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr erhöht. Die Erhöhung beträgt im allgemeinen 50 vom Hundert der jetzigen Fahrpreise.

Die infolge der Preiserhöhung eintretenden Änderungen der Tarife und Preistafeln werden durch Ausgabe von Nachträgen oder im Verfügungswege durchgeführt.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Berlin, den 7. Mai 1920. (504)
Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 33 | Berlin, den 15. Mai 1920. | LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 8 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 40 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 45 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 50 Pf. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 1.35 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 33. | Berlin, den 15. Mai 1920. | LX. Jahrgang.

Inhalt:

Wegen des Pfingstfestes fällt die am 26. d. Mts. fällige Nummer der Zeitung aus.

Die Rückkehr zum Privatbahnsystem in den Vereinigten Staaten von Amerika und das neue Eisenbahngesetz.

Von Dr. Alfred v. der Leyen.

Durch Bundesgesetz vom 28. Februar 1920, das die Bezeichnung Transportation Act 1920 führt, ist festgesetzt worden, daß der Bundesbetrieb der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten am 1. März 1920, eine Minute nach Mitternacht, aufhört, und daß alle dem Präsidenten der Vereinigten Staaten durch die Gesetze vom 29. August 1916 und 21. März 1918 (die sogenannte Federal control Acts) verliehenen Befugnisse in diesem Augenblick erlöschen. Der ursprünglich für den 1. Januar 1920 vorgesehene Termin (vgl. Vereinszeitung vom 6. August 1919, S. 609) ist um zwei Monate hinausgeschoben. Zwischen der Regierung und den Eisenbahnen herrschte, wie ich das in früheren Aufsätzen dargestellt habe, Einverständnis darüber, daß nach dem Ende des Bundesbetriebes die bis Ende 1917 zwischen dem Bund und den Eisenbahnen bestehenden Rechtsverhältnisse in wesentlichen Punkten geändert werden müßten, und daß ein neues Gesetz gleichzeitig mit der Wiedereinführung des reinen Privatbahnbetriebes in Kraft treten müßte. Dieses Gesetz konnte der Kongreß nicht rechtzeitig vor dem 1. Januar 1920 zustande bringen. Und auch über das Gesetz vom 28. Februar 1920 hat sich der Kongreß erst im letzten Augenblick und unter dem Drange zwingender Notwendigkeit verständigt. Das Gesetz, wie es jetzt vorliegt, ist von der größten Bedeutung für die künftige Entwicklung der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten, aber auch vom allgemeinwissenschaftlichen und staatsrechtlichen Standpunkt von hohem Interesse. Ich will daher versuchen, die Leser der Vereinszeitung mit seiner Entstehung und seinem Inhalt genauer bekanntzumachen.

Die Beratungen darüber haben sich monatelang hingezogen. In den Vereinigten Staaten können Gesetzentwürfe nicht von der Regierung vorgelegt werden. Sie werden regelmäßig von Mitgliedern aus einem der beiden Häuser des Kongresses, des Senats oder des Repräsentantenhauses, eingebracht. Die Entwürfe erhalten dann meist den Namen der Einbringer. Nach einer mir vorliegenden Zusammenstellung[1]) sind nicht weniger als sieben Entwürfe für die Neuregelung des Eisenbahnwesens eingebracht worden, über die ernstlich in einem oder beiden Häusern beraten worden ist. Die Ausschüsse haben eingehende Untersuchungen unter Vernehmungen von Sachverständigen angestellt. Besonders Aufsehen erregte die von dem Abgeordneten Sims im Kongreß eingebrachte Plumb-Bill, die von einem Vorsitzenden der Eisenbahnbrüderschaften, Glenn J. Plumb, in deren Auftrag ausgearbeitet war. Sie verlangte den Ankauf aller Eisenbahnen durch den Bund und ihren Betrieb durch eine Körperschaft von Eisenbahnangestellten, und eine Direktion von 15 Mitgliedern, von denen fünf durch den Präsidenten der Vereinigten Staaten, die übrigen zehn durch die Eisenbahnangestellten zu wählen seien. Der Betrieb sollte erfolgen für Rechnung der Vereinigten Staaten, die für etwaige Fehlbeträge aufzukommen hätten, während von der die Betriebskosten und die Zinsen des Anlagekapitals übersteigenden Einnahme die Hälfte an die Regierung der Vereinigten Staaten zu zahlen, die andere Hälfte an die Eisenbahnangestellten zu verteilen sei. Es handelte sich hier also um eine vollständige Sozialisierung der Eisenbahnen, die bei diesen selbst sowie in ihrer Presse dem lebhaftesten Widerspruch begegnete und im Kongreß auch wenig Anklang fand.

Das Ergebnis der ersten Erörterungen war, daß man sich in jedem der Häuser über einen Gesetzentwurf als Grundlage für die Beratungen verständigte, im Senate über die Cummins-Bill, die vom Senator Cummins eingebracht war, im Repräsentantenhaus über die von dem Abgeordneten Esch eingebrachte Esch-Bill. Beide Entwürfe wurden in besonderen Ausschüssen, die miteinander Fühlung hielten, durchberaten, und gingen dann an die Häuser zurück, worauf der erstere vom Senate, der letztere vom Repräsen-

[1]) Vgl. Proceedings of the Academy of political science. Band VIII. vom 4. Januar 1920, S. 75 a und 75 b.

tantenhaus, beide mit den von den Ausschüssen beschlossenen Änderungen, angenommen wurden. Da die Entwürfe, obgleich sie vielfach übereinstimmten, doch in wesentlichen Punkten voneinander abwichen, so trat nunmehr ein besonderer, aus Mitgliedern beider Häuser zusammengesetzter Einigungsausschuß, das Conference Committee, zusammen. Das Ergebnis seiner Beratungen ist der Entwurf, der von der Mehrheit des Kongresses als Gesetz vom 28. Februar beschlossen und vom Präsidenten der Vereinigten Staaten vollzogen worden ist.

II.

Bevor ich den Inhalt des Gesetzes darstelle, muß ich etwas näher eingehen auf die beiden vorgenannten Entwürfe, in denen sich die grundsätzlichen Anschauungen der maßgebenden Politiker widerspiegeln. Beide Entwürfe sprechen sich gegen einen Erwerb der Eisenbahnen durch den Bund aus. Beide waren darin einig, daß besondere Organisationen zur Entscheidung von Streitigkeiten zwischen den Eisenbahnen und ihren Angestellten über die Löhne, die Arbeitsstunden, die Anstellungsbedingungen usw geschaffen werden müßten. Über die Art und Weise der Bildung dieser Arbeiterschiedsgerichte gingen die Entwürfe auseinander. Während ferner der Senat vorschlug, neben dem Bundesverkehrsamt eine besondere neue Bundesbehörde, ein Bundesbeförderungsamt, (Federal transportation board) zu errichten, dem die in dem Gesetz vorgeschlagenen neuen Befugnisse gegenüber den Eisenbahnen sowie ein Teil der dem Bundesverkehrsamt zustehenden Rechte zu übertragen seien, schlug das Repräsentantenhaus vor, von der Bildung einer neuen Behörde abzusehen, dagegen die Befugnisse des Bundesverkehrsamts zu erweitern und die Anzahl seiner Mitglieder von 9 auf 11 zu vermehren.

Als ein großer Mißstand war es früher, besonders aber während des Kriegsbetriebs, empfunden, daß die Eisenbahnen ohne jedes System durcheinander liefen, und daß von einem organischen Aufbau des Eisenbahnnetzes keine Rede war. Darüber, daß dieser Mißstand nach Wiedereinführung des Privatbetriebes beseitigt werden müßte, waren beide Häuser des Kongresses einig. Der Senatsentwurf schlug vor, zu diesem Zweck das ganze Eisenbahnnetz in 20 bis höchstens 35 Gruppen einzuteilen, die eine jede selbständig betrieben, und die so zusammengelegt werden sollten, daß ein Wettbewerb zwischen den einzelnen Gruppen möglich bleibe. Den Eisenbahnen sollte eine Zeit von 7 Jahren gelassen werden, um sich über diese Gruppen zu verständigen. Gelinge eine Verständigung innerhalb dieser Frist nicht, so solle die Gruppeneinteilung durch die Bundesaufsichtsbehörde zwangsweise durchgeführt werden. Der Entwurf des Repräsentantenhauses wollte es dagegen dem freien Ermessen der Eisenbahnen überlassen, ob und in welcher Form sie sich zusammenschließen wollten. Eine zwangsweise Durchführung hielt der Entwurf nicht für zweckmäßig.

Der Senatsentwurf schlug vor, daß die Freibriefe (Charters, Konzessionen) der Eisenbahnen von der Bundesregierung erteilt würden. Der Entwurf des Repräsentantenhauses hielt dies für verfassungswidrig und auch aus anderen Gründen für bedenklich.

In der Tariffrage sind die beiden Entwürfe darin einig, daß die während des Krieges eingeführten Tariferhöhungen bis auf weiteres bestehen bleiben sollen. Für die Zukunft sollen die Befugnisse des Bundesverkehrsamts bei Aufstellung neuer Tarife, bei Bildung der durchgehenden Tarife, Verteilung der Einnahmen unter die beteiligten Eisenbahnen usw. wesentlich erweitert werden. Wie diese Fragen im einzelnen zu regeln sind, darüber gehen die Vorschläge der beiden Entwürfe auseinander. Der Senatsentwurf schränkt die Befugnisse der Eisenbahnen bei Bildung der Tarife stärker ein und erweitert die Befugnisse des Bundesverkehrsamts mehr, als der Entwurf des Repräsentantenhauses, der den Eisenbahnen eine größere Freiheit lassen will.

Bei Regelung der Finanzen der Eisenbahnen, die infolge des Bundesbetriebs unklar und verworren geworden sind, mußten diese besonderes Gewicht darauf legen, daß die finanziellen Beziehungen zu der Bundesregierung klargestellt und sie nicht zu stark belastet würden. Außerdem aber mußte die Bundesregierung ihnen helfen, wieder zu gesunden Finanzverhältnissen zu gelangen und ihren Kredit wieder zu festigen. Wenn die beiden Entwürfe auch grundsätzlich darin übereinstimmten, daß auch für die Wohlfahrt des Landes, für eine weitere gesunde Entwicklung des Verkehrs es unbedingt geboten sei, den Eisenbahnen hier hilfreiche Hand zu leisten, so gingen ihre einzelnen Vorschläge doch in vielen Punkten auseinander. Es handelte sich hier wesentlich um Zweckmäßigkeitsfragen, und ich will mich darauf beschränken, die durch das Gesetz getroffenen Bestimmungen, bei denen versucht ist, beiden Entwürfen Rechnung zu tragen, darzustellen.

Beide Entwürfe sind wieder darin einig, daß die von einem besonderen Ausschuß begonnene und in Arbeit begriffene Schätzung des wirklichen Wertes der Eisenbahnen zu Ende geführt, und damit eine — nach Ansicht vieler amerikanischer Fachleute sachlich richtige — Grundlage für die Aufstellung der Eisenbahntarife gewonnen wird.

Senator Cummins hat in einer Rede im Senat am 4. Dezember 1919 den seinen Namen tragenden Gesetzentwurf ausführlich begründet und sich dabei eingehend über die Absichten ausgesprochen, die ihn bei seinen Vorschlägen geleitet haben. In der Rede entwickelt er seine Ansichten über die Eisenbahnfrage in den Vereinigten Staaten, und seine Ausführungen enthalten eine Kritik der bisherigen Eisenbahnpolitik und ihrer Irrgänge[1]). Das neue Gesetz soll die Wege weisen, die beschritten werden müssen, um zu wirklich gesunden Eisenbahnzuständen zu gelangen. Der Kernpunkt ist für ihn die vorerwähnte organische Umgestaltung des ganzen Eisenbahnnetzes. This might be called, so drückt sich Cummins aus, the charter of the new system.

Ähnlich soll nun auch für die Aufstellung der Tarife das ganze Land in Gruppen geteilt werden, die das Bundesverkehrsamt abgrenzt. Diese Gruppen sind aus ertragreichen und weniger ertragreichen Eisenbahnen zu bilden. Die Tarife für die Gruppen sollen dann vom Bundesverkehrsamt entweder selbständig oder auf Antrag der Eisenbahnen so bemessen werden, daß die Eisenbahnen jeder Gruppe einen Ertrag von 5½ % haben. Werden mehr als 6 % herausgewirtschaftet, so wird der Überschuß von 6 bis 7 % zwischen einem Reservefonds der Eisenbahnen und einem allgemeinen Eisenbahnfonds (general contingent fund) geteilt. Dieser letztere ist Eigentum der Bundesregierung. Bei höheren Erträgen als 7 % erhält die Eisenbahn ein Viertel, die Bundesregierung drei Viertel der Mehrerträge. Die Eisenbahn kann ihren Fonds nach ihrem Ermessen, insbesondere auch zu Ausgleichszwecken, wenn die Erträge unter 6 % sinken, verwenden. Der Bundesfonds soll im allgemeinen und grundsätzlich zur Förderung des Eisenbahnwesens verwendet werden, also z. B. zum Ankauf von Betriebsmitteln, die den schwächeren Eisenbahnen frei oder gegen Pacht zur Verfügung gestellt werden, zur Gewährung von Darlehen an schwächere Bahnen u. dgl. Cummins hält es für eine der wichtigsten Aufgaben des Staats, schwächere Unternehmungen zu stützen und zu diesem Zweck einen Teil der Überschüsse der reichen Bahnen zu verwenden. Den von juristischer Seite erhobenen Einwand, daß eine solche Bestimmung verfassungswidrig sei, hält Cummins für unzutreffend.

Der Senatsentwurf hielt weiterhin eine Überwachung der Finanzpolitik in der Richtung für geboten, daß die Eisenbahnen zur Aufnahme von Anleihen der Genehmigung der

[1]) Ein von Cummins durchgesehener und genehmigter Auszug aus der Rede ist in den oben erwähnten Verhandlungen der Academy of political science S. 6—27 veröffentlicht.

Bundesregierung bedürfen, die ihre Entscheidung auf Grund eines Gutachtens des Bundesverkehrsamts trifft.

Mit besonderer Wärme tritt Cummins für den Abschnitt des Entwurfs ein, der sich mit der schiedsrichterlichen Beilegung von Streitigkeiten zwischen den Eisenbahnen und ihren Angestellten beschäftigt. Der Entwurf geht davon aus, daß jede Verschwörung oder Vereinigung zum Zwecke der Verhinderung der Güterbewegung im zwischenstaatlichen Verkehr verboten werden muß. Alle Streitigkeiten dieser Art müssen obligatorisch durch die in dem Gesetz vorgeschlagenen Schiedsgerichte entschieden werden. „Ich spreche nicht nur im eigenen Namen, sondern im Namen der großen Mehrheit des Senatsausschusses“, so bemerkt Cummins, „wenn ich feierlich erkläre, daß es unsere aufrichtige, volle Überzeugung ist, daß die Zivilisation von Amerika, ich hätte fast gesagt, die Zivilisation der ganzen Welt, nicht aufrechtzuerhalten ist, nicht weiterbestehen kann, wenn es der organisierten Gesellschaft nicht gelingt, Mittel zu finden zur Erhaltung von Frieden und Ordnung in der Industrie.“

III.

Das Gesetz vom 28. Februar 1920 besteht aus fünf selbständigen von einander unabhängigen Abschnitten (Titeln). Die einzelnen Paragraphen werden nicht fortlaufend gezählt, sondern jeder Abschnitt ist für sich in Paragraphen eingeteilt, die mit Hunderten anfangen. Der erste, kurze Abschnitt enthält die in englischen und amerikanischen Gesetzen üblichen Begriffsbestimmungen. Der zweite Abschnitt (§§ 200 bis 211) bestimmt über die Beendigung des Bundesbetriebs und die Art der finanziellen Auseinandersetzung zwischen den Eisenbahnen und dem Bunde, sowie die finanzielle Unterstützung der Eisenbahnen durch den Bund. Der dritte Abschnitt (§§ 300 bis 316) ist ein in den Rahmen des allgemeinen Gesetzes eingefügtes, besonderes Gesetz über die Schlichtung von Streitigkeiten zwischen den Eisenbahnen einerseits und ihren Arbeitern und Angestellten (Unterbeamten) andererseits. Der vierte Abschnitt (§§ 400 bis 440) ist eine Novelle zum Bundesverkehrsgesetz, durch die eine Reihe der wichtigsten Bestimmungen ergänzt oder abgeändert werden. Abschnitt V (§§ 500 bis 502) enthält in den §§ 501 und 502 Übergangsbestimmungen, während in § 500 gewisse Leitsätze für die Wasserstraßenpolitik der Bundesregierung aufgestellt werden.

Die hauptsächlichsten und wichtigsten Bestimmungen der Abschnitte II, III und IV des Gesetzes (die Abschnitte I und V sind ohne sachlichen Inhalt), das nicht weniger als 48 enggedruckte Seiten füllt, sind im folgenden, unter Verzicht auf die vielen Einzelheiten, dargestellt.

Zum Verständnis des Abschnitts II müssen wir uns vergegenwärtigen, daß vom 28. Dezember 1917 bis zum 29. Februar 1920 der Betrieb aller Eisenbahnen von der Bundesregierung für eigene Rechnung und Gefahr geführt worden ist. Den Eisenbahnen wurde ein, dem Durchschnitt der drei vorangegangenen Jahre (1. Juli 1914 bis 30. Juni 1917) entsprechendes Reineinkommen gewährleistet. Dem Generaldirektor der Eisenbahnen wurde ein Dispositionsfonds (revolving fund)[1]) von 500 Millionen Dollar zur Bestreitung der notwendigsten Ausgaben für Rechnung der Eisenbahnen überwiesen.

Der § 200 des Gesetzes vom 28. Februar 1920 bestimmt nun, daß der Bundesbetrieb am 1. März 1920 aufhört, damit alle dem Präsidenten der Vereinigten Staaten und seinen Bevollmächtigten zustehenden Befugnisse erlöschen und die Eisenbahnunternehmen in ihre früheren Rechte wieder eingesetzt werden. Die Bundesregierung bleibt jedoch Eigentümerin aller mit Mitteln des Dispositionsfonds erworbenen Schiffsgefäße und Wasserfahrzeuge, mit denen sie weiterhin die Schiffahrt, auch in Verbindung mit den Eisenbahnen, betreibt. Es werden sodann die Grundsätze für die Abwicklung der finanziellen Beziehungen aufgestellt, die während der Zeit des Bundesbetriebes zwischen den Eisenbahnen und der Bundesregierung entstanden sind. Dabei werden die gegenseitigen Forderungen und Schulden ausgeglichen. Der Saldo der Eisenbahnen wird diesen vom Bunde sofort aus bereiten Mitteln ausbezahlt, die Eisenbahnen brauchen ihre Schulden an den Bund erst innerhalb der nächsten zehn Jahre nach dem 1. März 1920 zurückzubezahlen. Die Abrechnung zwischen den Eisenbahnen und dem Bunde muß in sechs Monaten nach Beendigung des Bundesbetriebes fertiggestellt sein. So lange garantiert der Bund den Eisenbahnen die Einnahme, die sie während der drei Jahre vom 1. Juli 1914 bis 30. Juni 1917 (der test period) gehabt haben, soweit nicht andere Vereinbarungen getroffen sind. Der Präsident hat das Recht, während dieser sechs Monate den Betrieb der Eisenbahnen zu überwachen. Alle am 29. Februar 1920 geltenden Tarife und Gebühren bleiben bis auf weiteres in Geltung. Eine Herabsetzung dieser Tarife und Gebühren kann weder von dem Bundesverkehrsamt, noch von einzelstaatlichen oder der Bundesregierung vor dem 1. September 1920 verlangt werden. Von besonderer Wichtigkeit ist die Bestimmung, daß alle Eisenbahnen innerhalb von zwei Jahren nach Ende des Bundesbetriebs Darlehen von der Bundesregierung verlangen können. Anträge auf Bewilligung dieser Darlehen, die zu 6 % zu verzinsen sind, werden von dem Bundesverkehrsamt daraufhin geprüft, ob sie für die von den Eisenbahnen angegebenen Zwecke notwendig sind, welche Sicherheiten die Eisenbahnen für die Rückzahlung der Darlehen, die in spätestens 5 Jahren erfolgen muß, stellen können. Bei seinen Untersuchungen kann sich das Bundesverkehrsamt der Unterstützung des Federal Reserve Board, d. h. des Amts bedienen, das zur Überwachung der Notenbanken seinerzeit eingesetzt worden ist. Dem Bundesschatzsekretär wird ein Dispositionsfonds von 300 Millionen Dollar zur Gewährung dieser Darlehen zur Verfügung gestellt. Alle schwebenden Rechtstreitigkeiten der Eisenbahnen, die während des Bundesbetriebs entstanden sind, sind in dem Stande, in dem sie sich bei Beendigung des Bundesbetriebs befinden, zur Erledigung zu bringen. Die Bundesregierung wird dabei durch besondere Angestellte vertreten.

Diese Bestimmungen sind durchweg für die Eisenbahnen außerordentlich günstig, für die Bundesregierung bedeuten viele von ihnen eine starke finanzielle Belastung. Den Eisenbahnen wird dadurch die Rückkehr in die alten Verhältnisse wesentlich erleichtert, ihr Kredit wird gehoben, sie können mit der Beruhigung wieder an die eigene Arbeit gehen, daß ihnen der Bundesbetrieb keine dauernden finanziellen Nachteile gebracht hat.

IV.

Im dritten Abschnitt über die Schlichtung von Streitigkeiten zwischen den Frachtführern und ihren Angestellten wird der Grundsatz an die Spitze gestellt, daß alle Frachtführer und ihre Angestellten verpflichtet sind, sich auf jede Weise zu bemühen, daß Verkehrsunterbrechungen durch die Streitigkeiten nicht herbeigeführt werden. Wenn die Beilegung des Streites nicht gelingt, so sind die durch das Gesetz neu errichteten Arbeiterschlichtungsämter (Railroad boards of labor adjustment) anzurufen. Die Zusammensetzung dieser Ämter erfolgt durch Vereinbarung zwischen den Frachtführern und ihren Angestellten. Außer-

[1]) revolving fund, wörtlich: drehbarer, beweglicher Fonds, ist ein mir bisher noch nicht vorgekommener Ausdruck. Nach dem Inhalt des Gesetzes muß er die Eigenschaften teils eines Dispositions-, teils eines Betriebsfonds haben. Er ist nicht nur zur Bestreitung von Ausgaben bestimmt, sondern wird auch wieder ergänzt durch gewisse Einnahmen.

dem wird ein Eisenbahnarbeitsamt (Railroad labor board) errichtet, das aus 9 Mitgliedern besteht, von denen 3 von den Angestellten, 3 von den Frachtführern und 3 vom Präsidenten der Vereinigten Staaten ernannt werden. Dieses Amt ist einmal die Berufungsinstanz gegen Entscheidungen der Schlichtungsämter, kann aber auch auf Anrufen einer größeren Anzahl von Angestellten, sowie aus eigener Initiative, wenn die Gefahr einer Verkehrstörung droht, eingreifen. Dieses Bundesamt ist mit allen Befugnissen ausgestattet zur Untersuchung der ihm vorgelegten Streitfälle und kann nach dem Ergebnis der Untersuchung feststellen, welche Löhne und sonstige Arbeitsbedingungen angemessen sind. Es hat bei diesen Entscheidungen u. a. Rücksicht zu nehmen auf die Höhe der Löhne, die in anderen ähnlichen gewerblichen Unternehmungen gezahlt werden, auf das Verhältnis zwischen Arbeitslohn und Kosten der Lebenshaltung, auf die mit dem Amt verbundenen Gefahren, auf die von den Angestellten verlangte Vorbildung und Befähigung, auf die ihnen obliegende Verantwortlichkeit, auf die Anstellungsbedingungen, auf etwaige Ungleichmäßigkeiten bei der Steigerung der Löhne. Bis zum 1. September 1920 sind die während des Bundesbetriebes gezahlten Löhne weiterzuzahlen und die Anstellungsbedingungen aufrechtzuerhalten.

Über das Verfahren vor dem Bundesamt, das seinen Sitz in Chicago hat, aber auch an anderen Orten der Vereinigten Staaten tätig sein kann, werden in dem Gesetz genaue Vorschriften gegeben. Die Mitglieder des Bundesamts beziehen ein Gehalt von 10 000 $, der Sekretär ein solches von 5000 $.

Das Gesetz geht augenscheinlich von der Annahme aus, daß die Beteiligten sich den Schiedssprüchen der neu errichteten Ämter fügen und damit für die Zukunft Ausstände der Verkehrsangestellten und Arbeiter aufhören werden, so weit sie ernstliche Verkehrsstörungen zur Folge haben würden. Über die Folgen der Nichtbeachtung einer Entscheidung des Bundesarbeitsamts bestimmt der § 313, daß das Amt aus eigener Initiative nach Benachrichtigung und Anhörung der durch den Schiedspruch betroffenen Personen bestimmen kann, ob seiner Meinung nach eine Zuwiderhandlung vorliegt, und daß es diese Entscheidung nach seinem Ermessen öffentlich bekanntmachen kann.

Es wird sich nun ja bald zeigen, ob diese neuen Organisationen die erhofften Folgen haben werden. Sollte es wirklich gelingen, auf diesem Wege ernsten, den Verkehr schädigenden Arbeiterausständen vorzubeugen, so könnte man die Regierung der Vereinigten Staaten nur beglückwünschen. Nach den Nachrichten, die über die neuesten Ausstände der Eisenbahnarbeiter im April 1920 zu uns gelangt sind, scheint ein Anlaß zu einem solchen Glückwunsch nicht vorzuliegen. Von der Wirksamkeit des neuen Gesetzes bei diesen Ausständen hat man nichts gehört.

(Schluß folgt.)

Wann endet die Haftpflicht der Eisenbahn insbesondere auch bei Gütern nach Privatanschlüssen?

Vom verkehrstechnischen Beirat R. Heider.

Die Eisenbahn haftet nach § 84 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO.) für den Schaden, der durch Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Abnahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht. — Eine besonders häufige Streitfrage zwischen Eisenbahn und Verfrachter bei Entschädigungsansprüchen wegen Diebstahls an Wagenladungsgütern bildet der Zeitpunkt, an welchem die Übergabe der Sendung aus dem Gewahrsam der Eisenbahn an den im Frachtbrief genannten Empfänger erfolgt ist, d. i. der im vorgenannten Paragraphen festgelegte Zeitpunkt der Ablieferung.

Nach § 76 EVO. ist die Eisenbahn verpflichtet, am Orte der Ablieferung dem Empfänger gegen Zahlung der durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen und gegen Empfangsbescheinigung den Frachtbrief und das Gut zu übergeben. Als Ort der Ablieferung im Sinne dieser Bestimmung gilt die vom Absender im Frachtbriefe bezeichnete Bestimmungsstation oder Güternebenstelle auch dann, wenn im Frachtbriefe ein anderer Bestimmungsort angegeben ist. Ob ihr eine weitergehende Pflicht obliegt, das Gut z. B. nach einem Anschlußgleis zu befördern, richtet sich nach den mit der Eisenbahn getroffenen besonderen Vereinbarungen. Für die Beförderung nach einem Anschlußgleis kommen die vom Minister der öffentlichen Arbeiten unterm 1. April 1919 neu herausgegebenen Allgemeinen Bedingungen für die Zulassung von Privatanschlüssen und etwaige besondere zwischen jedem Anschlußgleisbesitzer getroffenen Vereinbarungen in Betracht. Die für den Ort der Ablieferung wichtigen Bestimmungen aus den „Allgemeinen Bedingungen" sind die folgenden: Nach § 15 bezeichnet die Eisenbahndirektion die Stellen (Gleise), wo die angebrachten und abzuholenden Wagen aufzustellen sind (Übergabegleise). Der Zeitpunkt des vollendeten Anbringens und begonnenen Abholens zu oder von der Übergabestelle ist, wenn nicht ein anderes vereinbart ist, für die Beurteilung der Ladefristen und der Haftpflicht (§ 17) maßgebend. In § 16 ist bestimmt, daß, soweit auf den angeschlossenen Werken ein ununterbrochener Betrieb stattfindet, die Beladung und Entladung der Eisenbahnwagen auch während der Nachtzeit gefordert werden kann. Für die Ermittelung des Zeitraumes, in dem ein Wagen zur Verfügung des Anschlußinhabers gestanden hat, sind maßgebend die Angaben der mit der Leitung des Anschlußbetriebes beauftragten Beamten der Staatseisenbahnverwaltung. Im übrigen bewendet es nach § 17 bezüglich der Haftpflicht für Unfälle und Schäden bei den gesetzlichen Bestimmungen, d. h. also für die hier in Betracht kommenden Fälle bei den im Handelsgesetzbuch bzw. der Eisenbahn-Verkehrsordnung festgelegten Grundsätzen.

Unter Ablieferung ist der Vorgang zu verstehen, durch den die Eisenbahn den zum Zwecke der mit dem Absender vereinbarten Beförderung erlangten Gewahrsam mit ausdrücklicher oder stillschweigender Einwilligung des Empfängers wieder aufgibt und diesen in Stand setzt, über das Gut zu verfügen. Eine direkte körperliche Übergabe an den Empfänger ist zwar die Regel, doch ist sie nicht unbedingt erforderlich. Jedoch können die bloße Benachrichtigung des Empfängers von der Ankunft des Gutes, die Aufforderung an denselben, das Gut abzuholen und die Aushändigung des Frachtbriefes, überhaupt alle diejenigen Handlungen, welche bloß bezwecken, die Ablieferung vorzubereiten, für sich allein nicht als Ablieferung gelten, noch eine solche ersetzen. Sie sind aber geeignet, den Willen des Empfängers kundzutun, sich in den Besitz des Gutes zu setzen. Da die Auslieferung des Gutes erst nach Einlösung des Frachtbriefes, also nach Vorzeigung des quittierten Frachtbriefes an den Luken des Güterbodens bzw. bei Wagenladungen an den Ausladegleisen, erfolgt, so ist diese Reihenfolge auch die Regel. Eine Ausnahme kommt in der Hauptsache nur bei Sendungen an Anschlußgleisbesitzer vor. Hier werden mitunter die Güterwagen auf das Anschlußgleis gesetzt, bevor der Empfänger den Frachtbrief eingelöst oder bevor er in anderer Weise sein Einverständnis in diese Überführung zum Ausdruck gebracht hat. In solchen Fällen genügt — wenn nicht ein für alle Mal besondere Vereinbarungen deshalb getroffen sind — die Absetzung des Gutes auf dem Anschlußgleis besonders dann, wenn dieses zur Nachtzeit geschieht, für sich allein nicht zur Ablieferung, da es an der Einwilligung des Empfängers in die Aufgabe des Gewahrsams durch die Eisenbahn fehlt. Bis diese erfolgt ist, liegt eine Ablieferung nicht vor. Die Einwilligung ist aber in jeder Handlung zu finden, die ein Einverständnis bekundet, so z. B. in der Öffnung des Wagens oder in einer in Kenntnis der Zustellung erfolgenden Einlösung des Frachtbriefes.

Um später den Beweis liefern zu können, daß ein Schaden in der Zeit der Annahme der Sendung zur Beförderung mit der Eisenbahn bis zur Ablieferung entstanden ist, muß somit der Empfänger darauf sehen, daß sich an die Aufgabe des Gewahrsams durch die Eisenbahn die körperliche Inbesitznahme durch ihn anschließt.

Diese unmittelbare Übernahme des Gutes aus den Händen

der Eisenbahn und die Prüfung der Beschaffenheit desselben ist um so mehr geboten, als einige Fachschriftsteller die Frage, ob die Ansprüche des Berechtigten bei Beschädigung und Minderung von Gütern dann noch gewahrt bleiben, wenn der Eisenbahn bei pflichtmäßiger Aufmerksamkeit die Beschädigung oder Minderung nicht hätte entgehen dürfen, nicht bejahen zu können glauben. In § 5 EVO. heißt es nämlich: „Wird eine Minderung oder Beschädigung des Gutes von der Eisenbahn entdeckt oder vermutet oder vom Verfügungsberechtigten behauptet, so hat die Eisenbahn den Zustand des Gutes, den Betrag des Schadens und, soweit dies möglich, die Ursache und den Zeitpunkt der Minderung oder Beschädigung ohne Verzug schriftlich festzustellen.“ Nach § 97 (²) 3 „erlöschen aber nach Bezahlung der Fracht und Abnahme des Gutes Entschädigungsansprüche nur wegen solcher Mängel nicht, die nach § 82 vor der Abnahme des Gutes festgestellt worden sind oder deren Feststellung entgegen der Vorschrift in § 82 durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist.“ Nach diesem Wortlaut hafte die Eisenbahn auch nach Abnahme des Gutes durch den Empfänger daher nur, wenn die Feststellung der Mängel aus irgendeinem Grunde durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist. Diese Feststellung sei aber die Eisenbahn nach § 82 EVO. nur vorzunehmen verpflichtet, wenn ein Verlust von ihr entdeckt oder vermutet oder vom Verfügungsberechtigten behauptet wird. Erfolgt die Entdeckung eines bei der Abnahme äußerlich erkennbaren Schadens durch den Empfänger erst nach der Ablieferung, so würde sich die Eisenbahn nicht ohne Erfolg auf Absatz (1) des § 97 EVO. stützen können, nämlich, „daß alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage erloschen sind, wenn die Fracht nebst den sonst auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt und das Gut abgenommen ist.“

Hiergegen muß jedoch angeführt werden, daß, wenn diese Auslegung zuträfe, die auf Grund der Eisenbahn-Verkehrsordnung beförderten Sendungen schlechter gestellt sein würden, als die auf Grund des Internationalen Übereinkommens (I. Ü.) beförderten. Denn Artikel 25 (1) I. Ü. legt der Eisenbahn die Verpflichtung auf, in allen Verlust- usw. Fällen — also nicht nur, wenn ein Schaden von der Eisenbahn entdeckt oder vermutet oder vom Verfügungsberechtigten behauptet wird — die Feststellung vorzunehmen. Man wird hieraus zu folgern haben, daß ihr diese Pflicht auch obliegt, wenn sie den Schaden zwar nicht vermutet hat, er ihr aber bei pflichtmäßiger Aufmerksamkeit nicht hätte entgehen dürfen. Dies ist wiederum die Voraussetzung dafür, daß dem Berechtigten die Ansprüche aus Artikel 44 Abs. 2 Ziff. 3 (durch Verschulden der Eisenbahn unterbliebene Schadensfeststellung) gewahrt bleiben. Wird berücksichtigt, daß der Abs. 2 des fraglichen Art. 25 (I. Ü.) fast genau den gleichen Wortlaut wie Abs. (1) des § 82 EVO. hat, so gewinnt es den Anschein, als ob in der Eisenbahn-Verkehrsordnung nur der Vereinfachung wegen dieser erste Absatz des Art. 25 I. Ü. weggelassen, der Sinn aber nicht geändert werden sollte.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Fahrpreisermäßigung für Siedler und Laubenkolonisten.** Die Eisenbahnverwaltung führt für Berlin und die weitere Umgebung (bis 40 km Entfernung von der Ringbahn gerechnet) am 15. Mai eine Fahrpreisermäßigung auf den Fernstrecken Berlins ein. Die Ermäßigung, welche 50 % des Fahrpreises der 4. Klasse beträgt, kann nur auf Grund eines Ausweises der Ortspolizei und des Gemeindevorstandes des Ortes, in dem das Siedlungsland liegt, gewährt werden. Der Ausweis muß, da er nur für die Dauer eines Jahres gilt, am Ende des Kalenderjahres erneuert werden. Die Fahrpreisermäßigung wird auf den einzelnen Strecken nach folgenden weitestgelegenen Stationen gewährt: Richtung Oranienburg: Germendorf, Nassenheide (Nordbahn), Richtung Bernau: Melchow, Richtung Werneuchen: Leuenberg, Richtung Strausberg: Rehfelde (Ostbahn), Richtung Königswusterhausen: Friedersdorf (Kr. Beeskow), Groß-Besten, Richtung Zossen: Neuhof (Kr. Teltow), Sperenberg, Richtung Groß-Lichterfelde Ost: Trebbin, Richtung Wannsee: Beelitz-Heilstätten, Richtung Wildpark: Lienewitz, Satzkorn, Richtung Wustermark: Groß-Behnitz, Satzkorn und Bredow, Richtung Nauen: Berger Damm, Börnicke, Bredow, Richtung Tegel: Kremmen. Nach allen zwischen den Vorortgrenzstationen und den vorgenannten Orten gelegenen Stationen wird von und nach Berlin die Fahrpreisermäßigung für die Siedler, Laubenkolonisten und deren Angehörige gewährt.

— **Eröffnung der Privatbahnlinie Kendenich-Cöln-Sülz.** Am 26. April d. J. ist die 6,3 km lange Neubaustrecke Kendenich-Cöln-Sülz mit der 1,9 km langen Abzweigung nach dem Staatsbahnhof Eifeltor in Cöln für den öffentlichen Güterverkehr in Betrieb genommen worden. Die Bahn ist Eigentum der Cöln-Bonner Eisenbahnen, Aktiengesellschaft zu Cöln; sie ist als vollspurige eingleisige Nebenbahn erbaut und wird mit Dampfkraft betrieben. Die Neubaustrecke schließt in Kendenich an die bisherigen Strecken der Cöln-Bonner Eisenbahnen und in Cöln Eifeltor an die preuß. Staatsbahn an. Zwischen den Anschlußstationen liegen die Bahnhöfe Efferen und Cöln-Klettenberg Rgbf.; von letzterem geht die Zweigstrecke nach Cöln Eifeltor ab. Für den Verkehr eingerichtet sind vorläufig nur die Bahnhöfe Efferen und Cöln-Sülz, letzterer lediglich für den Güterverkehr der angeschlossenen Werke.

— **Zum Übergang der württembergischen Staatsbahnen an das Reich.** Staatspräsident Blos hat gelegentlich des Übergangs der württembergischen Bahnen an das Reich eine Kundgebung an die Beamten und Arbeiter der württembergischen Staatseisenbahnen und Bodenseedampfschiffahrt gerichtet, in der er den Dank des Landes für die seither geleistete Arbeit ausspricht. Weiter heißt es dort, wie wir dem „Schwäb. Merkur“ entnehmen, in einem geschichtlichen Rückblick u. a.: „In fünfundsiebenzig Jahren hat sich Württemberg ein Netz von 2155 km Haupt- und Nebenbahnen mit 652 Bahnhöfen und Haltepunkten unter Verhältnissen geschaffen, die infolge der Geländegestaltung vielfach recht schwierig waren, und den Betrieb auf eine hohe Stufe der Leistungsfähigkeit gebracht. Über 32 000 württembergische Beamte und Arbeiter treten nunmehr in den Dienst des Reichs über. Die Regierung wird sich auf Grund ihrer vertraglichen Rechte dafür einsetzen, daß die Interessen dieser Beamten und Arbeiter beim Übergang an das Reich in vollem Maße berücksichtigt werden.“ Über die neue Organisation wird u. a. gesagt: „Die oberste Leitung des Eisenbahnwesens in Württemberg steht von jetzt an dem Reichsverkehrsministerium in Berlin zu. Im übrigen werden während der Übergangszeit, deren Dauer bis zum 31. März 1921 in Aussicht genommen ist, die Geschäfte, die bisher in die Zuständigkeit des württembergischen Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten, Verkehrsabteilung, fielen, von der neuerrichteten Zweigstelle Württemberg des Reichsverkehrsministeriums bis zur tatsächlichen Überleitung an das Reichsverkehrsministerium weiter behandelt werden. Dem Reichsverkehrsministerium und der Zweigstelle Württemberg wird die Eisenbahngeneraldirektion Stuttgart unterstellt sein; unter dieser Bezeichnung wird die Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen ihre Geschäfte vorerst nach den bisherigen Vorschriften weiterführen; später wird sie eine erweiterte Zuständigkeit erhalten.“

— **Unterstaatssekretär Hitzler ins Reichsverkehrsministerium berufen.** Unterstaatssekretär Hitzler, der bisherige Leiter der Verkehrsabteilung des Ministeriums für auswärtige Angelegenheiten, wurde, wie die Tagespresse meldet, mit der Wahrnehmung der Geschäfte eines Ministerialdirektors in der Zentralstelle des Reichsverkehrsministeriums betraut. Ihm soll die Leitung der für die Bearbeitung der allgemeinen Personalangelegenheiten errichteten Personalabteilung übertragen werden. Ministerialdirektor Hitzler wird seinen neuen Posten voraussichtlich noch im Laufe dieser Woche antreten. Der „Schwäbische Merkur“ bemerkt zu dieser Berufung folgendes: Nachdem das württembergische Verkehrswesen seine Selbständigkeit verloren hat, stand auch das Unterstaatssekretariat Hitzlers, das speziell die Verkehrsanstalten unter sich hatte, in der Luft. Die Berufung an die wichtige Personalabteilung im Reichsverkehrsministerium beweist, daß man auch in Berlin die Fähigkeiten Hitzlers, seine organisatorischen Talente, seine frische Arbeitskraft kennen und schätzen gelernt hat. Hitzler hat seit der Revolution, bis zu welcher er nach seiner Tätigkeit am sozialdemokratischen „Neckarecho“ in Heilbronn die Geschäfte des Südwestdeutschen Kanalvereins erfolgreich und geschickt geführt hat, das württembergische Verkehrswesen geleitet. Wenn man an die ungeheuren Schwierigkeiten und an die mancherlei sachlichen und persönlichen Krisen denkt, die in dieser Zeit zu überwinden waren, so wird man auch in Kreisen, die der Partei Hitzlers ferne stehen, den Eindruck haben, daß er in den vielen Fragen, die an ihn herantraten, nicht bloß eine

glückliche, sondern auch eine gute Hand hatte. Es kommt hinzu, daß seine persönlichen Eigenschaften ihn allen denen wert machten, die mit ihm zu tun hatten."

— **Neue Expreß- und Schnellzüge.** Nach einer Mitteilung der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen werden seit 5. Mai gemäß der Verpflichtung nach Art. 367 des Friedensvertrags Expreßzüge und Schnellzüge, die Württemberg und Baden berühren, an den folgenden Tagen ausgeführt: Montag, Mittwoch, Freitag Straßburg ab 8.05 vm., Karlsruhe ab 10.55 vm., Mühlacker ab 12.14 nm., Stuttgart ab 1.15 nm., Ulm an 3.15 nm., Augsburg an 4.53 nm., München an 5.55 nm. Dienstag, Donnerstag, Sonnabend erstmals 8. Mai: München ab 1.10 nm., Augsburg ab 2.14 nm., Ulm ab 3.55 nm., Stuttgart ab 5.45 nm., Mühlacker an 6.35 nm., Karlsruhe an 7.34 nm., Straßburg an 10.10 nm. Montag, Mittwoch, Freitag: Straßburg ab 6.55 vm., Karlsruhe ab 10.06 vm., Mühlacker ab 11.29 vm., Stuttgart ab 12.23 vm., Crailsheim an 2.18 nm. Dienstag, Donnerstag, Sonnabend erstmals 8. Mai: Nürnberg ab 2.46 nm., Crailsheim ab 4.37 nm., Bietigheim ab 6.50 nm., Mühlacker an 7.13 nm., Karlsruhe an 8.24 nm., Straßburg an 11.20 nm. Montag bis Sonnabend regelmäßig: Nürnberg ab 8.27 vm., Crailsheim ab 10.23 vm., Stuttgart an 12.30 nm. Mittwoch, Freitag und Montag D 52, erstmals 7. Mai: Stuttgart ab 12.58 nm., Mühlacker an 1.36 nm., Karlsruhe an 3.00 nm., Straßburg an 6.10 nm.

— **Güterverkehr Deutschlands mit Frankreich und Belgien.** Im Anschluß an die Mitteilung in Nr. 21, S. 248 d. Ztg. über die Anfang März zwischen Vertretern der französischen, belgischen und deutschen Eisenbahnen unter dem Vorsitz der Schweizerischen Bundesbahnen abgehaltene Konferenz ist noch zu erwähnen, daß die Konferenz das Berner Internationale Übereinkommen über den Frachtverkehr nicht bloß, wie dies in zahlreichen anderen „vorläufigen Abmachungen" geschehen ist, zur Grundlage der neuen Verkehrsregelung genommen, sondern ausdrücklich festgestellt hat, daß gemäß Art. 366 des Versailler Friedensvertrages das I. Ü. und seine einheitlichen Zusatzbestimmungen unverändert in Gültigkeit sind. Deshalb würden die „vorläufigen Vorschriften für den Verkehr zwischen Frankreich, Belgien oder Luxemburg einerseits und dem besetzten deutschen Gebiete andererseits nicht aufrecht erhalten werden können. Ob hiernach das provisorische Übereinkommen (accord provisoire) über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 6. Dezember 1919, von dem wir in Nr. 28, S. 280 d. Ztg. berichtet haben, gleichfalls für hinfällig erklärt werden sollte, ist nicht ausdrücklich gesagt. Etwas anders liegt die Frage rechtlich in dem Verkehr zwischen Frankreich, Belgien und Deutschland, die schon vor dem Kriege zu den Vertragsstaaten des I. Ü. gehörten, als im Verkehr mit neu gegründeten Staaten wie Polen und der Tschechoslowakei, die als selbständige Mitglieder dem Verbande des I. Ü. noch nicht angehört haben. Wesentlicher als diese Formfrage ist indessen die Tatsache, daß nunmehr die grundlegenden Vorschriften des I. Ü. wieder überall angewendet werden. Die Konferenz hat weiter sich dahin geeinigt, daß die von dem Internationalen Transportkomitee ausgearbeiteten einheitlichen Bestimmungen und Übereinkommen wieder in Kraft gesetzt werden sollen, nämlich:

1. das Übereinkommen, betreffend die Güterübergabe und -übernahme, sowie die Verteilung von Entschädigungen im internationalen Eisenbahnfrachtverkehr vom 1. Juli 1907;
2. das einheitliche Übereinkommen, betreffend die Verschleppung von Gütern im internationalen Eisenbahnfrachtverkehr vom 1. Juli 1907;
3. das einheitliche Übereinkommen, betreffend die Erledigung von Frachterstattungsansprüchen im internationalen Eisenbahnfrachtverkehr vom 1. Januar 1911;
4. die einheitlichen Bestimmungen, betreffend die im internationalen Eisenbahnfrachtverkehr infolge unrichtiger Berechnung oder Erhebung uneinbringlichen Frachten, Nachnahmen und Nebengebühren vom 1. Januar 1911;
5. die einheitlichen Bestimmungen, betreffend Frankaturrechnungen und Nachnahmen im internationalen Eisenbahnverkehr vom 1. Mai 1913.

Es wurde dem Wunsche Ausdruck gegeben, daß das Internationale Transportkomitee auf Grund der vor dem Kriege gültigen Satzungen möglichst bald wieder eingesetzt werden möchte. — Über die Herstellung direkter Tarife wollen sich die beteiligten Verwaltungen verständigen, sobald dies tunlich und zweckmäßig ist. Bis dahin erhalten die Abfertigungen Anweisung, mangels einer Wegevorschrift des Absenders im Frachtbrief, die Sendung nach Möglichkeit auf den kürzesten fahrbaren Weg zu leiten, sofern nicht etwa dieser Weg augenblicklich nicht der zweckmäßigste ist. Über die Ermittelung des zweckmäßigsten Weges wollen die deutschen Verwaltungen ihren Abfertigungen nähere Anweisung erteilen. Weiter hat sich die Konferenz über die Aufstellung einer Liste derjenigen Verkehrsgruppen geeinigt, für die vorläufig eine direkte Abfertigung vorgesehen werden soll. Im großen ganzen ist der direkte Verkehr vorgesehen für die Sendungen zwischen Deutschland einerseits und Elsaß-Lothringen, Belgien, der französischen Ostbahn und der französischen Nordbahn andererseits, während für die übrigen Verkehre die Umbehandlung der Sendungen notwendig ist. Zum weiteren Ausbau dieser Vereinbarungen sollen nacheinander in den beteiligten Ländern weitere Besprechungen stattfinden.

— **Badereisen für Minderbemittelte.** Der Bund Deutscher Verkehrsvereine hat an das Reichsverkehrsministerium eine Eingabe gerichtet, in der er anregte, dem durch die Teuerungsverhältnisse besonders hart betroffenen Mittelstand die Möglichkeit zu schaffen, zur Erhaltung und Wiederherstellung der Gesundheit und zur Auffrischung der Nerven während des Sommers auf kürzere oder längere Zeit der Großstadt den Rücken kehren zu können. Der Bund schlägt zu diesem Zwecke vor, Sonderzüge zu ermäßigten Fahrpreisen einzurichten, Gesellschaftsreisen von Vereinen zu ermäßigten Fahrpreisen, sowie den Sonntagsverkehr zu Ausflugszwecken wieder einzuführen.

Österreich.

— **Tagung der Hochbaunormung in Salzburg.** Am 21. April wurde in Salzburg die erste Tagung der Hochbaunormung Österreich (Arbeitsausschuß für Vereinheitlichungen im Hochbau) unter dem Vorsitze des Architekten Theiß abgehalten, zu der Vertreter aus allen österreichischen Ländern erschienen waren. Die Tagung zählte mehr als 75 Teilnehmer, darunter auch den Vorsitzenden der Reichshochbaunormung Ministerialrat Huber von der obersten Baubehörde des bayr. Staatsministeriums des Innern aus München und Architekten Paulsen aus Berlin. Die Vertreter aus dem Deutschen Reiche wurden von der Tagung besonders herzlich begrüßt. Über den Stand der Normungsarbeiten in Österreich und die bisher geleisteten Arbeiten berichtete Architekt Hans Jaksch. Die Tagung sollte die Überzeugung von der Wichtigkeit einheitlicher Bauformen für das ganze Bau- und Wirtschaftsleben in die weitesten Kreise tragen und alle Länder zu gemeinsamer Arbeit auf diesem Gebiet aufrufen und in der Hochbaunormung Österreich, einem Gliede der Reichsbaunormung im Normenausschusse der deutschen Industrie, zusammenfassen. Dieser Zweck wurde voll erreicht. Die Beratungen führten zu dem für die weitere Entwicklung des Vereinheitlichungsgedankens in Österreich bedeutsamen Beschluß, in allen österreichischen Ländern Zweigstellen der Hochbaunormung zu errichten. In diesen Stellen sollen neben den zuständigen Behörden alle beteiligten Kreise, die Architektenschaft, die Erzeuger und Verbraucher, das Großgewerbe, sowie auch das Handwerk, vertreten sein. Auch die Frage der Aufbringung der Mittel und die Einrichtung einer eigenen Geschäftsstelle wurde erörtert. Die Verhandlungsschrift über die Tagung soll in Druck gelegt und allen Teilnehmern und sonst berufenen Stellen übermittelt werden. Die nächste Tagung soll in der Landeshauptstadt Linz abgehalten werden.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Personalnachrichten.** Am 1. Mai feierte in Kaplitz unser geschätzter Mitarbeiter, Eisenbahnoberingenieur d. R. Dr.-Ing. e. h. Ludwig Kohlfürst, ein gebürtiger Grazer, der erst vor einigen Jahren von der Prager deutschen Technik zum Ehrendoktor ernannt wurde, seinen achtzigsten Geburtstag. Er hat sich als Fachmann auf dem Gebiete des Eisenbahnsignal- und Sicherungswesens einen Weltruf geschaffen.

Am 1. Mai d. J. verschied plötzlich infolge Herzschlags der Zentralinspektor Carl Fliegauf, Vorstand der Verkehrsabteilung der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Ungarn.

— **Antwortnote der ungarischen Friedensdelegation, betreffend die Eisenbahnfragen** (vgl. Nr. 21, S. 244 d. Ztg.). In der ungarischen Antwortnote über das Eisenbahnwesen wurde vor allem mit Nachdruck hervorgehoben, daß das ungarische Eisenbahnnetz durch die neuen Grenzbestimmungen in Trümmer geschlagen wird. Die von Budapest strahlenförmig ausgehenden Linien werden infolge der neuen Grenzen entzwei

geschnitten, die in Querrichtung verlaufenden Linien hingegen teils abgeschnürt, teils laufen sie außerhalb der neuen Grenzen parallel mit diesen. Ungarns wichtigste Eisenbahnknotenpunkte gelangen in das Gebiet der Nachbarstaaten. An Stelle der fast ausschließlich auf ungarischem Gebiete befindlichen 27 Übergangsstationen würden künftig 49 Grenzstationen vorhanden sein, von denen nur sieben auf ungarischem Gebiete lägen. Infolge der neuen Grenzbestimmung würde die Länge des ungarischen Eisenbahnnetzes von 22 564 km auf 8424 km, die der Staatsbahnen allein von 8438 km auf 3071 km zusammenschrumpfen. Von den früheren 4949 Lokomotiven befinden sich zurzeit nur 636 in betriebsfähigem Zustande; die ausbesserungsbedürftigen Lokomotiven können derzeit wegen Materialmangels in betriebsfähigen Zustand nicht gebracht werden. Von den 8842 Personenwagen der Staatsbahnen stehen nur 2200, von den 105 339 Güterwagen nur 19 000, und von den 3556 Gepäckwagen nur 700 dem Betrieb zur Verfügung, wobei 70 % der Personen-, 25 % der Güter- und 50 % der Gepäckwagen reparaturbedürftig sind. Der Personalstand umfaßte zur Zeit, als das ganze Netz von ungarischen Angestellten verwaltet wurde, 138 134 Angestellte. Am 17. September 1919 standen auf den von Ungarn verwalteten Gebieten insgesamt 73 061 Angestellte im Dienste der ungarischen Staatsbahnen. Infolge des auf ein Drittel des vormaligen zusammengeschrumpften Bahnnetzes würde die Zahl der Angestellten der ungarischen Staatsbahnen doppelt so groß sein, wie Ungarn sie tatsächlich benötigt.

Betreffend den freien Zugang zur Adria verweist die Antwortnote auf den Umstand, daß Ungarn den Fiumaner Hafen tatsächlich nur dann in Anspruch nehmen kann, wenn auch die Benutzung der dahin führenden Bahnlinien zugesichert würde. Demzufolge erhebt Ungarn einen Anspruch auf das Zugdurchführungsrecht oder das tarifarische „Peagerecht" bis Fiume, wie die Ententemächte dieses Recht dem tschechischen Staate von Pozsony (Preßburg) bis Fiume einräumen. Hinsichtlich der tarifarischen Maßnahmen, wonach Ungarn der Entente die gleichmäßige Behandlung hinsichtlich der Tarife wie auch der Meistbegünstigung zu sichern verpflichtet ist, fordert die Antwortnote, daß die gleichmäßige tarifpolitische Behandlung wie auch die Meistbegünstigung nur bei Gegenseitigkeit und nur auf derselben Strecke und in derselben Verkehrsrichtung, ferner nur für dieselben Waren und unter denselben Bedingungen zugestanden werden solle. Hinsichtlich der im Vertragsentwurf enthaltenen Bedingung, wonach die Bahnlinien und Fahrmittel im guten Zustande zu übergeben sind, weist die Antwortnote auf den Materialmangel hin, der es unmöglich mache, diesen Bedingungen Folge zu leisten. Zugleich wird darauf hingewiesen, daß Rumänien vor dem 27. August 1916 6 Personen-, 150 Tank- und 3001 Lastwagen in rechtswidriger Weise zurückbehalten habe, die daher zu Ungarns Gunsten angerechnet werden müßten. Ferner fordert die Antwortnote die Zurückgabe der von den Besatzungstruppen verschleppten Fahrzeuge, Materialien, Einrichtungen und sonstigen Gegenstände.

Gegenüber der Forderung der Entente, daß dem tschechischen Staate das Durchzugsrecht auf der Linie Csata-Losonc, den Rumänen auf der Linie Nagyszalonta-Kisjenö-Arad zugesichert werde, weist die Antwortnote darauf hin, daß, im Falle eine Volksabstimmung für Ungarn nachteilige Folgen hätte, die neuen Grenzen die Gewährung eines ebensolchen Durchzugsrechtes für den gegenseitigen Verkehr zwischen mehreren voneinander abgeschnittenen, nächst der Grenze liegenden Stationen notwendig machen würden. Es wird demnach beantragt, daß in allen Fällen, in denen eine Eisenbahnlinie unmittelbar vor der Bestimmungsstation oder dem Knotenpunkte durch die neue Grenze durchschnitten wird, so daß der Bestimmungsbahnhof bereits auf das Gebiet des Nachbarstaates fällt, die gemeinsame Benutzung der zerschnittenen Linienstrecke und der Knotenpunkte vertragsmäßig gesichert werde.

Hinsichtlich der Südbahn und Kaschau-Oderberger Bahn beantragt die Antwortnote, daß die Einheitlichkeit dieser Bahnen auch künftig aufrechterhalten werden solle, oder daß die beteiligten Staaten die staatliche Zinsengarantie für die Kaschau-Oderberger Bahn sicherstellen möchten. Hinsichtlich des dem tschechischen Staate zu gewährenden Durchzugsrechtes in der Richtung nach Fiume hält die Antwortnote die über österreichisches Gebiet führenden Linien der Südbahn für den Durchgang nach Fiume viel geeigneter, als die über ungarisches Gebiet führenden Strecken. Sollte aber die Entente trotzdem das Durchzugsrecht in der Richtung nach Fiume über Ungarn zugestehen, so sei dies nur über Pozsony (Preßburg)-Sopron (Ödenburg), gegebenenfalls über Naszfalu-Porpác möglich, weil diese Linien bereits von Sopron und Porpác an erstklassig ausgebaut sind. Auch wäre es recht und billig, daß die tschechische Republik das Durchzugsrecht von der ungarisch-tschechischen Grenze über Ruttka und Zedna Ungarn zugestehe, wodurch der Kohlenbedarf Ungarns einigermaßen gedeckt werden könnte. Die Antwortnote betont ferner, daß, während der Entente die Freiheit des Durchlaufes im Telegraphen- und Fernsprechverkehr und dem tschechischen Staat die Benutzung der ungarischen Linien zugesichert werde, für Ungarn das Durchlaufrecht bloß zur Adria gewährt wird. Demzufolge wünscht die Antwortnote die Gegenseitigkeit und die Erklärung, daß die früheren Verbindungen Budapest-Fiume und Budapest-Triest wie auch sämtliche früheren internationalen Telegraphen- und Fernsprechverbindungen dem ungarischen Staate zur Verfügung gestellt werden. Über die tarifarischen Maßnahmen, wonach Ungarn allen Vereinbarungen beizutreten verpflichtet ist, die zwischen den Ententemächten innerhalb der nächsten fünf Jahre, betreffend den Übergangsverkehr, die Wasserstraßen, die Häfen und die Eisenbahnen, getroffen werden, beantragt die Antwortnote ihre Streichung oder wenigstens eine Bestimmung darüber, daß die Geltungsdauer der zu treffenden Vereinbarungen höchstens auf fünf Jahre sich erstrecken solle.

— **Eisenbahnerstreik in der Bácska.** Auf den in der Bácska gelegenen Stationen ist jüngst ein Eisenbahnerstreik ausgebrochen, dem sich auch das Personal der Szabadkaer und das der südlichen Stationen angeschlossen hat; demzufolge mußte der Verkehr zum Teil eingestellt werden. Die Szabadkaer Direktion der südslawischen Staatsbahnen veröffentlichte hierauf eine Kundmachung, in der die Direktion die Aufmerksamkeit des gesamten Personals darauf lenkte, daß der Eisenbahnerstreik durch die Besetzungsbehörde als Empörung gegen die besetzende Behörde betrachtet wird, und daß sämtliche Eisenbahnangestellten in diesem Falle dem kriegsgerichtlichen Urteil unterworfen werden. Aus diesem Grunde wurde das Personal aufgefordert, sich sofort zur normalen Dienstleistung zu melden. Gleichzeitig wurde verfügt, daß die Eisenbahnangestellten der I. und II. Altersklasse für zwei Monate zum Militärdienst einberufen würden; demzufolge hätten sie sich unverzüglich beim Militärkommando der Eisenbahnstation Szabadka zu melden. Die Eisenbahnangestellten kehrten hierauf zum größten Teil zur Arbeit zurück, einige aber verharrten fernerhin im Ausstand.

— **Eröffnung der Donauschiffahrt.** Die Donauschiffahrt hat nunmehr ihre Tätigkeit aufgenommen. Die Personen- und Frachtbeförderungen werden von Passau bis Fadd-Tolna mit Umschlag erfolgen. Die ersten Fahrten werden von Budapest bis Baja ohne Unterbrechung anstandslos durchgeführt; in Baja findet bei Weiterbeförderung die Gepäck- und Zolluntersuchung statt. Von Budapest bis Baja verkehren die Dampfer der Donaudampfschiffahrtgesellschaft, von Baja bis Belgrad hingegen die Schiffe der Serbischen National-Schiffahrtgesellschaft. Ferner wird auch die Ungarische Fluß- und See-Schiffahrt-A.-G. zwischen Budapest und Wien Personenfahrten unternehmen.

Übrige europäische Länder.

— **Litauische Eisenbahnen.** Allen Schwierigkeiten zum Trotz, wie sie in der allgemeinen wirtschaftlichen Lage, der Kohlenfrage und nicht zuletzt in den unglücklichen geographisch-politischen Verhältnissen begründet sind, sucht auch der neue Randstaat Litauen den Betrieb seines Eisenbahnnetzes aufzunehmen und ihn womöglich zu einer ergiebigen Einnahmequelle auszugestalten. An zwei Punkten berührt das litauische Netz die deutschen Bahnen, wenn heute auch nur mehr mittelbar, bei Laugzargen, dem früheren Endpunkt der Strecke Pogegen-Laugzargen, und bei Bajohren, dem früheren Endpunkt der Nebenbahn Memel-Bajohren. Beide Stationen gehören heute zu dem Gebiete des abzutretenden Memelgaus, über dessen Staatsoberhoheit immer noch keine Entscheidung gefällt ist. An beiden Stationen ist im Kriege durch die Bahnbauten Bajohren-Prekuln und Laugzargen-Radziwilischki die Verbindung mit dem ehemaligen russischen Eisenbahnnetze hergestellt worden. Nur zögernd entwickelt sich wieder der Übergangsverkehr, denn der Abschluß von Vereinbarungen über einen Wagenübergang steht erst noch bevor. Dazu kommt der dünne Verkehr auf den litauischen Strecken. So verkehrt z. B. auf der Strecke Bajohren-Prekuln nur an den ungeraden Tagen ein Zug in jeder Richtung bis Murawjewo (lit. Moßeiki). Erst vom 15. Mai ab soll täglich ein Zug verkehren (ab Bajohren 4.00 nm., an Moßeiki $9.\underline{00}$ n., Anschluß nach Riga $11.\underline{30}$ n., in umgekehrter Richtung in Moßeiki an aus Riga $3.\underline{35}$ vm., ab Moßeiki 7.30 vm., an Bajohren 1.30 nm. mit Anschluß von und nach Memel, ebenso in Prekuln Anschluß von und nach Libau). Paß- und

Zollkontrolle findet in Tilsit beim Übergang in den Memelgau, in Bajohren beim Übergang auf litauisches Gebiet (die Reisenden müssen den Weg nach der ersten litauischen Station Russisch Krottingen, lit. Kretinga, auf der Landstraße zurücklegen) und beim Eintritt in lettisches Gebiet statt. Ebenso verehrt von der Grenzstation Poscheruny, im Anschluß an die Züge Pogegen-Laugzargen, und zwar täglich, ein Zug von und nach Schaulen, ab Poscheruny 2.24 vm., an daselbst 9.48 vm. Die Fahrpreise in Litauen betragen zurzeit III. Klasse 30 ₰, II. Klasse 50 ₰, I. Klasse 1 ℳ für 1 km, Gepäck 10 kg für je 10 km 50 ₰ bis 200 km Gesamtlänge, zwischen 200 und 400 km 10 % Erlaß, über 400 km 25 % Erlaß. Die Frachtsätze sind für einen 15 t-Wagen 7,50 ℳ für 1 km in der 1. Tarifklasse, 4,50 ℳ in der 2., 3,00 ℳ in der 3. Tarifklasse. Für einen 10-t-Wagen betragen die Sätze 5,00 ℳ, 3,00 ℳ und 2,00 ℳ. — Notgedrungen muß man sich bereits mit neuen Eisenbahnplänen tragen, denn das Netz ist durch die Grenzfestsetzung gegen Lettland auseinandergerissen. Prekuln liegt auf lettischem Gebiet. Um von Bajohren nach Schaulen zu gelangen, bedarf es der Durchfahrt durch Lettland. Man plant daher eine Verbindung Russisch-Krottingen-Telschen-Schaulen, ebenso eine neue Nord-Südverbindung Pogegen-Telschen-Moßeiki. — Zum Schluß sei einer Angabe der „Lietuva" entnommen, daß die Einnahmen der litauischen Bahnen sich im Monat Januar auf 800 000, im Februar auf 1½ Millionen, im März auf 3 Millionen Mark beliefen, so daß man mit einer Jahreseinnahme von 50 Millionen Mark glaubt rechnen zu können und den Fehlbetrag, ungerechnet die Ausgaben für Neubauten und die Wiederherstellung im Kriege zerstörter Anlagen, auf 10 Millionen Mark beziffert. Dr. R.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Abrechnung von Vereinsbahnstrecken.

Eisenbahndirektionsbezirk Cöln. Infolge des Friedensvertrages sind nachfolgende Strecken an Belgien abgetreten worden:

Landesgrz. b. Astenet-Herbesthal	9,97 km
Herbesthal-Eupen-Raeren	13,26 „
Walheim-Roetgen (Grenze)	8,33 „
Kalterherberg (Grz.)-St. Vith.-Lommersweiler	42,69 „
Lommersweiler-Landesgrenze	16,35 „
Lommersweiler-Pronsfeld	1,87 „
Losheim Grz.-Weywertz	23,16 „
Weismes-Malmedy-Grenze	11,63 „
Bom-Altsalm } Teile zum Bf. St. Vith gehörig	0,60 „
St. Vith-Gouvy } Teile zum Bf. St. Vith gehörig	0,51 „
Verbindung b. St. Vith	0,42 „
Landesgrenze-Ulflingen (gepachtet)	6,94 „
Zusammen	135,73 km

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1920 werden die auf Seite 21 unter lfd. Nr. 77 (Schmalspurbahnen des Direktionsbezirkes Erfurt) aufgeführten Umlade- und Rollbockgebührensätze erhöht und zwar:

- für die Güter der Gruppe 1 (Steingrus usw.) von 6 auf 8 ₰;
- für die Güter der Gruppe 2 (Holz und Holzwaren usw.) von 23 auf 30 ₰;
- für die Güter der Gruppe 3 (sonstige Wagenladungen) von 18 auf 24 ₰;

In der Gruppe 2 wird hinter dem Worte „Stroh" eingeschaltet: „Salze". Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914 S. 455).

Erfurt, den 10. Mai 1920. (519)
Eisenbahndirektion.

Allgem. Tarifvorschriften und Güterklassifikation der schweiz. Eisenbahnen betreffend.

Am 15. Mai 1920 tritt ein III. Nachtrag in Kraft. Er enthält Änderungen der Frachtberechnung für Edelmetalle und Kostbarkeiten sowie für sperrige Güter.

Karlsruhe, den 8. Mai 1920. (515)
Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

Am 20. Mai 1920 werden einige neue Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Hannover in den Tarif aufgenommen. Näheres enthält der Gemeinsame Tarif- und Verkehrs-Anzeiger (Berlin) und unser Verkehrsanzeiger.

Dresden, am 12. Mai 1920. (522)
Eisenbahn-Generaldirektion, namens der beteil. Verwaltungen.

Badischer Tiertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1920 wird der Haltepunkt Uiffingen in das Verzeichnis der nur für die Abfertigung einzelner Stücke Kleinvieh eingerichteten Stationen aufgenommen.

Karlsruhe, den 8. Mai 1920. (516)
Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B (Tfv. 1 b) Erhöhung der Nachnahmeprovision.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1920 wird die Nachnahmeprovision (Abschnitt XI[1] des Nebengebührentarifs) von 1 % auf 2 % erhöht. Mindestens werden erhoben:

Bei Beträgen bis zu 5 ℳ 40 ₰,
bei höheren Beträgen 60 ₰.

Die fristlose Einführung dieser Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (s. R. G. Bl. 1914, S. 455).

Berlin, den 8. Mai 1920. (517)
Eisenbahndirektion Berlin, als geschäftsführende Verwaltung.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.). — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 13. Mai 1920 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Dahme-Uckroer Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge für Kohlensendungen erhöht. Näheres enthält die am 13. Mai 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 8. Mai 1920. (520)
Eisenbahndirektion.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. September 1909.

Mit sofortiger Gültigkeit wird bei Einhaltung der Anwendungsbedingungen zum Ausnahmetarif 5 für die deutschen Wechselverkehre (Ausschreiben Nr. 216 in Sondernummer 36 des Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeigers für den Güter- und Tierverkehr im Bereich der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung vom 4. März 1920) für die Beförderung von Schotter zum Wegebau von Mühlhausen bei Engen nach Harbatshofen der Frachtsatz von 129 ₰ für 100 kg eingeführt.

München, den 10. Mai 1920. (521)
Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern.

Greifswald-Grimmener Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1920 werden die Frachtsätze des Binnen-Güterverkehrs und die besonderen Zuschlagsfrachten des Wechselverkehrs mit anderen Eisenbahnen weiter erhöht. Die beschleunigte Einführung der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der E. V. O. Nähere Auskunft erteilt bis zum Erscheinen des Tarifnachtrages die Gesellschaft mit beschränkter Haftung Lenz & Co., Berlin NW. 7, Neue Wilhelmstr. 1.

Grimmen, den 4. Mai 1920. (518)
Die Direktion.

2. Personen- und Güterverkehr.

Reinickendorf-Liebenwalde-Groß Schönebecker Eisenbahn A.-G.

Vorbehaltlich der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde werden die jetzigen Fahrpreise ab 1. Juni 1920 um 25 % erhöht.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrbüro.

Berlin, den 7. Mai 1920. (514)
Die Direktion.

3. Vermischte Bekanntmachungen.

Gebrauchte, gut erhaltene
Radsatzdrehbank
normalspurige Speichenhöhe 700, Weite bis 2500; eine Drehbank für Ausstechen für Radreifen, und Schiebebühne 20 t Last für Wagen von 5 m Radstand, elektrischer Antrieb Drehstrom, zu kaufen gesucht.

Direktion der Cöln-Bonner Eisenbahnen. (523)
Cöln, Ubierring 11.


EISENBAHN-
SICHERUNGEN
SIEMENS

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 34. | Berlin, den 19. Mai 1920. | LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.
Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, **amtliche Bekanntmachungen** an das Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.
Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 8 M. für das Vierteljahr bezogen werden.
Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 40 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 45 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 50 Pf. abgegeben.
Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 1.35 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen.
Beilagen werden nach Vereinbarung beigefügt.
Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24.
Fernspr.: Amt Kurfürst 6050-53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Inhalt:

Wegen des Pfingstfestes fällt die am 26. d. Mts. fällige Nummer der Zeitung aus.

Die Rückkehr zum Privatbahnsystem in den Vereinigten Staaten von Amerika und das neue Eisenbahngesetz.

(Schluß aus Nr. 33.)

V.

Zwei Bestimmungen des Bundesverkehrsgesetzes, die seit seinem Erlaß von den Eisenbahnen und einem großen Teil der Verfrachter am lebhaftesten angefochten sind, und deren Änderung immer wieder gefordert ist, sind 1. die sog. *Long and short haule clause* in § 4, und 2. die sog. *Antipooling clause* in § 5. — Über diese beiden Bestimmungen ist auch jetzt wieder sehr eingehend beraten, und beide sind nunmehr so umgestaltet worden, daß schwerlich noch ernste Bedenken gegen sie erhoben werden können. Die Änderungen sind wohl auch unter dem Eindruck vorgenommen, daß während der Zeit des Bundesbetriebs die Verwaltung sich über beide Bestimmungen schlankweg hinweggesetzt, sie einfach unbeachtet gelassen hat, ohne daß der Verkehr darunter gelitten hat.

Die erste Bestimmung geht kurz dahin, daß es unzulässig ist, für das gleiche Gut auf einer kürzeren Strecke höhere Frachten zu erheben, als auf einer längeren Strecke auf derselben Linie. Sie verbietet mit anderen Worten die besondere Art von Differenzialtarifen, die wir auch Frachtlisparitäten nennen. Schon durch die Novelle zum Bundesverkehrsgesetz vom 18. Juni 1910 war das Bundesverkehrsamt ermächtigt worden, unter Umständen Ausnahmen von dieser Regel zuzulassen. Diese Befugnis ist in dem Gesetz vom 28. Februar 1920 dahin geändert, daß bei Herabsetzung der Fracht für die längere Strecke der Frachtsatz so bemessen werden muß, daß die Beförderung für die Eisenbahn lohnend bleibt. Ferner wird neu bestimmt, daß, wenn zwischen zwei in Wettbewerb stehenden Plätzen die Frachten für die (längere) Umwegstrecke nach der für die (kürzere) direkte Strecke reguliert werden, durch diese Ermäßigung der Fracht für die Umwegstrecke die zwischenliegenden Stationen nicht betroffen werden dürfen.

Wichtiger als diese ist die zweite Bestimmung, das im § 5 des Bundesverkehrsgesetzes ausgesprochene Verbot von Verbandsverträgen und ähnlichen Vereinbarungen der in Wettbewerb stehenden Eisenbahnen, der sog. *pools*. Die ganze Tendenz des neuen Gesetzes geht, wie wir gesehen haben, dahin, den Zusammenschluß der Eisenbahnen zu größeren Netzen zu fördern. Mit dieser Tendenz würde das strenge Verbot der pools nicht vereinbar sein. Es wird daher jetzt bestimmt, daß das Bundesverkehrsamt, wenn es sich davon überzeugt, daß solche Vereinigungen im Interesse einer Verbesserung des Verkehrs liegen, daß sie geeignet sind, die Betriebskosten zu mindern, und daß der Wettbewerb nicht dadurch eingeschränkt wird, auf Antrag derartige Vereinigungen zulassen darf. Ferner darf es unter denselben Voraussetzungen auch den Erwerb oder die Erweiterung einer Kontrolle der Eisenbahn über andere Eisenbahnen gestatten. Dann aber wird noch ein Schritt weitergegangen und die in der Cummins-Bill vorgeschlagene organische Gliederung des ganzen Eisenbahnnetzes in verschiedene selbständige Gruppen vorgesehen. „Das Bundesverkehrsamt soll", so wird in dem neuen Absatz 4 des § 5 des Bundesverkehrsgesetzes bestimmt, „einen Plan für die Teilung des gesamten Eisenbahnnetzes des Festlandes der Vereinigten Staaten in eine beschränkte Anzahl organisch gebildeter, in sich zusammengeschlossener Gruppen aufstellen. Bei dieser Teilung

ist der Wettbewerb soweit wie irgend möglich aufrechtzuerhalten, und soweit angängig, sind die bestehenden Routen und Verkehrswege beizubehalten. Die Gruppen sind so zusammenzulegen, daß die Beförderungsgebühren in derselben Weise, wie zwischen Wettbewerbslinien auf der Grundlage der Selbstkosten, soweit angängig, einheitlich gestaltet werden, so daß, entsprechend dem Wert der einzelnen Strecken, bei tüchtiger Verwaltung, die Erträge in den Gruppen dieselbe Höhe behalten, wie bisher die einzelnen Strecken.“ Der von dem Bundesverkehrsamt entworfene Plan ist den Gouverneuren der beteiligten Staaten vorzulegen und öffentlich aufzulegen, so daß jedermann Gelegenheit hat, sich darüber zu äußern und Änderungsvorschläge zu machen. Auch kann das Bundesverkehrsamt weitere Untersuchungen über seinen Plan unter Anhörung der Beteiligten anordnen und diesen nach dem Ergebnis der Untersuchung endgültig feststellen. — Die Eisenbahnen können sich auch selbständig über derartige Gruppenbildungen im Einvernehmen mit dem Bundesverkehrsamt verständigen. Die Aktien und Obligationen der neuen Gruppen dürfen keinen höheren Nennwert haben, als den von dem Bundesverkehrsamt festgesetzten Wert der einzelnen Strecken. — Nach denselben Grundsätzen können sich auch die Eisenbahngesellschaften verschmelzen.

Diese Bestimmungen entsprechen, wie gesagt, im wesentlichen den Beschlüssen des Senatsentwurfes. Sie weichen vornehmlich darin ab, daß die Anzahl der Gruppen und der Zeitraum, innerhalb dessen die Gruppenbildung vollendet sein muß, nicht vorgesehen sind.

Aus den übrigen Bestimmungen der Novelle vom 28. Februar d. J. ist hervorzuheben die ganz wesentlich erweiterte Befugnis des Bundesverkehrsamts bei der Festsetzung der Personen- und Gütertarife, vor allem der letzteren. Um es kurz auszudrücken, die Tarifhoheit für die zwischenstaatlichen und in gewissem Umfang auch für die binnenstaatlichen Frachten, ist von den Eisenbahnen auf das Bundesverkehrsamt übergegangen. Dieses hat nunmehr nicht nur die Form, sondern auch die Höhe der Frachtsätze zu bestimmen, und es sind ihm feste Regeln über die Grundsätze vorgeschrieben, die bei Bemessung der Höhe der Tarife zu beachten sind. Die §§ 13, 15 und 16 des Bundesverkehrsgesetzes sind umgeändert und durch Zusätze sowie einen neuen § 15a ergänzt worden.

Ursprünglich war das Bundesverkehrsamt nur berechtigt, Beschwerden über Tarife, besonders über zu hohe Tarife, zu untersuchen und, wenn es die Beschwerden begründet fand, den Eisenbahnen eine Änderung der Tarife aufzugeben. Diesen blieb dann überlassen, welche neuen Tarife sie einführen wollten. Durch die Novellen vom 29. Juni 1906 und 18. Juni 1910 wurde die Befugnis des Amts dahin erweitert, daß es den Eisenbahnen die neu einzuführenden Tarife vorschreiben konnte. Wenn die Eisenbahnen mit den neuen Tarifen nicht einverstanden waren, so wurde eine Untersuchung angestellt, während der die Tarife mindestens 120 Tage bestehen blieben. Diese Frist konnte u. U. verlängert werden. Nach Abschluß der Untersuchung traten die durch diese ermittelten Tarife in Kraft.

Durch das Gesetz vom 28. Februar 1920 sind genaue, ins einzelne gehende Vorschriften über die Tarife (lokale und durchgehende) und die Gebühren, die Feststellung der Anteile der Bahnen bei direkten Tarifen, die Einführung neuer Klassifikationen usw. gegeben, die das Bundesverkehrsamt infolge von Beschwerden oder auch von Amts wegen selbständig aufstellen kann. Wenn die Bahnen sich hierüber beschweren, so ist eine Untersuchung durch das Amt vorzunehmen, und dieses kann bestimmen, daß während der Untersuchung die neuen Tarife nicht in Kraft treten. Die Untersuchung muß in 120 Tagen abgeschlossen sein, welche Frist um 30 Tage verlängert werden kann. Nach Ablauf dieser Fristen treten die vom Amt festgestellten Tarife unbedingt in Geltung.

Von ganz besonderer Wichtigkeit ist aber der neue § 15a, in dem neu festgestellt wird, welche Tarife als gerecht und billig (just and reasonable) gelten. Im allgemeinen sind das Tarife, „bei denen die Eisenbahnen unter ehrlichem, sachgemäßem und wirtschaftlichem Betrieb und bei vernünftigen Ausgaben für die Unterhaltung des Oberbaus, der baulichen Anlagen und der Betriebsmittel ein jährliches Reineinkommen haben, durch das das Anlagekapital angemessen verzinst wird“. Als angemessener Betrag gilt ein solcher von 5½ % und zwar zunächst für zwei Jahre vom 1. März 1920 an. Beläuft sich dieser Ertrag um ½ % mehr, d. h. auf 6 %, so ist der Mehrertrag zur Verbesserung des Bahnkörpers und der Betriebsmittel zu verwenden. Wenn von mehreren an einer Gruppe beteiligten Eisenbahnen einzelne weniger, andere mehr als 5½ % verdienen, so sind die Einnahmen so auszugleichen, daß auf jede Bahn der Durchschnittsertrag von 5½ % kommt. Wenn eine Eisenbahn oder eine Gruppe einen Reinertrag von mehr als 6 % erzielt, so ist aus der einen Hälfte dieses Mehrertrags ein Reservefonds zu bilden, die andere Hälfte ist an das Bundesverkehrsamt zu zahlen, das daraus einen der Bundesregierung eigentümlich gehörenden allgemeinen Eisenbahnfonds bildet (einen General Railroad contingent fund). Aus diesem können Bahnen, die gar keine oder nur geringe Reineinnahmen haben, durch Beihilfen aller Art (Barzuschüsse, Darlehen, Abgabe von Betriebsmitteln u. dgl.) unterstützt werden. Der Bundeseisenbahnfonds hat die Bedeutung eines Dispositionsfonds. Wenn der von den Eisenbahnen angesammelte Reservefonds 5 % des Anlagekapitals übersteigt, so können weitere Überschüsse nach dem pflichtmäßigen Ermessen der Eisenbahn verwendet werden.

In der in amerikanischen (und englischen) Gesetzen üblichen Breite und Weitschweifigkeit sind diese Bestimmungen gefaßt. Es sieht so aus, als ob der Gesetzgeber besorge, daß irgend etwas übersehen sei und bei den Gerichten eine Unsicherheit bei der Anwendung des Gesetzes entstehen könnte.

In zwei neuen Absätzen des § 13 wird dann noch zu der Frage des Widerstreits zwischen den zwischenstaatlichen und binnenstaatlichen Tarifen Stellung genommen. Ein solcher ist wiederholt dadurch entstanden, daß die binnenstaatlichen Eisenbahnämter für den Verkehr innerhalb des Staates ermäßigte Tarife ohne Rücksicht auf die vom Bundesverkehrsamt genehmigten durchgehenden (zwischenstaatlichen) Tarife aufstellten, so daß durch Umabfertigung an der Grenze die zwischenstaatlichen Tarife unterboten wurden. Derartigen Maßnahmen der binnenstaatlichen Ämter stand das Bundesamt machtlos gegenüber, das Bundesverkehrsgesetz gab kein Mittel zur Verhütung solcher Unzuträglichkeiten. — Das neue Gesetz bestimmt nun an der angeführten Stelle, daß, wenn in solchen Fällen Beschwerde erhoben wird, diese vom Bundesverkehrsamt zu untersuchen ist. Erweist sie sich als begründet, so stellt das Bundesamt die nach seiner Meinung richtigen Tarife fest, die für die Frachtnehmer bindend sind, wenngleich die Regierung eines Bundesstaats oder eine einzelstaatliche Behörde damit nicht einverstanden sind. — In solchen Fällen kann also das Bundesverkehrsamt in die binnenstaatliche Gesetzgebung und Rechtsprechung eingreifen.

Zuwiderhandlungen gegen alle diese Bestimmungen werden durch eine Geldbuße bis zu 5000 $ für jeden einzelnen Übertretungsfall bestraft.

Die übrigen Bestimmungen der Novelle beziehen sich auf die Organisation des Bundesverkehrsamts. Die Zahl seiner Mitglieder wird auf elf erhöht. Das Amt wird ermächtigt, sich in Abteilungen von drei Mitgliedern zu teilen, die an beliebigen Orten zusammentreten und selbständig Ent-

scheidungen treffen können. Fernerhin werden die Bestimmungen über die Beaufsichtigung der Finanzen der Eisenbahnen verschärft. Von größter Bedeutung ist der neu eingefügte § 20 a. Hierdurch ist es, 120 Tage nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes, dem Frachtführer verboten, ohne vorherige Genehmigung des Bundesverkehrsamts neue Aktien oder Obligationen auszugeben oder sonstige dauernde Schuldverpflichtungen zu übernehmen. Die Frachtführer haben sich also zunächst an das Bundesamt zu wenden, und dieses hat zu untersuchen, zu welchem Zweck die neuen Werte ausgegeben werden sollen, ob insbesondere für die Zwecke des Frachtführers oder für andere gemeinnützige Zwecke. Hiernach sind der Betrag der Werte und die Bedingungen für die Ausgabe festzustellen. Die Form der Genehmigung und der Anträge der Frachtführer werden genau festgesetzt. Das Bundesverkehrsamt entscheidet hierüber allein mit Ausschluß des Rechtswegs. Die Bestimmung bezieht sich nicht auf Wechsel, die innerhalb von zwei Jahren fällig werden. Das Bundesverkehrsamt hat in regelmäßigen Zwischenräumen oder im Einzelfall Bericht darüber zu erfordern, ob die mit seiner Genehmigung ausgegebenen Werte auch zu den von den Frachtführern angegebenen Zwecken verwendet worden sind. Werte, die ohne Genehmigung des Bundesverkehrsamts ausgegeben waren, sind nichtig. Frachtführer, die solche ausgeben, verfallen in eine Geldstrafe von 1000 bis 10 000 $ oder eine Gefängnisstrafe von einem bis drei Jahren oder in beide Strafen nach Ermessen des Gerichts.

Nach dem 31. Dezember 1921 darf kein Direktor oder Angestellter einer Eisenbahn ohne Genehmigung des Bundesverkehrsamtes bei mehr als einem Unternehmen tätig sein. Auch darf er keinerlei Vergütung dafür nehmen, daß er Kreditgeschäfte des Unternehmens vermittelt. Übertretungen dieser Bestimmungen werden gleichfalls mit den vorangeführten Strafen geahndet.

VI.

Bei dem Gesetz vom 28. Februar 1920 ist der Versuch gemacht, die Beschlüsse der beiden Häuser des Kongresses so zusammenzuschweißen, daß tunlichst beiden Häusern gerecht wird, es handelt sich m. a. W. um ein Kompromiß zwischen der in der Cumminsbill vertretenen strengeren Auffassung der Rechte des Staats gegenüber den Eisenbahnen und der Auffassung der Eschbill, die bei Erweiterung des staatlichen Einflusses mit größerer Schonung gegen die Eisenbahnen vorgeht. Ob dieses Kompromiß gelungen ist, ob der Kongreß das richtige getroffen hat, wenn er einmal der Cummins-, ein anderes Mal der Esch-Bill den Vorzug gegeben hat, ob das Gesetz die Eisenbahnen und die Verfrachter zufriedenstellt, läßt sich von hier aus schwer beurteilen und wird sich auch erst dann zeigen, wenn das Gesetz längere Zeit in Kraft gestanden hat. Soviel läßt sich aber schon jetzt sagen: Die Selbstherrlichkeit der amerikanischen Privatbahnen ist durch das neue Gesetz stark erschüttert.

Die Bewegung, die jetzt ihren wenigstens vorläufigen Abschluß gefunden hat, beginnt schon einige Jahre vor dem Kriege. Ich darf mich hier auf eine Reihe von Aufsätzen beziehen, die ich in den vergangenen Jahren in dieser Zeitung veröffentlicht habe. Schon in den Jahren 1912 und 1913 setzte der finanzielle Niedergang der Eisenbahnen ein mit starker Verminderung der Einnahmen und langsamer Steigung der Ausgaben. Die Bautätigkeit geht zurück, die Beschaffung neuer Geldmittel begegnet immer größeren Schwierigkeiten. Es kommen die ersten Anträge auf Erhöhung der Tarife, die, nachdem sie zunächst an dem Widerstand des Bundesverkehrsamtes nahezu gescheitert sind, später, infolge des Eintretens des Präsidenten Wilson für die Eisenbahnen, wenigstens in bescheidenem Umfange genehmigt werden. Die Drohungen desselben Präsidenten Wilson in seinen ersten Botschaften vom Dezember 1913 und Februar 1914, in denen er der Machtstellung der Eisenbahnen gründlich zu Leibe zu gehen verspricht, machen keinen Eindruck. Der Mann wird schon damals von den Eisenbahnen und ihren Hintermännern nicht ernst genommen. Der weitere Verlauf hat gezeigt, daß Wilson zwar Worte gegen die Eisenbahnen im Munde führt, aber mit seinen Taten ihnen niemals wirklich wehe tut. Seine Eisenbahnpolitik schwankt ununterbrochen hin und her. Schon zu Anfang 1915 spüren aber die Eisenbahnen auch der Vereinigten Staaten die Wirkungen des europäischen Krieges an der steigenden Unsicherheit ihrer finanziellen Lage. Die von der amerikanischen Regierung begünstigten Munitionslieferungen vermehren den Verkehr und erhöhen die Einnahmen der Eisenbahnen, aber nun beginnt der Kampf der Arbeiter um Lohnerhöhungen und um den Achtstundentag. Hier stellt sich der um seine Wiederwahl besorgte Präsident auf die Seite der Arbeiter, die ihre Wünsche im wesentlichen durchsetzen. Die öffentliche Meinung verlangt aber immer dringender eine Reform der Eisenbahngesetzgebung: Gesetze über die Eisenbahntarife, über die Regelung der Arbeiterverhältnisse, über Ordnung der Eisenbahnfinanzen. Das übliche Mittel einer Enquete über diese Fragen durch einen besonderen Ausschuß wird versucht. Die Untersuchung verläuft im Sande. Da kommt der Eintritt der Vereinigten Staaten in den Krieg, die Eisenbahnen erweisen sich als völlig unfähig, den Anforderungen der Militärbehörden zu genügen und gleichzeitig den allgemeinen Verkehr einigermaßen aufrechtzuerhalten. Wie es in der zweiten Häfte des Jahres 1917 im Verkehr in den Vereinigten Staaten ausgesehen hat, darüber ist nur wenig zu uns gedrungen. Nach den spärlichen Nachrichten müssen aber die Zustände unerträglich gewesen sein. Der Präsident Wilson entschließt sich da plötzlich zu dem Gewaltmittel, zu dessen Anwendung er ermächtigt war, er verkündet in einer feierlichen Proklamation vom 26. Dezember 1917, daß er am 28. Dezember den Betrieb in die eigene Hand nehme und seinen Schwiegersohn Mc Adoo zum Generaldirektor der Eisenbahnen ernenne. Dabei wurden den Eisenbahnen sehr vorteilhafte, vornehmlich finanzielle Zusicherungen gemacht. Es braucht uns nicht zu verwundern, daß die Kurse stiegen und die Börse, auch soweit sie bis jetzt jedem Staatsbesitz feindlich gesinnt war, in lauten Jubel ausbrach. Man hatte wohl schon damals — und die Folge zeigte mit Recht — als sicher angenommen, daß dieser Bundesbetrieb nicht allzu lange dauern werde, und war glücklich, daß einstweilen die Finanznöte der Eisenbahnen ein Ende fanden. Nach zwei Jahren und zwei Monaten hat der Bundesbetrieb aufgehört. Während dieser Zeit herrschte die vollständige Willkür. Der Betrieb wurde, wie es scheint in sachlicher Weise, einheitlich geführt vor allem im Interesse der Landesverteidigung. Die Tarife wurden erhöht, die Arbeiter besser bezahlt, und an Ausgaben — zu Lasten des Bundes, d. h. der Steuerzahler — nicht gespart. Dem ersten Generaldirektor wurde die Sache nach Verlauf eines Jahres unheimlich, und er verließ seinen Posten. Im zweiten Jahre wurde unter Leitung des sachverständigen Generaldirektors einstweilen weiter gewirtschaftet. Die öffentliche Meinung beschäftigte sich wesentlich nur noch mit der Frage, zu welchem Zeitpunkt und unter welchen Bedingungen die Eisenbahnen ihren Eigentümern zum Eigenbetrieb wieder zurückgegeben werden sollten. Schon Anfang 1919 war es klar, daß der Kongreß einem Übergang zum Staatsbahnsystem nie und nimmer seine Zustimmung geben werde, und diese Auffassung hat sich als richtig erwiesen.

Durch das neue Gesetz ist anderseits die Aufsicht des Bundes über den zwischenstaatlichen Verkehr der Eisenbahnen wesentlich gekräftigt und damit sind weite Forderungen des großen Publikums erfüllt worden. Die

Tarifhoheit liegt jetzt im wesentlichen bei der Bundesregierung, eine sachgemäße Fortentwicklung der Eisenbahntarife unter Beseitigung von Unklarheiten und Fehlern der früheren Tarife scheint sichergestellt. Eine Regelung der Arbeiterverhältnisse ist wenigstens versucht. Beiden Teilen, sowohl den Eisenbahnen als den Verfrachtern und den Reisenden, wird die Neugruppierung des gesamten Eisenbahnnetzes von Vorteil sein, wenn sie gelingt. In Verbindung damit wird der unumschränkten Herrschaft der Eisenbahnkönige die Axt an die Wurzel gelegt. Den Eisenbahnen sind bei der Regelung der Finanzverhältnisse weitgehende Zugeständnisse gemacht, nicht nur bei Abwicklung der Verpflichtungen aus dem Bundesbetriebe, sondern auch für die Zukunft durch finanzielle Unterstützung durch den Bund. Andererseits haben sie sich einer scharfen Kontrolle der Bundesregierung bei ihrer zukünftigen Finanzgebarung zu unterwerfen, und ihre Einnahmen sind — allerdings, wie es scheint, meistenteils nur theoretisch — beschränkt, und sie müssen einen Teil davon für öffentliche Zwecke hergeben. Es wird nun alles darauf ankommen, ob das neue Gesetz auch im Sinne seiner Förderer ausgeführt wird. Gelingt dies, so wird auf die langen Jahre der Unruhe und Verworrenheit der Eisenbahnzustände der Vereinigten Staaten vielleicht eine Zeit gesunder und normaler Entwicklung folgen, und der ganze Eisenbahnbetrieb wird endlich auch unter dem Zeichen der Gemeinwirtschaft stehen.

Sicherung des auf der freien Strecke tätigen Personals bei Zugfahrten auf falschem Gleise.

Das alte Signalbuch, das bis 1. August 1907 gültig war, schrieb vor, daß bei einer Zugfahrt auf dem falschen Gleise vor dem Abläutesignal (Signal 1 oder 2) das Gefahrsignal (Signal 4) durch das Läutewerk zu geben war. Dadurch war das gesamte auf der freien Strecke tätige Personal (Bahnunterhaltungsrotte, Streckenläufer und auch Bahnmeister) von der Zugfahrt auf falschem Gleise in Kenntnis gesetzt und gewarnt. Denn es kommt wohl kaum vor, daß auf zweigleisigen Strecken die mit Läutewerken ausgerüsteten Posten weiter als auf Hörweite voneinander entfernt liegen. Auf die Warnung des Streckenpersonals kann nicht verzichtet werden, denn eine Zugfahrt auf falschem Gleise bedroht Streckenläufer wie Bahnmeister, die bei ihren Revisionsgängen oder -fahrten stets das linksliegende Gleis begehen oder befahren, von hinten. Die Ausführung des Dienstes leidet zu sehr, wenn der Beamte bei seinen Obliegenheiten, die der Untersuchung und Unterhaltung der Gleise nebst Nebenanlagen sowie der Beobachtung der Strecke gewidmet sind, nicht nur auf die ihm etwa entgegenkommenden auf richtigem Gleise fahrenden Züge achten, sondern auch auf von rückwärts kommende falschfahrende Züge, von denen er keine Kenntnis hat, gefaßt sein muß. Hierauf scheint bei der am 1. August 1907 erfolgten Neuausgabe des Signalbuches und der Fahrdienstvorschriften nicht genügend Rücksicht genommen zu sein. Denn nach dem neuen Signalbuch werden die Zugfahrten auf falschem Gleise genau so wie auf dem richtigen abgeläutet. Das Gefahrsignal fällt in diesem Falle fort. Der in Frage kommende Paragraph der neuen Fahrdienstvorschriften lautet:

„§ 28 (6). Bevor das falsche Gleis befahren wird, sind womöglich die Schrankenwärter zu verständigen. Kann dies nicht geschehen, so ist der erste, das falsche Gleis befahrende Zug anzuweisen, so langsam zu fahren, daß die Schrankenwärter unterrichtet und die etwa am Gleis beschäftigten Arbeiter gewarnt werden können. Die das falsche Gleis ausnahmsweise befahrenden Züge haben Signal 15 b zu führen.“

Nach dieser neuen Vorschrift kann also der auf falschem Gleise fahrende Zug ohne jede Vorsicht mit planmäßiger Geschwindigkeit fahren, wenn nur die Schrankenwärter, was ohne weiteres durch Fernsprecher geschehen kann, verständigt sind. Das Streckenpersonal (Bahnwärter, Rotte, Bahnmeister) wird also nur in den seltensten Fällen, wenn es sich zufällig vor der Durchfahrt des auf falschem Gleise fahrenden Zuges in der Nähe eines mit Fernsprecher ausgerüsteten Schrankenwärterpostens befindet, verständigt werden; vorausgesetzt, daß es der Schrankenwärter nicht vergißt. Das an der Lokomotive geführte Signal 15 b (rote, weißgeränderte Scheibe oder rotgeblendete Laterne) hat für die Sicherung des Streckenpersonals nur geringe Bedeutung, denn die Gefahr droht ja von rückwärts.

Wahrgenommen wird das Signal 15 b nur, wenn es nicht durch eine im Einschnitt liegende Kurve, durch Brückenpfeiler, durch Rauch einer anderen Lokomotive usw. verdeckt ist, und auch dann nur rechtzeitig, wenn sich der Beamte je nach der Übersichtlichkeit der Strecke mehr oder weniger häufig umsieht, was für eine ruhige Handhabung des Dienstes nicht gerade vorteilhaft ist.

Kurz, eine ausreichende Sicherung des Streckenpersonals bei Zugfahrten auf dem falschen Gleise, wie sie bis zur Einführung des neuen Signalbuches (1. August 1907) bestanden hat, fehlt heute gänzlich. Zugfahrten auf dem falschen Gleise sind aber nicht, wie entgegengehalten werden könnte, eine Seltenheit, insbesondere nicht zu jetziger Zeit. Der mangelhafte Reparaturzustand der Lokomotiven, die infolge vermehrter Verwendung von Beutewagen sehr häufigen Zugtrennungen usw. machen solche Fahrten leider allzuoft notwendig.

Es sei hier auch noch auf einen Widerspruch in den Dienstvorschriften aufmerksam gemacht. In § 28 (6) der Fahrdienstvorschriften (D. V. 112) ist von Schrankenwärtern die Rede, wogegen in § 21 der Dienstanweisung für Bahnwärter und Schrankenwärter (D. A. 303) nur allgemein von Wärtern gesprochen ist. Sollten — falls nicht etwa in den Fahrdienstvorschriften ein Versehen vorliegt — in der Dienstanweisung 303 mit dem Ausdruck „Wärter“ auch die Bahnwärter (Streckenläufer) gemeint sein, so würde wohl jede Zugfahrt auf falschem Gleise langsam erfolgen müssen, denn eine Verständigung auch der Streckenläufer durch den Fahrdienstleiter wird nur in den seltensten Fällen möglich sein. Welche Folgen aber die Bestimmung im § 28 (6) der Fahrdienstvorschriften haben kann, zeigt folgender Vorfall: Am 14. Juli 1919 wurde gegen 8.21 Uhr abends in Kilometer 80,3 der Strecke L.—H. der 49 Jahre alte Bahnwärter J. von einer auf falschem Gleise mit dem Tender vorauffahrenden Leerlokomotive überfahren und getötet. Es herrschte ruhiges, klares Wetter. Die Unfallstelle liegt auf einem 2 km langen, 3 bis 4 m hohen Damm in stiller Landgegend. J. war ein aufgeweckter, nüchterner Mann und am fraglichen Tage seit 6 Uhr nachmittags im Dienst. Der von J. zuletzt berührte Wärterposten (Blockstelle) hatte beim Vorbeimarsch des Bahnwärters von der falsch fahrenden Lokomotive noch keine Kenntnis. Da zur Zeit des Unfalls auf dem anderen Gleise kein Zug vorbeifuhr, kann J. in der Aufmerksamkeit auch nicht abgelenkt worden sein. Zwischen zwei anderen Punkten L. und C., derselben Strecke ereignete sich einige Wochen später ein ähnlicher Unfall mit tödlichem Ausgange infolge einer Zugfahrt auf falschem Gleise.

Es dürfte sich nach allem empfehlen, durch Umfrage bei den Dienststellen oder an Hand der Unfallmeldungen festzustellen, wieviel Unfälle (Verletzungen, Tötungen) im Verlauf eines Kalenderjahres, etwa 1919, durch Zugfahrten auf dem falschen Gleise entstanden sind. Wenn aber ein Unfall vorgekommen ist, soll man (sofern kein eigenes Verschulden vorliegt) den Ursachen nachforschen und diese, wenn irgend möglich, abstellen. Eigenes Verschulden dürfte in den geschilderten Fällen als ausgeschlossen gelten. Im ersten Falle war J. zur Zeit des Unfalles noch 1,3 km vom nächstgelegenen Wärterposten entfernt und würde höchstwahrscheinlich in dem ruhigen freien Gelände ein Warnungssignal (Signal 4) auf dem Läutewerk dieses Postens gehört haben. Ich bin aber gegen die Wiedereinführung der bis 1. August 1907 in Kraft gewesenen Signalisierung der Zugfahrten auf falschem Gleise. Erstens würde die frühere Art der Signalisierung (Signal 4 mit nachfolgendem Signal 1 oder 2), insbesondere auf stark befahrenen Strecken, für den Fahrdienstleiter zu viel Zeit in Anspruch nehmen, und zweitens müßte mit dem Grundsatz, daß das Signal 4 „Gefahr“ bedeutet, worauf die Strecke zu sperren ist, gebrochen werden. Für weit zweckmäßiger halte ich Warnungssignale mit der Dampfpfeife der Lokomotive, weil diese, da sie auf der Strecke selten ertönen, bei jeder Tages- und Nachtzeit wahrgenommen werden und beliebig oft gegeben werden können.

Es wird daher die Änderung des § 51 (¹) der Fahrdienstvorschriften wie folgt vorgeschlagen:

„§ 51 (¹). Auf zweigleisigen Bahnen ist rechts zu fahren (B. O. § 53 (¹)). Von dieser Vorschrift darf auf der freien

Strecke nur abgewichen werden, wenn schriftlicher Auftrag dazu gegeben ist. Außerdem ist in Abständen von 1 km Signal 25 zu geben."

Ferner dürfte es sich empfehlen, den § 28 (6) der Fahrdienstvorschriften wie folgt zu erweitern: „§ 28 (6). Bevor das falsche Gleis befahren wird, sind womöglich die Schrankenwärter zu verständigen und noch besonders anzuweisen, Streckenläufer und Bahnmeister zu warnen. Kann dies nicht geschehen, so ist der erste, das falsche Gleis befahrende Zug anzuweisen, so langsam zu fahren, daß die Schrankenwärter unterrichtet und die etwa am Gleis beschäftigten Arbeiter gewarnt werden können. Die das falsche Gleis ausnahmsweise befahrenden Züge haben Signal 15 b zu führen."

Da in den meisten Fällen nur auf kurze Entfernung (Stationsabstand) auf falschem Gleise gefahren wird, dürfte die Abgabe des Signals 25, das in Kurven und bei Nacht häufiger als bei Tage in der geraden Strecke zu geben wäre, beim Lokomotivpersonal kaum auf Schwierigkeiten stoßen. Auch würde in den schriftlichen Befehlen A unter (a) ein entsprechender Vermerk zu machen sein.

Eick, Bahnmeister, Unterlüß.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Diätarische Anstellung im Unterbeamtendienst.** Der preußische Eisenbahnminister hat folgenden Erlaß an die Eisenbahndirektionen gerichtet:

„Nachdem durch den Erlaß vom 9. April 1920 (vgl. Nr. 32, S. 377 d. Ztg.) angeordnet ist, daß die Inhaber des Anstellungsscheins für den Unterbeamtendienst nach erfolgreicher Beendigung des Vorbereitungsdienstes im diätarischen Beamtenverhältnis anzustellen sind, ergibt sich die Notwendigkeit, auch die Verhältnisse der Hilfsunterbeamten entsprechend neu zu regeln. Ich bestimme deshalb folgendes:

1. Die ständig und überwiegend mit den Dienstverrichtungen von Unterbeamten betrauten Bediensteten (einschließlich der Eisenbahnanwärterinnen) sind vom Beginn dieser Beschäftigung ab in das außerplanmäßige Beamtenverhältnis zu übernehmen; sie erhalten alsdann die Amtsbezeichnung ihrer Dienstklasse mit dem Zusatz „Anwärter", z. B. Werkführeranwärter, Schaffneranwärter, Weichenstelleranwärter usw. Die für die in Arbeitsraten C verwendeten Bediensteten eingeführte Sammelbezeichnung „Eisenbahnanwärter" sowie die Amtsbezeichnung „Eisenbahnanwärterin" bleiben unverändert. Auch kann die Sonderbezeichnung „kommissarischer Eisenbahngehilfe" weitergeführt werden. Die Übernahme der jetzt vorhandenen Hilfsunterbeamten in das außerplanmäßige Beamtenverhältnis hat vom 1. Juni 1920 ab zu erfolgen.

2. Für die Regelung der Rechts- und Dienstverhältnisse der diätarischen Unterbeamten sind die allgemeinen Grundsätze maßgebend. Der zuständige diätarische Besoldungssatz ergibt sich aus der neuen Besoldungsordnung. Das für die Aufbesserung der Besoldung maßgebende Dienstalter beginnt mit der Ernennung zum Beamtenanwärter, sofern sich nicht nach der künftigen Besoldungsordnung noch ein günstigerer Zeitpunkt ergeben sollte. Die förmliche Prüfung ist vor der Ernennung zum Beamtenanwärter abzulegen.

Wenn es wegen der durch Ausführung des Nachtragshaushalts und der neuen Besoldungsordnung eingetretenen und noch zu erwartenden starken Belastung des Zentralbüros nicht möglich sein sollte, die Einzelverfügungen über die Anstellung der Hilfsunterbeamten als diätarische Beamtenanwärter bis zum 1. Juni d. J. fertigzustellen, so ist die Übernahme in das Beamtenverhältnis zunächst allgemein durch eine im Amtsblatt zu veröffentlichende Verfügung auszusprechen. Für die rechtzeitige Anweisung der Besoldung ist aber unter allen Umständen Sorge zu tragen. Diejenigen Beamtenanwärter, die als Hilfsbeamte nur durch Handschlag an Eides statt verpflichtet waren, haben nunmehr als Beamte den vorgeschriebenen Diensteid zu leisten.

3. Für diejenigen Dienstzweige, deren Beamtenstellen den versorgungsberechtigten Bewerbern nicht vorbehalten sind, tritt in der Führung der Anwärterlisten und der Regelung der planmäßigen Anstellung eine Änderung nicht ein. Dagegen gelten für die Anwärter in den Dienstzweigen, in denen versorgungsberechtigte Bewerber ein Vorrecht für die Annahme genießen, künftig die nachfolgenden besonderen Bestimmungen.

4. Nach dem eingangs genannten Erlaß sind den versorgungsberechtigten Bewerbern die diätarischen Beamtenstellen in den für sie nach dem Stellenverzeichnis für Militäranwärter in Betracht kommenden Dienstzweigen künftig in der gleichen Zahl vorbehalten wie die planmäßigen Stellen. Die Ergänzung des Stellenverzeichnisses ist in die Wege geleitet. Es ist deshalb für die Folge in diesen Dienstzweigen außer der Zahl der planmäßigen Stellen auch der regelmäßige Bedarf an Beamtenanwärtern durch die Anstellungsnachrichten auszuschreiben. Die planmäßigen Unterbeamtenstellen sind lediglich für Inhaber des Zivilversorgungsscheins, die diätarischen Stellen aber allgemein für versorgungsberechtigte Bewerber (Inhaber des Zivilversorgungsscheins und des Anstellungsscheins für den Unterbeamtendienst) auszuschreiben. Bei der Ausschreibung der planmäßigen Stellen ist in dem Vordruck, der im übrigen unverändert bleibt, in der letzten Spalte die Bemerkung aufzunehmen: „Bewerbungen um diese Stellen werden nur von Inhabern des Zivilversorgungsscheins angenommen." Im Kopf des Vordrucks sind in diesem Falle die Worte: „und Inhaber des Anstellungsscheins" zu streichen. Für die Ausschreibung diätarischer Unterbeamtenstellen ist der vorgeschriebene Vordruck (Elberfelder Slg. V 2 S. 527 ff.), wie folgt zu ändern: In Spalte 3 ist die diätarische Stelle anzugeben. Der Text in Spalte 6 hat zu lauten „nach Ablauf des Vorbereitungsdienstes auf einmonatige Kündigung"; in Spalte 8 ist der für planmäßige Stellen vorgesehene Text zu ersetzen durch die Worte „diätarischer Jahresbesoldung von . . . . bis . . . . ℳ je nach den Teuerungsverhältnissen des Amtsortes (Beträge sind einzusetzen)"; in Spalte 9 ist lediglich zu sagen „planmäßige Anstellung als . . . . . . (Angabe der in Betracht kommenden Beamtenklasse)".

5. Was die Zahl der auszuschreibenden diätarischen Stellen angeht, so ist zu beachten, daß ein Teil des Nachwuchses für die planmäßigen Stellen aus den Inhabern des Zivilversorgungsscheins auf Grund der besonderen Ausschreibung dieser Stellen gewonnen wird. Es sind deshalb diätarische Stellen bis auf weiteres nur in Höhe von $^2/_3$ des erfahrungsmäßigen Bedarfs an Nachwuchs auszuschreiben. Die Eisenbahndirektionen wollen die Ausschreibung des ersten Bedarfs an diätarischen Beamten für das laufende Haushaltsjahr alsbald veranlassen. In den Anforderungen an die körperliche Tauglichkeit tritt eine Änderung nicht ein. Die Führung der Bewerberlisten für diätarische Unterbeamtenstellen und die Einberufung der versorgungsberechtigten Bewerber regelt sich nach den Anstellungsgrundsätzen.

6. Soweit der Bedarf an Anwärtern für die den versorgungsberechtigten Personen vorbehaltenen Stellen nicht durch versorgungsberechtigte Bewerber gedeckt werden kann, sind die Beamtenanwärter aus den eigenen, nichtversorgungsberechtigten Bediensteten zu ergänzen. Die Gesamtzahl der Beamtenanwärter ist so zu bemessen, daß auch in Zeiten rückläufigen Bedarfs ein Überfluß nicht entsteht, da es vermieden werden muß, Beamtenanwärter auch nur vorübergehend wieder im Arbeiterdienst zu verwenden. Bis zur Übernahme in das außerplanmäßige Beamtenverhältnis führen die für den Beamtendienst ausgebildeten Arbeiter die Bezeichnung „Aushilfsbeamte".

7. Die Beamtenanwärter, sowohl versorgungsberechtigte wie nichtversorgungsberechtigte, sind nach Zurücklegung einer gewissen Gesamtdienstzeit, deren Festsetzung ich mir vorbehalte, in die Anwärterliste ihrer Beamtenklasse aufzunehmen. Diese Gesamtdienstzeit beträgt bis auf weiteres neun Jahre. Für Ermittelung der Gesamtdienstzeit (Militärdienstzeit vor und nach dem Eintritt, Kriegsdienstzeit und Eisenbahndienst) gelten sinngemäß die Grundsätze über die Anrechnung von Militär- und Eisenbahndienstzeit auf das Anwärterdienstalter der Hilfsunterbeamten. In der Anwärterliste sind die Bediensteten untereinander ohne Unterscheidung nach versorgungs- und nichtversorgungsberechtigten Personen lediglich nach dem mit der Vollendung der Gesamtdienstzeit beginnenden Dienstalter zu ordnen.

8. Für besonders gut befähigte Beamtenanwärter, deren planmäßige Anstellung nach S. 185 Ziffer 9 und 10 der Personalvorschriften außer der Reihe erfolgen kann, ist eine besondere Anwärterliste zu führen, in der die versorgungs- und nichtversorgungsberechtigten Anwärter untereinander ebenfalls nach der Gesamtdienstzeit (Ziffer 7) zu ordnen sind. Von der Zurücklegung einer gewissen Gesamtdienstzeit ist die Aufnahme in diese Liste nicht abhängig.

9. Soweit die planmäßigen Unterbeamtenstellen auf Grund der in dem bisherigen Umfange, aber nur für Inhaber des Zivilversorgungsscheins vorzunehmenden Ausschreibung in den Anstellungsnachrichten nicht durch Militäranwärter in Anspruch genommen werden, sind sie mit den in der Anwärter-

liste aufgezeichneten Diätaren in der Reihenfolge der Liste zu besetzen.

10. Die in der Bewerberliste zurzeit etwa aufgezeichneten Inhaber des Anstellungsscheins für den Unterbeamtendienst sind zu benachrichtigen, daß infolge der Einführung diätarischer Beamtenstellen im Unterbeamtendienst ihre Anstellung nach erfolgreicher Beendigung des Vorbereitungsdienstes zunächst nur im außerplanmäßigen Beamtenverhältnis erfolgen könne. Sie sind zu einer Erklärung zu veranlassen, ob sie ihre Bewerbung aufrechterhalten wollen.

11. Da nunmehr die nicht anstellungsberechtigten Beamtenanwärter in regelmäßigem Wettbewerb mit den versorgungsberechtigten Anwärtern die planmäßige Anstellung erreichen, wird kein Bedürfnis mehr vorliegen, von der im § 10⁷ der Anstellungsgrundsätze (Pens.-Vorschrift. S. 17) vorgesehenen Ermächtigung zur ausnahmsweisen Verleihung der Anstellunsfähigkeit noch Gebrauch zu machen. Die dieserhalb für die Hilfsunterbeamten ergangenen Erlasse treten daher außer Kraft.

— **Feststellung der Stückzahl bei Ladungsgütern.** Auf eine Eingabe des Deutschen Industrie- und Handelstags hat der Reichsverkehrsminister folgendes erwidert: „Mit Rücksicht auf die voraussichtlich noch längere Zeit anhaltenden Betriebsschwierigkeiten müssen alle nicht unbedingt notwendigen Betriebsleistungen der Eisenbahnen unterbleiben. Zu ihnen gehört auch die bahnamtliche Zählung von Wagenladungsgütern. Das der Eisenbahnverwaltung nach § 58 der Eisenbahn-Verkehrsordnung zustehende Recht, die Feststellung der Stückzahl bei Ladungen abzulehnen, wenn es die Betriebsverhältnisse erfordern, kann daher leider zurzeit noch nicht eingeschränkt werden. Insbesondere ist hierbei zu berücksichtigen, daß die Zählung der in einem Wagen untergebrachten, oft sehr zahlreichen Einzelstücke die größte Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit erfordert, und daß noch auf lange Zeit hinaus geeignetes Personal nicht in ausreichendem Maße zur Verfügung steht. Auch ist kaum anzunehmen, daß die Personalverhältnisse in den Privatbetrieben besser liegen; es muß vielmehr bezweifelt werden, daß den im Dienste einer Privatfirma stehenden Personen, auch wenn sie auf das Eisenbahninteresse verpflichtet würden, ein solcher Grad von Zuverlässigkeit beizumessen wäre, daß das Eisenbahninteresse unter allen Umständen gewahrt bliebe und Nachteile für die Eisenbahnen nicht zu befürchten wären."

— **Bäderverkehr.** Für den Verkehr mit den Nordseebädern hat der Minister der öffentlichen Arbeiten für die Zeit von Mitte Juni bis Mitte September eine vermehrte Anzahl von Bäderzügen genehmigt. Zwischen Berlin und Norddeich sollen sowohl ein Tages- wie ein Nachtzug laufen, die beide Anschluß von und nach Leipzig erhalten. Man fährt von Berlin Lehrter Bahnhof 8 Uhr 12 Minuten vormittags über Uelzen, Bremen, Leer, an Norddeich 6 Uhr 26 Minuten nachmittags; von Norddeich 11 Uhr 17 Minuten vormittags, an Berlin 9 Uhr 43 Minuten nachmittags. Bei Nacht verkehrt vom 30. Juni ab ein Zug von Berlin 11 Uhr 25 Minuten nachmittags, an Norddeich 9 Uhr 36 Minuten vormittags; von Norddeich 8 Uhr 04 Minuten vormittags, an Berlin 6 Uhr 12 Minuten nachmittags, ebenfalls über Bremen. Die Leipziger Anschlüsse zweigen in Stendal ab. Von Erfurt fährt vom 15. Juni bis 15. September ein Zug um 5 Uhr 45 Minuten vormittags, der um 6 Uhr 50 Minuten nachmittags in Norddeich einläuft. Der Gegenzug verläßt Norddeich um 10 Uhr 37 Minuten vormittags und kommt um 12 Uhr nachts in Erfurt an. Auf der Strecke werden Münster, Hamm, Soest, Altenbeken, Warburg, Cassel berührt. — Die Verbindung Frankfurt a. M., Gießen, Hagen, Hamm, Münster, Norddeich ist in der Weise vorgesehen, daß der Zug D 186 Frankfurt a. M. um 6 Uhr 51 Minuten vomittags verläßt und Norddeich um 7 Uhr 05 Minuten nachmittags erreicht, der Gegenzug läuft 10 Uhr 51 Minuten vormittags von Norddeith, Frankfurt a. M. an 11 Uhr 05 Minuten nachmittags. — Voraussichtlich werden neben den oben bezeichneten Schnellzügen außerdem noch besondere Züge von Cöln und Elberfeld eingelegt werden. Die Schnellzüge schließen alle an Dampfer nach Norderney an.

— **Übergang der sächsischen Staatsbahnen auf das Reich.** Aus diesem Anlaß hat Präsident Dr. Mettig folgenden Erlaß an die Beamten, Angestellten und Arbeiter gerichtet:

Die sächsischen Staatseisenbahnen sind in das Eigentum und die Verwaltung des Reiches übergegangen und damit ein Teil der neuen Reichseisenbahnen geworden. Die Sächsische Staatseisenbahnverwaltung hat damit zu bestehen aufgehört. Sie kann ihre Tätigkeit in dem Bewußtsein schließen, die glänzende wirtschaftliche Entwicklung des Landes Sachsen wirksam gefördert, ja erst ermöglicht zu haben. Auch in der ernsten Zeit des Krieges hat sie den oft übermäßigen Anforderungen im Dienste des deutschen Vaterlandes ehrenvoll standgehalten. Und wenn sie auch von den unseligen Folgen des Krieges schwer erschüttert worden ist, so ist es ihr doch in erster Linie zu danken, daß der drohende Zusammenbruch des Wirtschaftslebens bisher vermieden wurde.

Den sächsischen Eisenbahnern danke ich für ihre treue Mitarbeit und bitte sie, auch unter der Leitung des Reiches rastlos weiterzuarbeiten. Das deutsche Volk kann sich aus seiner wirtschaftlichen Erschöpfung und Zerrüttung nur dann wieder emporarbeiten, wenn auch die Eisenbahnen ihre volle Leistungsfähigkeit wieder erlangen.

— **Die Verkehrssteuer auf dem Rhein.** Die Berl. Börsen-Ztg. schreibt: Durch ein früheres Reichsgesetz war bekanntlich für alle Verfrachtungen mit der Eisenbahn, den Kanal- und Flußschiffen eine Verkehrssteuer eingeführt worden, die sich auf 7 % des Frachtsatzes belief und zwar auch für den Verkehr mit neutralen Schiffen innerhalb der deutschen Rheinstromzone. Holland hat hiergegen von vornherein Stellung genommen unter Hinweis darauf, daß diese Steuer mit den Bestimmungen der Rheinschiffahrtsakte in Widerspruch stehe. Da die holländischen Einsprüche zunächst ohne Wirkung geblieben sind, wurde von den holländischen Interessenten die Steuer unter Protest zunächst bezahlt. In Antwort auf diesen Protest erklärte diesen die preußische Regierung gleichzeitig mit Vollmacht der übrigen deutschen Rheinuferstaaten für unbegründet. Nachdem nun in Wirkung des Friedensvertrages von den Alliierten in einer Verfügung vom 24. Juli 1919 die weitere Erhebung der Verkehrssteuer untersagt worden ist, wurden von Holland in Berlin erneut Vorstellungen erhoben, die schließlich dahin gingen, Preußen möge die nach holländischer Auffassung widerrechtlich erhobenen Beträge zurückzahlen. Die deutsche Regierung hat jetzt Holland die Mitteilung zukommen lassen, daß sie bereit sei, die von niederländischen Interessenten erhobene Verkehrssteuer, soweit ihre Bezahlung seit dem 11. November 1918 erfolgt sei, zurückzuzahlen. Holland will sich indessen mit dieser Bewilligung nicht zufriedengeben, sondern fordert die Zurückzahlung aller Beträge, die als Verkehrssteuer von holländischen Schiffern erhoben worden sind. Die Verhandlungen dieserhalb werden zwischen den beiderseitigen Regierungen fortgesetzt.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist dem hessischen Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Weskött in Darmstadt eine planmäßige Stelle für Vorstände der Eisenbahn-Werkstättenämter verliehen worden. — Versetzt sind: der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Kollmann, bisher in Kirn, zur Eisenbahndirektion nach Frankfurt (Main) und der Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbaufachs Unruh, bisher in Frankfurt (Main), als Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung nach Kirn. — Der bisherige Gerichtsassessor von Conradi in Cöln ist zur Staatseisenbahnverwaltung dauernd übernommen und zum Regierungsassessor ernannt worden. — Der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Walter Maßmann ist bei dem Eisenbahn-Zentralamt in Berlin zur Beschäftigung im Staatseisenbahndienst einberufen.

Die hessische Staatsregierung hat den Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Weskott in Darmstadt zum Vorstand eines Werkstättenamts in der hessisch-preußischen Eisenbahngemeinschaft ernannt.

Österreich.

— **Einfache und klare Ausdrucksweise in amtlichen Verlautbarungen.** Der Staatssekretär für Verkehrswesen hat nachstehende Dienstanweisung erlassen: „Nichts vermag das schwierige Werk der Wiederaufrichtung unseres Verkehrswesens mehr zu fördern, als volles Verständnis aller zur Mitarbeit berufenen Bediensteten bezüglich der ihnen obliegender Dienstverrichtungen oder Geschäfte. Hierzu erscheint vor allem erforderlich, daß die Erlasse und Dienstbefehle aller Dienststellen stets einfach und klar in der Ausdrucksweise sind, so daß sie von jedem Bediensteten leicht und voll verstanden werden können. Die sich unausgesetzt wiederholenden Anfragen unterstellter Organe bei den übergeordneten Dienststellen über Sinn und Anwendungsmöglichkeiten amtlicher Verfügungen, wodurch bisher viel unnötige Arbeit verursacht wurde, sind sicherlich zum Großteile darauf zurückzuführen, daß diese Verfügungen der notwendigen Eindeutigkeit und Klarheit entbehrten und oft eine mehrfache Auslegung zuließen. Aber auch in den für die Öffentlichkeit bestimmten Kundmachungen und Verlautbarungen ist aus denselben Gründen eine sprachlich reine und klare Ausdrucksweise unentbehrlich, wenn wir unseren Betrieben und de

Allgemeinheit erfolgreich dienen wollen. Ich erwarte, daß die berufenen Organe diesem für die Raschheit und Klaglosigkeit der Dienstabwicklung so notwendigen Erfordernisse künftighin voll und ganz Rechnung tragen werden.“

— **Erstellung direkter Personen- und Gepäcktarife im Auslandsverkehr.** Am 27. April hat in Salzburg eine internationale Eisenbahnversammlung stattgefunden, in der außer Österreich, Deutschland, Italien, die Schweiz und die Tschecho-Slowakei vertreten waren. In diesen Beratungen wurde unter anderem die Erstellung direkter Tarife im Personen- und Gepäckverkehr zwischen den auf der Versammlung vertretenen Ländern angebahnt. Hinsichtlich der direkten Tarife zwischen Österreich und Italien ist es noch zu keinem abschließenden Ergebnis gekommen. Leichter ist die Vereinbarung solcher Tarife zwischen Italien und Deutschland, das allenfalls bereit ist, seine Schuldigkeiten in Lire abzutragen. Ein eingesetzter Tarifausschuß wird an die Ausarbeitung der Unterlagen schreiten, und die Tarife werden dann den Aufsichtsbehörden der in der Versammlung vertretenen Länder zur Genehmigung unterbreitet werden, die mit möglichster Beschleunigung erfolgen soll. Wenn die Schwierigkeiten, die zwischen Österreich und Italien wegen der Währungsfrage bestehen, bald zu einem Ausgleich kommen sollten, würde in kurzer Zeit der direkte Personen- und Gepäckverkehr mit den erwähnten Auslandsstaaten wieder aufgenommen und dadurch ein bisher sehr stark empfundener Mangel beseitigt werden, da insbesondere die gebrochene Gepäckabfertigung mit großen Unannehmlichkeiten verbunden ist.

— **Aufhebung der Sommerzeit in Oberösterreich.** Auf Grund eines Dringlichkeitsantrages aller Parteien wurde im oberösterreichischen Landtage die Aufhebung der Sommerzeit vom 15. Mai an nahezu einstimmig beschlossen. Der Landeshauptmann verwies darauf, daß die Entente die Sommerzeit wegen der Kohlenersparnisse verlange. Die Redner sämtlicher Parteien wiesen jedoch auf die großen Schäden der Sommerzeit für die landwirtschaftlichen Arbeiten und zahlreiche Betriebe hin, denen gegenüber die Frage der Kohlenersparnis nicht ins Gewicht falle. Übrigens seien auch schon einzelne Staaten der Entente selbst von der Sommerzeit abgekommen, wie z. B. Italien und die Tschecho-Slowakei.

Ungarn

— **Eine neue Donaubrücke.** Die Serben beabsichtigen noch in diesem Jahre mit Hilfe englischen Kapitals in Semlin (Zemun) eine Donaubrücke zu bauen.

— **Die Ausnutzung der Torffelder in Transdanubien.** Behufs Ausnutzung der in Transdanubien befindlichen Torffelder werden zurzeit auf Anregung der Direktion der Südbahngesellschaft (ungarische Linien) mit deutschen Interessenten Verhandlungen gepflogen. Die in Deutschland, insbesondere über in Bayern als vorzüglich bewährte Art der Torfausnutzung gelangt nunmehr auch in Transdanubien zur Ausführung. Die ungarische Regierung beabsichtigt dieses in wirtschaftlicher Hinsicht wichtige Unternehmen in jeglicher Weise zu unterstützen.

— **Die ungarische Donaufrage im Handelsministerium.** Hinsichtlich der Donaufrage fanden kürzlich im ungarischen Handelsministerium wichtige Beratungen statt, die sich auf die Aufteilung des Donauschiffsparkes, die Organisierung der Donaukommission und die neue Donauakte erstreckten. Die Aufteilung des Schiffsparkes erfolgt erst nach Ratifizierung des Friedensvertrages, während die internationale Donaukommission derzeit unter englischer und französischer Leitung steht. Es besteht in Ententekreisen die feste Absicht, das Sekretariat der Donaukommission in Budapest zu errichten, obwohl Serbien und Österreich die Entente zu bewegen trachten, die internationale Donaukommission in ihren Hauptstädten zu errichten, und die Tschechen sie nach Preßburg oder Komorn zu verlegen wünschen. Es unterliegt aber keinem Zweifel, daß das Sekretariat in Budapest, dem geographischen Mittelpunkte der Donauschiffahrt, seinen Sitz erhalten wird, während in Wien eine besondere Filiale des Sekretariats und in Belgrad eine Expositur errichtet wird. Die neue Donauakte wird, wie schon mitgeteilt (Nr. 31, S. 370 d. Ztg.), erst nach Unterfertigung des Friedensvertrages in Kraft gesetzt werden.

— **Oberinspektor Tihamér Pottyondy †.** Der Oberinspektor der Staatsbahnen Tihamér Pottyondy, Leiter der Lokomotivkonstruktionsabteilung, ist in Cassel, wo er sich aus dienstlicher Veranlassung aufhielt, verschieden. Mit dem Verblichenen ist ein Fachmann aus dem Leben geschieden, der sich durch seltene Pflichttreue, gründliche Kenntnisse, insbesondere auf dem Gebiete des Lokomotivbaues, große Verdienste erworben hat.

Übrige europäische Länder.

— **Der Streik in Frankreich** (vgl. Nr. 31, S. 371 d. Ztg.). Der angeblich zur Durchsetzung der Eisenbahnverstaatlichung, in Wirklichkeit aber aus rein politischen Gründen eingeleitete Eisenbahnerstreik ist, wie wir schon früher mitgeteilt haben, durch den Beschluß der Conféderation Générale du Travail C. G. T.) auch auf die meisten übrigen großen Betriebe ausgedehnt worden, so daß allmählich der Schwerpunkt der Bewegung sich von dem Eisenbahnwesen auf diese anderen Betriebe verschoben hat. Der Eisenbahnbetrieb selbst ist eigentlich nirgends dauernd und ernstlich gefährdet worden. Die Angaben über die Beteiligung schwanken je nach der Parteirichtung der Zeitungen; man darf annehmen, daß durchschnittlich nur etwa 10 % der Arbeiterschaft sich auf dauernde Arbeitseinstellung eingelassen haben. Mit dem Rest den Betrieb fast normal durchzuführen, war leicht, nachdem die ersten Schwierigkeiten bei Ausbruch des Streiks durch das Einspringen der freiwilligen Hilfskräfte und durch die Heranziehung anderer Verkehrsmittel überwunden worden waren. Millerand hatte schon vor Ausbruch des Streiks die Präfekten angewiesen, Angestellte des öffentlichen Dienstes als Ersatzkräfte für Streikende in Aussicht zu nehmen; es war der vollständige Plan für eine zivile Mobilisation wie für einen Kriegsfall ausgearbeitet worden, dessen Ausführung vortrefflich geklappt hat. Schon am 7. Mai konnte der Eisenbahnerausstand als gescheitert angesehen werden. Anschläge gegen die arbeitenden Beamten und die fahrenden Züge und Sabotageakte zeigten, daß die Streikleitung ihres Sieges mit normalen Mitteln nicht mehr sicher war. In der Tat kehrten zahlreiche Streikende aller Arbeiterklassen zur Arbeit zurück; selbst die Eisenbahnwerkstätten, die in Frankreich, wie überall, den größten Prozentsatz von Streikenden abgeben, arbeiten wieder ziemlich regelmäßig. Die Compagnie du Midi hat ihre Reparaturwerkstätten von Tours, St. Cyprien und Béziers aufgehoben und die Arbeiter entlassen, weil die Streikbewegungen in diesen Werkstätten ihren Ursprung genommen haben. Die Reparaturen sollen der Privatindustrie übergeben werden.

Infolge des Abflauens des Eisenbahnerstreiks hat die C. G. T. nach und nach immer weitere Gewerkschaften in den Streik hineingezogen, aber dauernd mit keiner Glück gehabt. Am 6. Mai traten die Metallarbeiter von Paris und die Arbeiter auf den Docks von Marseille neu in den Streik ein, während die Arsenalarbeiter von Toulon die Beteiligung ablehnten. Am 7. Mai wurde eine Besserung im Hafen- und Bergarbeiterstreik und die Wiederaufnahme der Arbeit in den Gebieten von Valenciennes und Lille gemeldet, am 8. Mai sollen schon mindestens 75 % der Hafenarbeiter in Bordeaux, Le Havre, Rouen und Lorient die Arbeit wieder aufgenommen haben; die Grubenarbeiter im Pas-de-Calais und im Nord arbeiteten seit diesem Tage wieder vollständig. Aus anderen Gebieten wurden andererseits wieder Verschärfungen der Bewegung bekannt. Am 11. Mai sah die C. G. T. ein, daß sie den Streik aufgeben oder angesichts ihres bisherigen Mißerfolges einen großen Schlag führen müsse. Sie tat letzteres dadurch, daß sie die Arbeiter der elektrischen Industrie, der Omnibusse, der Straßenbahn und der Untergrundbahn zum Streik aufforderte. Am 12. Mai traten die Gaswerke, die Bau- und Möbelarbeiter hinzu. Die Gefahr für den Verkehr und die Beleuchtung in Paris wurde aber abgewendet; die nichtstreikenden Angestellten im Verein mit den Hilfskräften konnten diese lebenswichtigen Betriebe in ausreichender Weise aufrecht erhalten.

Im Verlauf der ganzen letzten Woche hat die C. G. T. die Regierung zu Verhandlungen zu veranlassen und dadurch einen ehrenvollen Rückzug zu gewinnen versucht. Die Regierung hatte, wie schon früher mitgeteilt, vor Ausbruch des Streiks bereits den Entwurf für einen Nationalisierungsplan ausgearbeitet, der den Wünschen der Eisenbahnangestellten im wesentlichen Rechnung trägt. An die Spitze der Gesellschaften sollte hiernach, wie man hört, ein erweitertes Direktorium treten, in dem Vertreter der Regierung und der Beamten- und Arbeiterschaft sitzen sollten. Die C. G. T. hatte damals eine dreimalige Aufforderung der Regierung, über diesen Entwurf zu verhandeln, unbeantwortet gelassen in dem Gefühl, stark genug zu sein, um ihre Wünsche ohne Verhandlungen zu erzwingen und ihre Stellung als Nebenregierung dauernd festigen zu können. Jetzt weigert sich die Regierung, sich auf

irgendwelche Verhandlungen einzulassen, bevor die Arbeit wieder aufgenommen wird. Der Verlauf des Streiks zeigt immer klarer, daß die ganze Bewegung nur eine Machtprobe ist. Die Regierung hat sich deshalb entschlossen, mit allen Mitteln dieser Gefährdung der öffentlichen Sicherheit zu begegnen; sie hat zahlreiche Führer wegen Komplotts gegen die innere Sicherheit des Staates verhaftet und Haussuchungen anstellen lassen. Zurzeit wird die Frage geprüft, ob nicht gegen die C. G. T. ein Verfahren wegen Übertretung des Gesetzes vom 21. Mai 1884 eröffnet werden kann, das den Gewerkschaften und Verbänden von Organisationen ausschließlich die Wahrung ihrer Berufsinteressen vorschreibt. Der Justizminister ist von dem Ministerrat zur Untersuchung dieser Frage aufgefordert worden. Die Regierung will nur gegen die C. G. T. vorgehen, nicht aber gegen die übrigen Syndikate. Das Nationalisierungsprogramm ist dem Parlament vorgelegt worden und soll mit Beschleunigung durchberaten werden. Die Regierung will zeigen, daß sie sich nicht gegen den sozialen Ausbau sperrt, sondern es lediglich verhindern will, daß die Gewerkschaften politische Agitation treiben und einen Staat im Staate oder eine Nebenregierung aufrichten wollen.

Bücherschau.

— **Elektromotorische Antriebe.** Für die Praxis bearbeitet von Oberingenieur B. Jacobi. Mit 146 in den Text gedruckten Abbildungen. Zweite verbesserte Auflage. Verlag von R. Oldenbourg, München und Berlin 1920. Preis gebunden 22,— ℳ zuzüglich Sortiments- und Teuerungszuschlag.

Das Oldenbourgs technischer Bibliothek als XV. Band eingereihte Buch soll dem maschinentechnisch gebildeten Besitzer elektrischer Anlagen, dem Betriebsingenieur, Werkführer, Montageinspektor oder Monteur ein Ratgeber insbesondere auf elektrotechnischem Gebiete sein. Die fortschreitende Entwicklung der Elektrotechnik hat es nötig gemacht, die zweite Auflage in vielen Punkten zu ergänzen und einige Abschnitte völlig neu zu bearbeiten. Hierbei war Rücksicht zu nehmen auf die durch die Rohmaterialnot des Krieges geschaffenen Neukonstruktionen, die nach Ansicht des Verfassers noch längere Zeit beibehalten werden müssen. Mit Rücksicht auf die besonders in der Elektrotechnik zum Zwecke wirtschaftlicherer Betriebsweise mit Nachdruck geförderten Vereinheitlichungsbestrebungen war auch auf die in den Vordergrund gerückten „Normalkonstruktionen“ einzugehen.

Vorerst gibt das Buch dem entwerfenden Elektrotechniker wertvolle Fingerzeige bei der Wahl der Stromart und Spannung und Aufklärung über die Eigenschaften der Hauptstrom-Nebenschluß- oder Compoundmotoren bei Gleichstrombetrieb und über die asynchronen Induktionsmotoren, Kommutator- oder synchronen Motoren bei Drehstrombetrieb, und schließlich über die Eigenschaften der gleichen Motorarten bei Einphasenstrom unter Vorführung vorzüglich angeordneter Schaltskizzen. Es folgen u. a. Darlegungen über Wirkungsgrad, Leistung, Drehmoment und ein Überblick über das weitausgedehnte Anwendungsgebiet der vorstehend aufgeführten Motorgruppen. In dem die Bauart der Motoren behandelnden Abschnitt vermißt der Eisenbahnfachmann ausführlichere Mitteilungen über die auf der Tagesordnung stehenden Fragen der Feldschwächung (shunt) und der Eigenlüftung der Bahnmotoren. Nachdem die Anlaßmethoden und zugehörigen Apparate, die Änderung der Drehrichtung, Bremsung der Motoren, Regelung der Drehzahlen und die Mittel zur Konstanthaltung der Drehzahlen ausführlich behandelt worden sind, konnte auf den Antrieb durch zwei Motoren, wie solcher bekanntlich besonders auch im Bahnbetriebe zur Anwendung kommt, eingegangen werden.

Durch Mitbehandlung der etwas abseits vom eigentlichen Thema des Buches liegenden Kraftübertragung vom Elektromotor zur Arbeitsmaschine oder zur Transmission steigert sich der Wert der Gesamtabhandlung ungemein; man findet die nötigsten Angaben über Antriebe mit Leder- und Kunstriemen, Stahlband, Hanf- und Baumwollseile, Friktionsgetriebe und deren als Zentratorkupplung bekanntgewordene Sonderausführung, ferner über Antriebe mit Zahnrad, Ketten, Schnecken und Schneckenrad oder durch direkte Kupplung. Berechnungsbeispiele, die den Gang der Rechnung für einige besondere Fälle klarstellen sollen, folgen. Nachdem dann noch das Wichtigste über die Apparateanlage, die elektrische und mechanische Montage aufgeführt und ein Überblick über die beim Entwurf von Antrieben in Frage kommenden Hauptgesichtspunkte gegeben ist, schließt das Buch mit einer interessanten Zusammenstellung über den mittleren Bedarf einer größeren Anzahl von Arbeitsmaschinen; die in Kilowatt angegebenen Werte werden bei Aufstellung überschläglicher Berechnungen und für ungefähre Kostenangaben wertvolle Dienste leisten. Auch hier ist auf den Bahnbetrieb leider in kaum nennenswerter Weise eingegangen. Ein alphabetisch geordnetes Sach- und Namensverzeichnis erleichtert die Benutzung des in gediegener Aufmachung erschienenen Buches.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

1. Die badische Station Biberach-Zell hat vom 1. März 1920 ab die Bezeichnung Biberach (Baden) erhalten.

2. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1920 ist bei der badischen Station Karlsruhe-Hafen, wegen Eröffnung für den Eilgutverkehr, das Verweisungszeichen „F“ zu streichen. Zum gleichen Zeitpunkt ist die Station Karlsruhe-Mühlburg mit allen Entfernungen und sonstigen Angaben im Tarif zu streichen.

Hannover, den 12. Mai 1920. (524)
Eisenbahndirektion.

2. Ueberfuhrgebühren.

Ostdeutsch- und mitteldeutsch-südwestdeutscher Tiertarif.

Die Erhöhung der Überfuhrgebühren für Tiersendungen in Heidelberg, Karlsruhe und Mannheim tritt sofort in Kraft.

Erfurt, den 12. Mai 1920. (528)
Eisenbahndirektion.

Vom 16. Mai 1920 an werden die Überfuhrgebühren für die Bahnhöfe Bodenbach, Eger, Reichenberg, Tetschen und Warnsdorf um 100 v. H. erhöht.

Dresden, 14. Mai 1920. (525)
Eisenbahn-Generaldirektion Dresden.

3. Güterverkehr.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 25. Mai 1920 ab wird die badische Station Knielingen OK in das Tarifheft 1 aufgenommen. Die Gesamtentfernungen werden durch Anstoß von 3 km an die Entfernungen von Karlsruhe West gebildet.

Die Station Biberach-Zell hat die Bezeichnung Biberach (Baden) erhalten.

Breslau, den 12. Mai 1920. (526)
Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Badischer Gütertarif.

Mit Wirkung vom 15. Mai 1920 wird das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 2 durch Aufnahme von Holzkohlen, Holzkohlenbriketts, Holzbriketts und Lohkuchen ergänzt. Auf denselben Zeitpunkt wird ferner der Ausnahmetarif 4 (Düngekalktarif) neu eingeführt und der preußische Ausnahmetarif 5 (Wegebaustoffe), dem wir bisher unter Beschränkung auf Schotter beigetreten sind, allgemein übernommen. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 11. Mai 1920. (527)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen der Neubaustrecken Kendenich-Cöln und Nienburg (Weser)-Leese-Stolzenau in die Tarifhefte 5, 6 und 8 sowie 1, 2 und 4 einbezogen. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen und in der nächsten Nummer des gemeinsamen Tarif- usw. Anzeigers.

Frankfurt (Main), 10. Mai 1920. (529)
Eisenbahndirektion.

Teutoburger Wald-Eisenbahn.

Mit Wirkung vom 20. Mai treten mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu den Binnentarifen Nachträge in Kraft. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Gütersloh, den 14. Mai 1920. (530)
Die Direktion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 35. | Berlin, den 22. Mai 1920. | LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, **amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 8 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 40 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 45 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 50 Pf. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 1.35 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C.. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 35. Berlin, den 22. Mai 1920. LX. Jahrgang.

Inhalt:

Wegen des Pfingstfestes fällt die am 26. d. Mts. fällige Nummer der Zeitung aus.

Reichseisenbahnen.

Vom Geheimen Oberbaurat **Gadow**.

Die Frage, welche Ersparnisse beim Übergange des bundesstaatlichen Eisenbahnbesitzes auf das Reich zu erwarten sein werden, ist eine vielumstrittene. Während von der einen Seite ein Milliardenwert in Aussicht gestellt wird, steht die andere der Sache viel skeptischer gegenüber und erwartet nur einige Millionen. Es handelt sich bei dieser Frage aber, wie von vornherein gesagt sein mag, nicht darum, wieviel mehr Überschüsse der Reichseisenbahnbetrieb gegen früher abwerfen wird; denn mit solchen kann leider in der nächsten Zukunft überhaupt nicht gerechnet werden. Es handelt sich darum: Kann das Reich die Eisenbahnen billiger verwalten als die Einzelstaaten, d. h., können die für Betrieb, Unterhaltung und Erneuerung nötigen Ausgaben gegen früher herabgedrückt werden oder nicht? Bei der Schwierigkeit, hierauf eine einigermaßen richtige Antwort zu finden, dürften die in nachstehender Studie zusammengestellten Aufzeichnungen, soweit sie aus der Reichsstatistik entnommen werden konnten, von Interesse sein. Es bleiben darin die Einnahmen unberücksichtigt, und es wird nur untersucht, ob und wo durch die Verreichlichung eine Verringerung der Ausgaben möglich erscheint. Dabei müssen gewisse Annahmen gemacht werden, deren Richtigkeit aber nicht unbedingt verbürgt werden kann.

Die Ausgaben sind bei den einzelnen deutschen Staatseisenbahnen verschieden. Am niedrigsten bei Preußen, das bei seinem ausgedehnten Netz die Vorteile des Großbetriebes genießt; höher bei den anderen Bundesstaaten, die je nur ein kleineres Netz zu verwalten haben. An den deutschen Staatsbahnen ist Preußen mit rund zwei Dritteln, die übrigen Bundesstaaten (einschließlich der Militäreisenbahn) mit einem Drittel beteiligt. Den folgenden Betrachtungen sind die Angaben der deutschen Reichsstatistik von 1913 zugrunde gelegt worden, weil die späteren Jahre schon in die Kriegszeit fallen und kein richtiges Bild ergeben können. Zum Vergleich sind aber auch die einzelnen Ausgabetitel der Betriebsjahre 1910 (Hochkonjunktur) und 1907 (Tiefkonjunktur) angegeben worden.

Vorweg sei bemerkt, daß das Verhältnis der Nebenbahnen zu den Hauptbahnen, das bei den einzelnen Staatsbahnen verschieden ist, keine große Rolle spielen dürfte, weil die Unterschiede nicht sehr erheblich sind. Preußen besaß 1913 an Nebenbahnen 42,6 % seiner gesamten Streckenlänge, Bayern 40,3 %, Sachsen 36,1 %, Württemberg 20,1 %, Baden 15,5 %, Oldenburg 50,4 % und Mecklenburg 58,6 %. In ganz Deutschland sind 40 % aller Staatsbahnen Nebenbahnen. Diese Nebenbahnen erforderten ein kleineres Anlagekapital und verursachen geringere Unterhaltungskosten; dem gegenüber stehen aber auch wegen ihres Minderverkehrs kleinere Einnahmen. Im ganzen wird man keinen großen Fehler machen, wenn man den Einfluß, den sie auf den Ausgabeetat ausüben mögen, nicht besonders berücksichtigt.

Bei der Untersuchung, inwieweit die deutschen Staatsbahnen billiger verwaltet werden können, sobald sie vom Reich übernommen und von diesem einheitlich als ein Netz verwaltet sein werden, wird davon ausgegangen werden müssen, wie sich die Ausgaben bei den einzelnen Staatsbahnverwaltungen zusammensetzen, wie sie entstehen, und worauf sich die Unterschiede bei den einzelnen Ausgabegruppen gründen. Dazu ist ein einheitlicher Maßstab nötig, und dieser dürfte nur die Leistung der Bahnen, ausgedrückt in Wagenachskilometern sein können. Die Anzahl von Beamten und Arbeitern, unter Berücksichtigung ihrer Durchschnittsbesoldung, deren die Einzelverwaltung für die Leistung einer bestimmten Anzahl Wagenachskilometer zur Betriebsbewältigung bedarf, wird für die Beurteilung der persönlichen Ausgaben, die Kosten, welche für eine Betriebsleistung gleicher Größe bei den sächlichen Ausgaben entstehen, für diese einen einigermaßen einwandfreien Wertmesser abgeben.

Die Ausgaben der Eisenbahnverwaltungen sind, wie schon erwähnt:

A. Persönliche Ausgaben.

B. Sachliche Ausgaben.

Diese Ausgaben zerfallen:

A. Bei den persönlichen Ausgaben in Ausgaben für:

α) Verwaltungsdienst.
β) Bahnunterhaltungs- und Bahnüberwachungsdienst.
γ) Bahnhofsabfertigungs- und Zugbegleitungsdienst und
δ) Zugförderungs- und Werkstättendienst.

B. Bei den sachlichen Ausgaben in Ausgaben für:

α) Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände, sowie Beschaffung der Betriebsmaterialien.
β) Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen.
γ) Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Fahrzeuge und der maschinellen Anlagen.
δ) Benutzung fremder Bahnanlagen und für Dienstleistungen fremder Beamten.
ε) Benutzung fremder Fahrzeuge und
ζ) verschiedene Ausgaben.

Die aus einer einheitlichen Verwaltung der Eisenbahnen sich ergebenden mittelbaren Vorteile werden zum Schluß nach der rechnerischen Feststellung besonders erwähnt werden.

A. Persönliche Ausgaben. (Tab. 22, Sp. 53, Tabelle 22, Sp. 65, und (teilweise) Tab. 22, Sp. 71.)

Die gesamten Personalausgaben betrugen:

	1913 ℳ	1910 ℳ	1907 ℳ
in Preußen . . .	1 064 190 378	869 883 475	740 067 278
in den übrigen Bundesstaaten .	431 188 301	364 767 318	305 293 577

An Wagenachskilometern wurden gefahren (Tab. 16, Sp. 23):

	1913	1910	1907
in Preußen . . .	24 604 919 000	20 925 440 000	18 784 727 000
in den übrigen Bundesstaaten .	7 857 395 000	7 009 921 800	6 529 063 100

Somit betrugen die persönlichen Ausgaben für je 100 000 Wagenachskilometer:

	1913 ℳ	1910 ℳ	1907 ℳ
in Preußen . . .	4325	4157	3940
in den übrigen Bundesstaaten .	5488	5204	4676

Insgesamt wurden Bedienstete beschäftigt (Tab. 25, Sp. 64):

	1913		1910		1907	
	Anzahl der Beamten und Arbeiter	Auf je 100000 W.-A.-K.	Anzahl der Beamten und Arbeiter	Auf je 100000 W.-A.-K.	Anzahl der Beamten und Arbeiter	Auf je 100000 W.-A.-K.
in Preußen . . .	559 817	2,2752	488 326	2,3336	486 318	2,5889
in den übrigen Bundesstaaten	214 617	2,7314	200 962	2,8668	187 927	2,8783

Preußen kommt also bei gleicher Betriebsleistung mit weniger Personal aus als die übrigen Bundesstaaten; 1913 z. B. mit 20 %, 1910 mit 22,8 % und 1907 mit 11,2 % weniger.

In den einzelnen Dienstzweigen waren vorhanden:

α) im Verwaltungsdienst (Tab. 25 Sp. 6):

	1913		1910		1907	
	Anzahl der Beamten und Arbeiter	Auf je 100000 W.-A.-K.	Anzahl der Beamten und Arbeiter	Auf je 100000 W.-A.-K.	Anzahl der Beamten und Arbeiter	Auf je 100000 W.-A.-K.
in Preußen . .	23 005	0,0935	20 870	0,0997	19 299	0,1027
in den übrigen Bundesstaaten	11 202	0,1426	10 734	0,1531	10 390	0,1591

Die nichtpreußischen Staatsbahnen beschäftigten also 1913: 52,5 %, 1910: 53,5 % und 1907: 54,5 % mehr Personal als Preußen.

In diesem Dienst überwiegen die Beamten gegen die Arbeiter. Im Jahre 1913 (auf alle deutschen Bahnen bezogen) standen 81,36 % Beamten nur 18,64 % Arbeiter gegenüber. (Preußen: 78,56 % Beamte, 21,44 % Arbeiter, die übrigen Bundesstaaten: 87,10 % Beamte und 12,90 % Arbeiter.)

Es kann als wohl erreichbar bezeichnet werden, daß nach Übernahme der Staatsbahnen durch das Reich der eigentliche Verwaltungsdienst auch bei den nichtpreußischen Verwaltungen mit dem preußischen geringeren Satz an Bediensteten geleistet werden könnte, denn es werden mancherlei Vereinfachungen eintreten. Die Zentralinstanzen fallen zum Teil fort; auch das Rechnungswesen wird eingeschränkt, weil die umständlichen Abrechnungen zwischen den einzelnen Staatsbahnverwaltungen nicht mehr nötig sind. Wenn auch die jetzt vorhandenen Eisenbahndirektionen bleiben müßten, so könnte doch eine zweckmäßigere Abgrenzung der Bezirke vorgenommen werden. Einzelne Ämter an den jetzigen Grenzen der verschiedenen Staatsbahnen könnten vielleicht ganz entfallen. — Allerdings zahlt Preußen (die jetzt überholten Verhältnisse von 1913 zugrunde gelegt) an seine Beamten höhere Gehälter, und diese müssen dann vom Reich auch den von den anderen Bundesstaaten übernommenen Bediensteten gewährt werden.

Die Durchschnittsausgaben Preußens betrugen im eigentlichen Verwaltungsdienst für jeden Bediensteten im Jahre 1913 3406 ℳ, die der übrigen Bundesstaaten 3286 ℳ. Wenn der preußische Satz an Bediensteten im Verwaltungsdienst auch für die anderen Bundesstaaten mit Staatsbahnbesitz zur Anwendung gekommen wäre, würde dieser Dienst (1913 zugrunde gelegt) mit 30 350 statt mit 34 207 Köpfen geleistet worden sein. Diese 30 350 Köpfe bedingten (den preußischen Satz von 3406 ℳ zugrunde gelegt) eine Ausgabe von 30 350 mal 3406 = 103 372 100 ℳ. Statt dessen sind (1913) ausgegeben: 115 149 499 ℳ. Die Ersparnis würde also 115 149 499 weniger 103 372 100 = 11 777 399 ℳ betragen haben.

β) im Bahnunterhaltungs- und Bahnbewachungsdienst (Tab. 25, Sp. 22):

	1913		1910		1907	
	Anzahl der Beamten und Arbeiter	Auf je 100000 W.-A.-K.	Anzahl der Beamten und Arbeiter	Auf je 100000 W.-A.-K.	Anzahl der Beamten und Arbeiter	Auf je 100000 W.-A.-K.
in Preußen . .	136 660	0,5554	125 360	0,5991	123 488	0,6574
in den übrigen Bundesstaaten	47 924	0,6099	46 721	0,6665	46 152	0,7069

Die nichtpreußischen Staatsbahnen beschäftigten also 1913: 9,8 %, 1910: 11,3 % und 1907: 7,5 % mehr Personal in diesem Dienst als Preußen. Bei den sämtlichen deutschen Staatsbahnen waren hier 80,97 % Arbeiter und nur 19,03 % Beamte; in Preußen 81,80 % Arbeiter und 18,40 % Beamte, in den anderen Bundesstaaten 78,60 % Arbeiter und 21,40 % Beamte. Hier überwogen die Arbeiter bedeutend über die Beamten. Der höhere Personalstand der nichtpreußischen Staatsbahnen wird zum Teil in der Beschaffenheit des Oberbaues begründet gewesen sein, auch vielleicht in der etwas anderen Leistungsfähigkeit der süddeutschen Arbeiter. Mit Ausnahme von Baden haben die anderen (nichtpreußischen) Staatsbahnen fast durchweg noch leichteren Oberbau als Preußen, das mit der Einführung des schwereren Oberbaues auf allen wichtigen Strecken weit vorgeschritten ist. Ein leichterer Oberbau bedarf aber wegen seiner schnelleren Abnutzung auch häufigerer Unterhaltungsarbeiten, und dazu ist ein Mehr an Personal erforderlich. Dieses Mehr gegen Preußen dürfte aber bei einer einheitlichen Verwaltung durch das Reich mit 5 % angemessen bewertet sein, weil sich in den Unterhaltungsbezirken an den jetzigen Verwaltungsgrenzen manches wird ersparen lassen, sobald die Grenzen fallen. Unter dieser Annahme würden die nichtpreußischen Staatsbahnen 1913 mit 0,5832 Bediensteten für je 100 000 Wagenachskilometer Betriebsleistung ausgekommen sein, und nicht 47 924, sondern nur 45 824 Köpfe gebraucht haben. Das ergibt eine Ersparnis von 2100 Köpfen. Für diese werden aber nicht die preußischen, sondern die übrigen bundesstaatlichen Besoldungsdurchschnittssätze zu rechnen sein, weil es sich vorwiegend um Arbeiter handelt, für welche für die Besoldung die ortsüblichen Löhne die Grundlage bilden. Dieser Durchschnittssatz betrug 1177 *M* (in Preußen 1133 *M*). Es errechnet sich hieraus beim Bahnunterhaltungs- und Bahnbewachungsdienst eine Ersparnis von 2100 × 1170 = 2 471 700 *M*.

γ) im Bahnhofsabfertigungs- und Zugbegleitungsdienst (Tab. 25, Sp. 37):

	1913		1910		1907	
	Anzahl der Beamten und Arbeiter	Auf je 100000 W.-A.-K.	Anzahl der Beamten und Arbeiter	Auf je 100000 W.-A.-K.	Anzahl der Beamten und Arbeiter	Auf je 100000 W.-A.-K.
in Preußen	238 292	0,9685	206 916	0,9888	212 848	1,1331
in den übrigen Bundesstaaten	99 196	1,2625	92 268	1,3162	84 782	1,2985

In diesem Dienste wurden etwa gleich viel Beamte und Arbeiter beschäftigt. Das Verhältnis war 1913 in Preußen: 50,75 % Arbeiter, 49,25 % Beamte; in den übrigen Bundesstaaten: 46,15 % Arbeiter, 53,85 % Beamte. Bei allen Staatsbahnen: 49,40 % Arbeiter und 50,60 % Beamte. Die nichtpreußischen Staatsbahnen hatten in diesem Dienst 1913: 30,4 %, 1910: 33,1 % und 1907: 14,6 % mehr Personal als Preußen. Es kann nicht mit Sicherheit beurteilt werden, worauf sich dieser höhere Personalstand gründete. Volkserziehung und Volksgewohnheiten mögen dabei eine Rolle gespielt haben, auch wohl die gegen Preußen etwas andere dienstliche Erziehung der Bediensteten. Es wird auch die doppelte Personalbesetzung auf Gemeinschaftsstationen einen Einfluß ausgeübt haben, der sich bei dem großen preußischen Netz viel weniger in der Gesamtzahl geltend machte, als bei den kleineren Verwaltungen. Außerdem dürften die verschiedenen Dienst- und Ruhezeiten eine Rolle gespielt haben. Um zu einem Ergebnis zu gelangen, soll deshalb auch hier die vielleicht annähernd richtige Annahme gemacht werden, daß bei einer einheitlichen Verwaltung aller Bahnen durch das Reich den eigenartigen Verhältnissen der nichtpreußischen Staatsbahnen genügend Rechnung getragen wird, wenn diesen Bahnen ein gegen Preußen um 5 % höherer Personalstand im Bahnhofsabfertigungs- und Zugbegleitungsdienst zugestanden wird. Diese Annahme erscheint um so mehr berechtigt zu sein, als sich besonders beim Zugbegleitungsdienst manches wird ersparen lassen, wenn die Personale über die jetzigen Grenzen hinaus weitgehender als bisher verwendet werden können. Dann würden die nichtpreußischen Staatsbahnen 1913 mit 1,0169 Bediensteten auf je 100 000 Wagenachskilometer Betriebsleistung ausgekommen sein, d. h. sie hätten nicht 99 196, sondern nur 79 902 Köpfe gebraucht, also 99 196 weniger 79 902 = 19 294 gespart. Preußen gab in diesem Dienst jährlich 1722 *M* für den Kopf aus, die übrigen Bundesstaaten aber, weil sie mehr Beamte als Arbeiter darin beschäftigt haben, 1844 *M*. Dieser letztere Satz ist maßgebend. Dann errechnet sich im Bahnhofsabfertigungs- und Zugbegleitungsdienst eine Ersparnis von 19 294 × 1844 = 35 578 136 *M*.

δ) im Zugförderungs- und Werkstättendienst (Tab. 25, Sp. 52):

	1913		1910		1907	
	Anzahl der Beamten und Arbeiter	Auf je 100000 W.-A.-K.	Anzahl der Beamten und Arbeiter	Auf je 100000 W.-A.-K.	Anzahl der Beamten und Arbeiter	Auf je 100000 W.-A.-K.
in Preußen	161 860	0,6578	135 180	0,6460	130 683	0,6957
in den übrigen Bundesstaaten	56 295	0,7165	51 239	0,7309	46 603	0,7138

Hier überwogen die Arbeiter gegen die Beamten. Das Verhältnis war in Preußen: 73,19 % Arbeiter, 26,81 % Beamte; in den übrigen Bundesstaaten: 68,49 % Arbeiter, 31,51 % Beamte; bei allen deutschen Staatseisenbahnen: 71,98 % Arbeiter und 28,02 % Beamte. Die nichtpreußischen Staatsbahnen hatten in diesem Dienst 1913: 8,9 %, 1910: 13,1 % und 1907: 2,6 % mehr Personal als Preußen.

Im Zugförderungs- und Werkstättendienst hätten größere Ersparnisse kaum gemacht werden können, wenn das Reich die Verwaltung geführt hätte. Etwas wohl im Zugförderungsdienst, aber nicht in erheblichem Umfange. Gar nicht aber im Werkstättendienst. Die nichtpreußischen Staatsbahnen beschäftigten allerdings in den Werkstätten mehr Personal als Preußen. Das ist aber begründet; denn diese Verwaltungen halten nach Ausweis der Reichsstatistik ihre Betriebsmittel viel länger im Dienst, weil sie wirtschaftlich nicht in der Lage sind, allen Verbesserungen an den Fahrzeugen so schnell zu folgen, wie eine so große Verwaltung wie in Preußen. So besaß Preußen z. B. 1913 nur 2796 Lokomotiven (= 12,9 % seines Bestandes), die älter als 20 Jahre waren, die übrigen Bundesstaaten aber 2346 Stück (= 32,9 % ihres Bestandes). Die alten Lokomotiven erfordern aber naturgemäß eine häufigere Ausbesserung als neuere. Dasselbe gilt von den Wagen. Dieser Übelstand wird sich, wenn das Reich die Bahnen übernommen hat, auch erst nach Jahren und nur allmählich beseitigen lassen.

Die gesamten Ersparnisse, die sich hiernach bei den persönlichen Ausgaben (α—δ) erreichen lassen, betragen somit:

11 777 399 + 2 471 700 + 35 578 136 = 49 827 235 *M*.

(Schluß folgt.)

Die Eisenbahnen Litauens und des Baltikums zu russischer Zeit und ihre Entwicklung durch den Krieg.

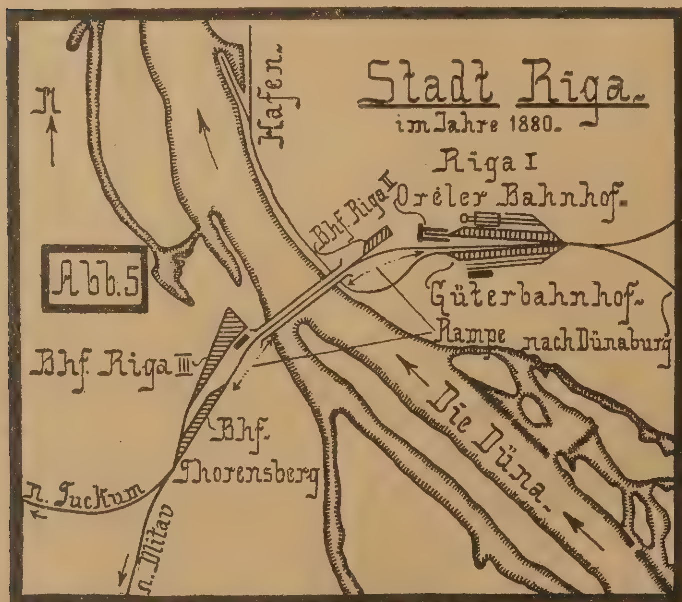
Von Regierungsbaumeister **Georg Neumann** in Beuthen (Oberschlesien).

Teil II. (Livland und Estland.)

Fortsetzung und Schluß zu Nr. 83 und 84, Jahrgang 1919 d. Ztg.

Der erste Schienenweg in baltischen Landen war die im Jahre 1861 eröffnete 218 km lange Riga-Dünaburger Eisenbahn. Bei diesem Bahnbau, der altem hanseatischen Unternehmergeiste sein Entstehen verdankt, war es weniger von Bedeutung, den Anschluß an die Durchgangsstrecke Warschau-Petersburg zu gewinnen, als vielmehr dem Hafenplatze Riga den Weg in die Kornkammer Zentralrußlands und der Ukraine über Witebsk, Brjänsk, Orel zu eröffnen. Bisher war der Handel Rigas auf die spärlichen Zufuhren aus der allernächsten Umgebung auf der Landstraße und auf dem Wasserwege — der Düna — angewiesen. Der reißende, nicht regulierte Dünastrom mit seinen schwierigen Eisverhältnissen gestattete einen lebhaften Schiffsverkehr nur auf kurze Zeit im Frühjahr. Erst mit dem Ausbau der Riga-Oreler Eisenbahn, insbesondere als diese im Jahre 1871 den größten und verkehrsreichsten Wasserweg Rußlands — die Wolga — bei Zarizyn erreichte, sehen wir Riga zu dem größten russischen Handelshafen an der Ostsee emporblühen. War es anfangs vorzugsweise Getreide, das nach Eröffnung der Bahn neben den schon früher ausgeführten Handelsartikeln, wie Holz, Flachs, Hanf, Ölkuchen, über Riga auf den Weltmarkt kam, so traten allmählich Eier, Butter, Fleisch, Felle und Häute als Handelsware auf. (Näheres siehe: Dr. Mertens, Dreißig Jahre russischer Eisenbahnpolitik.)

Die Riga-Dünaburger Eisenbahn endigte in Riga in dem noch jetzt im Betriebe befindlichen alten Oreler Kopfbahnhof (Bhf. Riga I oder Riga Hauptbhf.). Der Lokomotivschuppen und eine Reparaturwerkstätte lagen auf der Nordseite des Empfangsgebäudes, während sich südlich der Bahnsteige die Anlagen für den Güterverkehr befanden, auf einem Gelände, das später von dem großen Dienstgebäude der Riga-Oreler Eisenbahnbetriebsdirektion eingenommen wurde. (Siehe Abbildung 5.) Eine große Anzahl von Eisenbahnschuppen, die

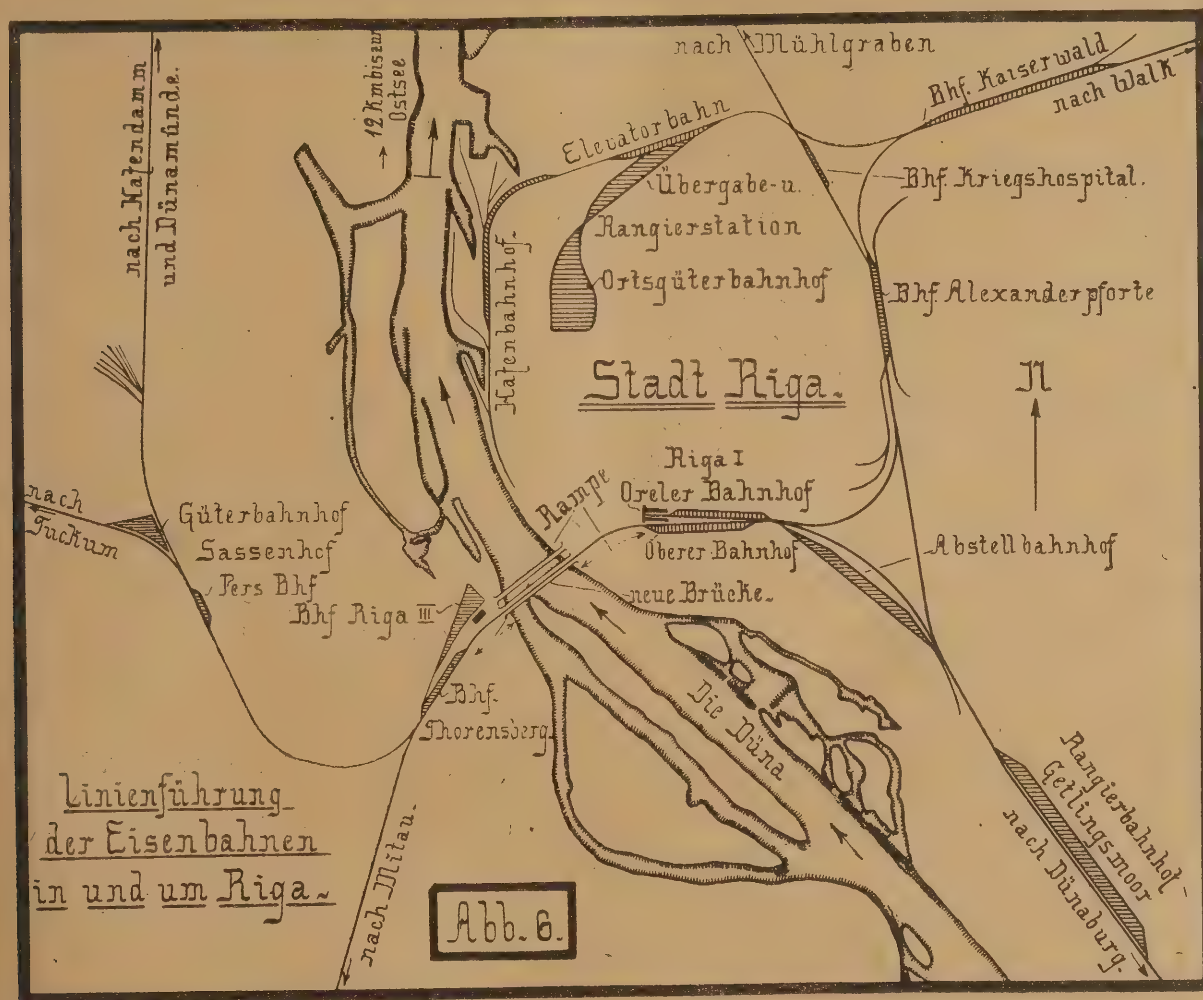


früher Gleisanschluß hatten und vor Errichtung der großen Silos am Hafen dem Getreideverkehr dienten, ist noch jetzt vorhanden und wird anderen Zwecken nutzbar gemacht. Die Ladestellen und Schiffsliegeplätze am Ufer der Düna wurden durch einen Hafenanschluß bedient, der über den Vorplatz des Empfangsgebäudes ging und zwischen Personen- und Güterbahnhof einmündete. Im Jahre 1868 eröffnete die Riga-Dünaburger Eisenbahngesellschaft die 40 km lange Strecke Riga-Mitau, die auf dem gegenüberliegenden Dünaufer im Vororte Thorensberg in einem Kopfbahnhof mit seitlich liegendem Empfangsgebäude endigte (Bhf. Riga III). Die Bahnlinien Riga-Dünaburg und Riga-Mitau hatten anfangs keine feste Gleisverbindung miteinander, bis im Jahre 1872 die über 900 m lange Gitterträgerbrücke über die Düna eröffnet wurde, die dem Eisenbahn- und Straßenverkehr gleichzeitig diente. Auf dem rechten Ufer der Düna wurde die Brückenrampe auf das bisher von dem Gleisanschluß zum Hafen benutzte Gelände zwischen Empfangsgebäude und Düna gelegt, während die Hafenbahn schienenfrei unter der Brückenrampe hindurchgeführt wurde. Auf der Thorensberger Seite ließ sich eine direkte Einführung der Verbindungsbahn in den vorhandenen Bahnhof wegen der langen Brückenrampe nicht ermöglichen, so daß Bhf. Riga III vom rechten Dünaufer aus nur durch Sägebewegung erreicht werden kann. Als mit Eröffnung der Strecke Thorensberg-Sassenhof-Bolderaa-Hafendamm (20 km) und Sassenhof-Tuckum (59 km) ein starker Bäderverkehr einsetzte, wurde auf der Stadtseite hoch neben der Brückenrampe ein Vorortbahnhof angelegt (Bhf. Riga II). Da in der kommenden Zeit nach und nach alle Züge in Richtung Mitau und Tuckum auf dem rechten Dünaufer abfuhren, wurde der Bahnhof Riga III für den Personenverkehr geschlossen; er diente seitdem nur noch für den von Litauen und Kurland kommenden Güterumschlag. Zur Abwicklung des Personenverkehrs des linken Dünaufers wurde der Bahnhof Thorensberg am Auslauf der Brückenrampe eröffnet.

Das Jahr 1872 bringt die Inbetriebnahme der 10 km langen Bahnlinie von Riga I über Alexanderpforte, Bahnhof Kriegs-Hospital, Rote Düna nach Mühlgraben. (Siehe Abb. 6.) Durch den Bau dieser Anschlußstrecke wurden die Umschlagmöglichkeiten von Bahn zu Schiff bedeutend vergrößert, da die Düna bis nach Mühlgraben auch von Seeschiffen mit mehr als 6 m Tiefgang befahren werden kann. Am Ende der achtziger Jahre wurde vom Bahnhof Kriegs-Hospital abzweigend die im Norden von Riga verlaufende Elevatorbahn gebaut, welche die neuen Kaianlagen am Andreas- und Zollhafen und insbesondere die großen Silospeicher bediente. An die Elevatorbahn wurde von Süden her der am Weidendamm liegende neue große Ortsgüterbahnhof für die Stadt Riga und eine Rangierstation angeschlossen, nach deren Inbetriebnahme die Güterladeanlagen am Oreler Bahnhof und das unter der Brückenrampe hindurchgehende Hafenbahngleis beseitigt werden konnten. Die Bedienung des Hafens fand von diesem Zeitpunkte ab lediglich über die Elevatorbahn statt. Im Jahre 1889 wurde die 303 km lange Strecke Riga-Walk-Pskow und zwar als Staatsbahn gebaut. Sie fand ihren Ausgangspunkt in dem im Nordosten der Stadt Riga belegenen Petersburger Bahnhof (Bhf. Kaiserwald). Hier fuhren die Personenzüge in Richtung Walk, Dorpat, Reval und Narwa ab, während der Durchgangsreiseverkehr nach Petersburg seinen Weg vom Oreler Bahnhof über Dünaburg nahm. Erst mit Verstaatlichung der Riga-Dünaburger Bahn im Jahre 1894 wurden auch die Personenzüge aus Richtung Walk vom Petersburger Bahnhof über Alexanderpforte nach Riga Hauptbhf. eingeführt. Südlich der alten Gitterträgerbrücke war im Jahre 1912 eine zweigleisige Eisenbahnbrücke aus Zweigelenkbogenträgern mit Zugband dem Betriebe übergeben worden. Die alte Brücke wurde dem Fuhrwerksverkehr zur Verfügung gestellt. Als der Krieg ausbrach, waren die Eisenbahnanlagen Rigas in vollem Umbau. Der Oreler Kopfbahnhof mit seinen in Straßenhöhe liegenden Gleisen und Werkstattsgebäuden sollte beseitigt werden, um einem Durchgangsbahnhof mit Vorgebäude und schienenfrei unterführten Straßen Platz zu machen. Infolge Inbetriebnahme der neuen Eisenbahnbrücke mußte der Vorortbahnhof Riga II neben der alten Brücke aufgegeben werden. Als Ersatz wurden für den Bäderverkehr und für die Züge in Richtung Mitau zwei hochliegende Mittelbahnsteige des neuen Durchgangsbahnhofs auf dem Gelände des früheren Güterbahnhofs neben dem alten Empfangsgebäude ausgebaut. Die Leerparks der vom linken Dünaufer her ankommenden Züge wurden über eine Steilrampe nach dem weiter östlich liegenden Abstellbahnhof gefahren, der ebenfalls von den im tief liegenden alten Kopfbahnhof endigenden Zügen des rechten Dünaufers benutzt wurde. Dieser Betriebszustand bestand bis zum Tage der Einnahme Rigas; nach anfänglicher Änderung wurde er später von den Deutschen in gleicher Weise wiederhergestellt, so daß im unteren Bahnhof die Breitspurzüge des linken Dünaufers, und im oberen Bahnhof die deutschen Vollspurzüge endigten. Zur Bildung der Güterzüge der

Strecke Riga-Dünaburg und zur Rangierung der ankommenden Wagen nach den einzelnen Bahnhöfen, Häfen und Ladestellen der Stadt Riga war von den Russen der Ausbau des über 6 km langen zweiseitigen Verschiebebahnhofs Getlingsmoor im Südosten von Riga in Angriff genommen worden. Fertiggestellt waren ein ringförmiger Lokomotivschuppen mit 30 Ständen und zugehörigen Werkstattsgebäuden, Wasserturm, Bekohlungsanlage, Übernachtungsgebäude, Umladebühne und mehrere Dienstwohngebäude. Von den Gleisanlagen waren nur 14 Gleise der östlichen Richtungsgruppe vorhanden, während die übrigen Gleisgruppen, soweit sie bereits fertiggestellt waren, wegen Mangels an Oberbau im Kriege wieder abgebaut werden mußten. Um die Zuführung der Übergabezüge vom Verschiebebahnhof Getlingsmoor und dem Bahnhof Kaiserwald nach der Elevator- und Hafenbahn ohne Kopfmachen zu ermöglichen, wurden direkte Verbindungsstrecken erbaut, so daß im Nordosten und Südosten von Riga zwei große Gleisdreiecke entstanden. Der Bahnhof Alexanderpforte diente vorzugswickelt, die eine beherrschende Stellung im russischen Verkehrs-, Handels- und Industrieleben einnimmt.

Eine weitere Ost-Westverbindung zur Förderung des Verkehrs innerhalb der Grenzen der baltischen Provinzen und des Warenaustausches mit dem russischen Hinterlande war die im Jahre 1889 eröffnete Bahn Riga-Walk-Pskow mit der Anschlußstrecke Walk-Dorpat. Dieser Bahnbau ist die einzige Leistung des russischen Staates zur Belebung von Handel und Verkehr in Livland, während alle anderen Bahnlinien privater Unternehmungslust ihr Entstehen verdanken. Auf der Anfangsstrecke von Riga bis Hinzenberg hat die Bahn einen starken Arbeiterverkehr nach den im Umkreise der Stadt liegenden Industriewerken zu bewältigen, weiterhin bis Segewold wird sie auch viel von Ausflüglern nach dem malerisch gelegenen, tiefeingeschnittenen Tal der livländischen Aa benutzt, in dem die wohlhabenden Kreise der Stadt Riga ihre Sommersitze (Datschen) haben. Wolmar und Walk sind von Bedeutung als Überladebahnhöfe zwischen der Hauptbahn und den als Zu-



weise dem Vorort- und Arbeiterverkehr der Strecke Riga-Hinzenburg, auch zweigten aus ihm die Anschlußgleise einer großen Anzahl wichtiger Fabrikbetriebe ab. Bahnhof Kaiserwald verlor nach Einführung der Züge aus Richtung Walk in den Oreler Kopfbahnhof seine große Bedeutung für den Personenverkehr. Mit seinen 10 Gleisen von Zuglänge diente er später zum Verschieben der Güterzüge der Richtung Walk und zum Bilden von Übergabezügen nach Getlingsmoor, Mühlgraben, Orts- und Hafenbahnhof Riga.

Kreuzburg ist der Bahnhof der Riga-Oreler Bahn für den auf dem linken Dünaufer liegenden Ort Friedrichstadt. (Siehe Abb. 7.) Die Moskau-Windaubahn überkreuzte ihn schienenfrei an seinem Nordwestende und stand vom Bahnhof Silan und der Überführungsbrücke her mit ihm in Gleisverbindung, so daß ein gegenseitiges Überleiten der Züge aus beiden Richtungen möglich war. Nach Inbetriebnahme der Moskau-Windaubahn im Jahre 1901 hat sich auf der Strecke Riga-Kreuzburg-Rjeshiza (Rositten) der gesamte Verkehr des Rigaer Hafens mit Sibirien und der Hauptstadt Moskau abgefuhrbahnen bezeichneten schmalspurigen Kleinbahnen des Landes. Pskow, südlich vom Peipussee gelegen, eine Stadt von ausgesprochen russischem Charakter, war anfangs nur Bahnhof der Nordwestbahn. Durch Einführung der Strecken von Walk und Bologoje entwickelte es sich zu einem bedeutenden Knotenpunkt. Bereits zu russischer Zeit waren die Gleisanlagen den Anforderungen des Personen- und Güterverkehrs nicht mehr gewachsen. Anstatt zu großzügigem Umbau zu schreiten, wurde der Bahnhof durch Ausbau von Vorbahnhöfen an jeder der einmündenden Strecken erweitert und das Rangiergeschäft auf diese Weise stark verzettelt. Wie in Rußland fast allgemein üblich, lag auch hier der Maschinenschuppen gegenüber dem Empfangsgebäude, so daß eine Erweiterung der Bahnsteiganlagen und eine Vermehrung der Güterzugdurchfahrgleise unmöglich war. Um letzteren Übelstand auszugleichen, wurde auf der anderen Seite des Lokomotivschuppens eine die beiderseitigen Vorbahnhöfe verbindende Güterumgehungsbahn gebaut. Zur Erleichterung des Personenverkehrs wurde auf dem stark belebten Bahnhofsvor-

platz ein weiterer Bahnsteig angelegt. Ganz besonders kritisch sollen sich die betrieblichen Verhältnisse gestaltet haben, als im Kriege noch die Einführung der beiden strategischen Bahnen von Narwa und von Polozk notwendig wurde. So gibt Pskow ein typisches Bild für einen Bahnhof, dessen Umbau im rechtzeitigen Augenblick verabsäumt worden ist. In wirtschaftlicher Beziehung vermittelte Pskow durch die von Rybinsk herkommende Bahnlinie den gesamten Verkehr des Produktionsgebiets der oberen Wolga mit dem Ausfuhrhafen Riga. Die Strecke Rybinsk-Pskow trifft außerdem bei Bologoje die



wichtige Nikolaibahn, von der ganz bedeutende Mengen von Flachs, Holz und Brettern für Riga gebracht wurden.

Den zweitgrößten Hafen des Baltikums besitzt Reval, die Hauptstadt der Provinz Estland. Hoch am Meer auf felsigem Grunde gelegen, zeigt Reval mit seinen alten, stolz in die Lüfte ragenden Kirchtürmen, dem Deutschordensschloß und der Stadtmauer das anmutende Profilbild einer uralten deutschen Stadt. Ganze 10 Jahre nach Bau der Riga-Dünaburger Bahn mußten vergehen, bis auch Reval nach harten Kämpfen um die Konzession eine Eisenbahnverbindung in der Richtung Rußland erhielt. Mit Eröffnung der 414 km langen baltischen Bahn von Baltischport über Reval nach Petersburg bzw. Tosno im Jahre 1870 war dem Hafen von Reval die Möglichkeit gegeben, die Schiffahrtsperiode für den Petersburger Handel ganz erheblich zu verlängern. Während der Hafen von Petersburg etwa 150 Tage im Winter zugefroren ist, war Reval durchschnittlich nur an 51 Tagen durch Eis behindert. Die Eisversetzung konnte jedoch meist mit Hilfe starker Eisbrecher überwunden werden. Ergänzend für Reval tritt dann noch der Hafen von Baltischport als Winterhafen für Petersburg hinzu, der nur an 27 Tagen geschlossen ist. So nehmen diese beiden Häfen Estlands während der Wintermonate fast den ganzen Ausfuhrhandel des Petersburger Zufuhrgebiets vom Ural und der oberen Wolga her auf. Als eigenen Handel vermittelten Reval und Baltischport den Warenaustausch mit dem Moskauer Gebiet, wobei die Einfuhr von Gummi, Kautschuk, Kohlen, Metallen, Maschinen und Maschinenteilen den wichtigeren Teil der Handelsbewegung ausmachte. Der Hafen von Reval besitzt unter dem Schutze von Wellenbrechern ausgezeichnete Schiffsliegeplätze mit leistungsfähigen Umschlagseinrichtungen. Eine große Anzahl von Werften und industriellen Anlagen verteilt sich um die einzelnen Hafenbecken. Der Kriegshafen wurde in den ersten Kriegsjahren bedeutend erweitert, insbesondere sind Hallen und Werkstätten zur Unterbringung und Ausbesserung von U-Booten von englischen Ingenieuren geschaffen worden. Die von Petersburg herkommende Bahnlinie umfährt in großem Bogen die Stadt und mündet von Süden her in den am Fuße der Burg liegenden, stark eingeengten baltischen Bahnhof, in dem sämtliche Personenzüge Kopf machen. Am Nordende des Personenbahnhofs nimmt die Hafenbahn ihren Anfang, die sich in eine große Anzahl von Lade-, Aufstell- und Privatanschlußgleisen verzweigt. Eine leistungsfähige Eisenbahnwerkstätte dient zur Ausbesserung der im Betriebe schadhaft gewordenen Maschinen und Wagen. Die Wagenbauanstalt Dwigatel im Osten von Reval beschäftigt sich vorzugsweise mit der Herstellung von Kühl- und Kälteschutzwagen für die Beförderung von Fleisch, Fischen, Butter oder Blumen, Gemüse und Südfrüchten. Mit Ausbau des Kriegshafens wurde Reval auch von der Landseite in weitem Umkreise durch Außenforts stark befestigt. Die 75-cm-spurige Festungsbahn diente zur Baustoffbeförderung für die Schanzarbeiten. Man ließ sie auch nach deren Fertigstellung bestehen, um eine Verbindung mit dem Stadtinnern zu behalten und die Munitionsversorgung zu erleichtern.

Bei Narwa überquert die baltische Bahn auf weitgespannter Brücke die Narowa, den Abfluß des Peipussees. Die Wasserfläche dieses großen Binnensees liegt 30 m über dem Spiegel der Ostsee. In gewaltigen Kaskaden stürzen die Wassermassen oberhalb des Bahnhofs Narwa über die Kalksteinbänke der Narowa hinweg. Unter englischem Einfluß entstanden hier große Spinnereibetriebe, welche die in Elektrizität umgewandelte Kraft der Staustufe zum Antrieb der Webstühle ausnutzen. Am Fuße der Wasserfälle überkreuzt die alte Handels- und Heerstraße vom Baltikum nach Petersburg die Narowa, welche die Grenze zwischen den Provinzen Estland und Ingermanland bildet. Zwei mächtige, auf hohem Fels gelegene Burgen überwachten zur Schwedenzeit diesen wichtigen Grenzübergang. Unterhalb der Stromschnellen wird die Narowa wieder schiffbar, die sich bei dem idyllisch gelegenen Badeort Hungerburg in den Finnischen Meerbusen ergießt. An der baltischen Bahn liegt ferner Wesenberg, das Urbild eines baltischen Landstädtchens. Von hier aus geht eine 20 km lange Privatanschlußbahn nach dem an der Ostsee belegenen Hafen Kunda. Taps ist von Bedeutung als Einmündungsbahnhof der im Jahre 1876 eröffneten 113 km langen Bahnstrecke nach Dorpat, der alten Universitätsstadt am Ufer des Embach, die später auch von Süden her aus Richtung Walk an die Bahnlinie Riga-Pskow Anschluß erhielt. Im Jahre 1905 wurde die inzwischen verstaatlichte baltische Bahn von Kegel bis Hapsal verlängert. Hapsal, ein sauberes estnisches Seestädtchen und aufblühender Badeort, besitzt einen großen Fischereihafen und kann auch von Seeschiffen geringeren Tiefgangs angelaufen werden. Dem Hafen kulissenartig vorgelagert ist eine Anzahl von bewaldeten Kalksteinriffen und kleineren Inseln, welche die Schiffahrt sehr erschweren. Südlich von Hapsal bei Rohoküll hatten die Engländer während des Krieges einen stark befestigten U-Boot-Stützpunkt ausgebaut, der mit dem Bahnhof Hapsal durch ein mehrere Kilometer langes Anschlußgleis verbunden war. In der geschützten Bucht waren ausgedehnte maschinelle Anlagen und Reparaturwerkstätten entstanden. Zur Aufspeicherung von Naphtha und Öl dienten große eiserne Behälter, aus denen direkte Rohrleitungen nach den hölzernen Molen zum Überfüllen des Betriebsstoffs auf die U-Boote führten. Bei Besetzung des Landes fanden die Deutschen nur eine wüste Trümmerstätte vor, da der abziehende Feind die Molen verbrannt und Maschinen und Baulichkeiten durch Sprengung vernichtet hatte.

Außer den eben besprochenen Bahnen mit russischer Breitspur war in Livland und Estland in den letzten Jahrzehnten ein ausgedehntes Netz von Schmalspurbahnen mit 75 cm Spurweite entstanden. Es wurden mit Hilfe der I. Gesellschaft für Zufuhrbahnen erbaut in den Jahren 1897 bis 1901 die Strecken: Walk-Pernau (125 km lang), Moiseküll-Fellin (45 km lang), Fellin-Reval (150 km lang) und Allenküll-Weißenstein (13 km lang). Ferner wurden eröffnet durch die Livländische Zufuhrbahngesellschaft im Jahre 1903 die Strecke Walk-Alt Schwaneburg-Stokmannshof (210 km lang), und durch die Wolmarer Zufuhrbahngesellschaft in den Jahren 1911 bis 1914 die Strecke Smilten-Wolmar-Hainasch (112 km lang). Die Schmalspurbahnen, denen man in Rußland den bezeichnenden Namen „Nährbahnen“ zulegte, dienten zur Erschließung des Landes und waren die Zubringerlinien für die Hauptbahn. Die zuerst eröffnete Strecke brachte den Anschluß des Hafenplatzes Pernau an den wichtigen Hauptbahnknotenpunkt Walk. Der Pernaufluß gestattete an seiner Mündung die Einfahrt von kleineren Seeschiffen, die neben Getreide insbesondere Flachs aus den Kreisen Fellin und Dorpat verfrachteten. In Walk fand der Übergang von Schmalspur zur Hauptbahn und umgekehrt statt. Der Bahnhof war in bezug auf den Überladeverkehr an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit angekommen; nur durch großzügigen Umbau wäre eine Schaffung von weiteren Überlademöglichkeiten zu erreichen gewesen. Bei Moiseküll biegt die Revaler Strecke nach Norden ab, berührt das Landstädtchen Fellin und nimmt bei Allenküll den Anschluß von Weißenstein auf. Im Kriege wurde durch ein russisches Eisenbahnbataillon die Verbindungsstrecke von Weißenstein nach Tamsal an der Hauptbahn erbaut, so daß Fellin und Pernau aus Richtung Petersburg leichter über Tamsal erreicht werden konnten und eine Entlastung des Überladebahnhofs Walk eintrat. In Reval wurde der Umladeverkehr zwischen Hauptbahn und Schmalspur auf dem Bahnhof Dwigatel im Osten der Stadt abgewickelt. Die I. Gesellschaft für Zufuhrbahnen, der in Rußland ein großes Netz von schmalspurigen Privatbahnen unterstand, hatte ihren Sitz in Petersburg. Zu ihr gehörten außer der Pernau-Revaler Bahn (zusammen 333 km lang) insbesondere die in Litauen gelegene Bahn Ponewjesh-Nowoswjenziany-Bereswetsch (270 km lang). Die Betriebsdirektion in Pernau stand unter der Leitung des Oberingenieurs Kryczanowski, der mit einem Stabe von meist polnischen Beamten bei den schwierigen Betriebsverhältnissen infolge Mangels an Öl und Stoffen für die Bahnunterhaltung und Ausbesserung der Maschinen Anerkennenswertes geleistet hat. Die livländische Zufuhrbahn von Walk über Alt Schwaneburg nach Stokmannshof an der Düna war ein deutsches Unternehmen. Die Gesellschaft geriet während des Krieges in Vermögensverfall, so daß die Betriebsführung von dem russischen Staat übernommen werden mußte, der die Strecke Alt Schwaneburg-Stokmannshof später aus strategischen Gründen hauptbahnmäßig ausbaute.

Die schmalspurigen Zufuhrbahnen oder, wie man sie auch nannte, die Bahnen von örtlicher Bedeutung führen ihr Entstehen auf den kaiserlichen Ukas vom 1. April 1870 zurück, der den Bau von billigeren Eisenbahnen anordnete. Diese örtlichen Bahnlinien sollten den durchgehenden Hauptbahnen größere Gütermengen zuführen und durch die billigere Herstellung die Möglichkeit schaffen, eine größere Zahl von Nebenlinien zu bauen. Durch ausgedehnte Verlängerung wuchsen diese Bahnen aber größtenteils über eine örtliche Bedeutung hinaus und erreichten bald die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit, da die Schmalspur nicht geeignet ist, einen starken Verkehr auf weite Entfernungen zu vermitteln. Dazu kamen dann noch die großen Unbequemlichkeiten, die Kosten und der Zeitverlust, die mit der notwendigen Umladung an allen Treffpunkten mit den Vollspurbahnen verbunden sind. Zahlreiche russische Zufuhrbahnen sind aus diesem Grunde später zu Hauptbahnen umgebaut worden. Wenn auch die Schmalspurbahnen im Baltikum dem Lande ein gut Teil Bewegungsmöglichkeit gaben, seine landwirtschaftlichen Erzeugnisse auf den Markt zu bringen, so haben doch die Schwierigkeiten im Betriebe der Bahn hemmend auf die Entwicklung des Landes eingewirkt. Hierbei muß allerdings betont werden, daß das Land aus eigener Kraft ohne Unterstützung des Staates die Gelder für den Bahnbau aufgebracht hat, und daher zu dem billigeren Mittel der Schmalspur greifen mußte.

Bei dem weitmaschigen Netz der Hauptbahnen in Rußland lag die große Bedeutung der Zufuhrbahnen in der Erweiterung der nutzbaren Anbaufläche für Getreide. Gleichzeitig wurde ein Bindeglied zwischen der erzeugenden Landwirtschaft und der nächstgelegenen Hauptbahn geschaffen, weil die Wegeverhältnisse oft derart minderwertig waren, daß es sich verbot, größere Gütermengen der Eisenbahn zum Versande zuzuführen. Aus den bahnarmen Landstrichen Rußlands konnte die Hauptabfuhr der Ernte meist nur im Winter bei Schneebahn stattfinden, wenn die morastigen Wege gefroren waren oder die Eisdecke auf den Sümpfen kürzere Wege zur Eisenbahn oder zum Sammelplatz am Kanal zuließ. Die Güte und Dauer der Schneebahn hing aber wieder von der Windbewegung und der Temperatur ab, so daß der Bauer bei ungünstigen Verhältnissen das Getreide ein bis zwei Ernteabschnitte zurückhalten mußte. Dieser Umstand gibt die Erklärung für das Vorhandensein der großen Getreidebestände in der Ukraine während der letzten Kriegsjahre. Zum Teil mag das Korn auch von den Bauern zurückgehalten worden sein, um höhere Preise zu erzielen.

An dieser Stelle soll mit einigen Worten auf die Organisation des Getreidehandels eingegangen werden, die für die betriebliche Belastung der Hauptbahnen von Wichtigkeit war und einen bedeutenden Einfluß auf die Ausbildung der Entladestellen in den baltischen Häfen ausgeübt hat. Der Bauer im Innern des Landes war bei Veräußerung seines Getreides auf den Aufkäufer („Kulack“ genannt = Wucherer) im nächsten Dorfe angewiesen, dem er oft schon das Korn auf dem Halme verkaufte, um die im Herbst fälligen Steuern bezahlen und um Vorräte für den Winter, Ackergeräte und Wintersaat einkaufen zu können. Der Aufkäufer sorgte für die Beförderung des Korns zur Eisenbahn, hier wurde es von dem „Exporteur“ übernommen, der es in der Hafenstadt dem ausländischen Käufer zuführte. Da der Versender das Getreide zur Bahn fährt, sobald ihm hierzu insbesondere durch die Witterungsverhältnisse die Möglichkeit gegeben wird, die Weiterbeförderung aber von der Wagengestellung abhängig ist, mußte eine Lagerung der Ernteerzeugnisse in der Nähe der Eisenbahn eintreten. So entstanden auf den Versandbahnhöfen große Niederlagspeicher, da das in Säcken gestapelte Getreide im Freien infolge von Feuchtigkeit und mangelndem Luftzutritt leicht dem Verderben ausgesetzt war. Bereits am Ende der 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts begannen einzelne Bahnverwaltungen damit, das Getreide statt in Säcken in loser Schüttung zu befördern, wobei große Summen durch Fortfall des teuren Sackmaterials erspart wurden. Diese Beförderungsart wurde allgemein eingeführt, als mit staatlicher Unterstützung auf den Versandbahnhöfen und insbesondere auf den Hafenplätzen Silospeicher mit Elevatorbetrieb entstanden, in denen das ankommende Getreide mechanisch eingeladen, gewogen, gereinigt, ins Schiff verladen und mit Beschaffenheitszeugnis versehen ins Ausland abgefertigt wurde. Auch in den Hafenanlagen von Windau, Riga und Reval wurden solche Elevatoren erbaut. Für den Eisenbahnbetrieb war die Schaffung der großen Getreidelagerhäuser auf den Versandbahnhöfen insofern von besonderer Wichtigkeit, als die Abfuhr der Ernte gleichmäßiger gestaltet und auf einen größeren Zeitraum ausgedehnt werden konnte. In Zeiten erheblich gesteigerten Verkehrs, wie sie alljährlich in Rußland nach der Ernte eintraten, hatten die Eisenbahnen fast regelmäßig versagt. Dabei ist es schwer zu entscheiden, ob das Eisenbahnnetz nicht dicht genug oder die bauliche und betriebstechnische Ausrüstung nicht ausreichend war, um den Anforderungen des Verkehrs anstandslos zu genügen, oder ob ein Mangel an rollendem Material die Hauptschuld an der massenhaften Lagerung von Getreide auf den Bahnhöfen trug.

Neben der Kornernte wurde Holz, das die reichen Waldbestände des Baltenlandes zur Verfügung stellten, ein immer wichtigerer Handelsartikel. Die Stämme wurden auf den Flüssen, insbesondere der Düna, der kurländischen und der livländischen Aa, dem Windau- und Pernaufluß, nach dem Hafen an der See geflößt. So wurde Riga im Jahre 1913 der größte Holzausfuhrplatz der Welt. Die steigenden Holzpreise brachten es mit sich, daß neben der ausschließlichen Beförderung auf dem Wasserwege der Bahntransport von Jahr zu Jahr wirtschaftlicher wurde, andererseits mögen auch mit der Zeit die fällbaren Bestände in der Nähe der Wasserläufe abgeholzt worden sein.

Mit Ausbruch des Krieges wurde der Schiffsverkehr in den südlichen Häfen des Baltikums infolge Tätigkeit der deutschen Flotte stillgelegt. Libau und Windau fielen schon im Jahre 1915 in die Hände der Deutschen. Die Schiffahrt auf der Düna und die Benutzung des Rigaer Hafens wurde durch die Nähe der Front unmöglich gemacht. Bereits im Jahre 1916 trat in Rußland infolge Fortfalls der Einfuhr aus dem Auslande ein großer Mangel an Oberbaustoffen ein. Bei den Räumungsarbeiten auf den Bahnhöfen Rigas wurden von den Russen aus diesem Grunde alle entbehrlichen Gleisgruppen entfernt. Das zweite Gleis der Bahn Riga-Dünaburg wurde abgebaut. Diese Strecke hat durch den Krieg besonders schwer gelitten, da sie fast drei Jahre hindurch im Feuer der deutschen Geschütze lag. Es war kaum ein Gebäude, eine Brücke oder ein Durchlaß unzerstört, nur im Bereich der Brückenköpfe von Riga, Kreuzburg und Dünaburg wurde auf russischer Seite ein Zugverkehr aufrechterhalten. Zur Versorgung einer Aufnahmestellung hinter der Dünalinie wurde von den Russen die 127 km lange Kriegsbahn Ramotzki-Alt Schwaneburg-Sitta in Verlängerung der bestehenden Bahnstrecke Pytalowo-Sitta erbaut. Die Schmalspurbahn Alt Schwaneburg-Stockmannshof wurde unter geringfügiger Änderung der Planumsbreite und der starken Steigungen auf russische Normalspur umgebaut, um den Brückenkopf Kreuzburg nach rückwärts anzuschließen. Die Bahnlinie Pskow-Walk-Riga beförderte lange Zeit hindurch den gesamten Nachschub für den Rigaer Frontabschnitt. Für den zweigleisigen Ausbau Riga-Walk waren die Erdarbeiten und Brückenbauten größtenteils beendet, als Livland von den deutschen Truppen besetzt wurde. Zur Steigerung der Zugfolge haben die Russen auf der Strecke Walk-Pskow eine große Anzahl von neuen Kriegsausweichen eingeschaltet. Die Sicherung der Peipuslinie machte den Bau der strategischen Bahn Pskow-Narwa erforderlich, die später in wirtschaftlicher Beziehung von Bedeutung werden kann, da sie die flachs- und holzreichen Gebiete östlich des Peipussees berührt.

Nach Erzwingung des Dünaüberganges bei Üxküll mußte von den Russen die Brückenkopfstellung vor Riga aufgegeben werden. Der weichende Feind sprengte die Aabrücke bei Bilderlingshof, die Straßenbrücke und die neue zweigleisige Eisenbahnbrücke in Riga. An der Strecke Mitau-Kreuzburg wurde der Bahnhof Selburg von den Russen freigegeben, die Eisenbahnbrücke über die Düna aber vollends unpassierbar gemacht. Während man die Wiederherstellung der Rigaer Brücken sofort in Angriff nahm, wurden die Arbeiten an der Kreuzburger Dünabrücke erst später angefangen, aber wegen der politischen Lage bald wieder eingestellt. Die Aabrücke bei Bilderlingshof wurde von Ludendorff strategisch für bedeutungslos bezeichnet und wegen der hohen Eisenpreise nicht wiederhergestellt. Hier wie bei Kreuzburg wurde später der Zugverkehr durch Umsteigen wieder aufgenommen. Nach Ausbesserungen der zwischen Zauke und Olai durch Granattrichter arg beschädigten Strecke Mitau-Riga wurde der Personenverkehr von Deutschland im Bahnhof Riga-Thorensberg abgewickelt. Die Etappen- und Nachschubzüge endigten in dem an der Düna gelegenen alten Kopfbahnhof Riga III, wo die nach der Front über die Floßbrücke fahrenden Kolonnen beladen wurden. Bei dem übereilten Abzug der Russen sind an dem eigentlichen Gleiskörper der Rigaer Bahnhofsanlagen nur wenig Zerstörungen vorgenommen worden. Die Betriebswerkstätte am alten Oreler Bahnhof und die mit Sanitätsmaterial gefüllten gewaltigen Schuppenanlagen im Ortsgüterbahnhof am Weidendamm wurden vom Feinde in Brand gesteckt. Erbeutet wurden 20 Maschinen und 270 Wagen. Vor Wiederherstellung der Dünabrücken wurde zunächst mit den erbeuteten Betriebsmitteln auf dem rechten Dünaufer ein Eisenbahnbetrieb auf Breitspur bis zur Front eröffnet, der wesentlich zur Entlastung des Kolonnenfuhrparkes beitrug. Der in Riga III angekommene Proviant wurde auf dem gegenüberliegenden Dünaufer in russische Eisenbahnwagen eingeladen und zur Front vorgefahren. Nach Wiederherstellung der aus Gitterträgern bestehenden Straßenbrücke über die Düna, die bereits früher schon einmal dem Zugverkehr gedient hatte, wurden zunächst die deutschen Urlauber- und D-Züge nach Riga Hauptbhf. durchgeführt. Die breitspurigen Gleisanlagen auf dem rechten Dünaufer wurden planmäßig auf deutsche Vollspur umgenagelt, insbesondere wurde auf schnelle Erreichung der Frontspitzen und der Umschlagstellen am Rigaer Hafen Wert gelegt. Wegen Abgabe von Truppen für die Westfront und infolge der weiten Kolonnenwege konnte ein großzügiger Vormarsch der Deutschen über Riga hinaus nicht zur Entwicklung kommen. Die Front kam auf der Linie Hinzenberg-Oger zur Ruhe. Zur Sicherung dieser Brückenkopfstellung wurde das Gleis Hinzenberg-Segewold abgetragen und die Gleisanlagen und der Wasserturm in Segewold gesprengt. Ebenso wurde die Ogerbrücke und die Strecke Oger-Ringmundshof unfahrbar gemacht. Durch die eigenartige Lage der Front wurde die Stadt Riga von ihrem landwirtschaftlichen Ernährungsgebiet abgeschnitten. Dies hatte zur Folge, daß eine große Anzahl von Etappenzügen lediglich zur Versorgung der Stadtbevölkerung gefahren werden mußte, wodurch eine erhebliche Belastung der Eisenbahn eintrat.

(Schluß folgt.)

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Einführung des Zweiklassensystems bei den Reichsbahnen.** Mit dem 1. Juli 1921 werden, wie wir der „B. Börs.-Ztg." entnehmen, auf den Reichseisenbahnen nur noch zwei Wagenklassen Geltung haben, so daß von diesem Zeitpunkt ab eine neue Tarifberechnung in Kraft tritt. Es gibt in Zukunft nur eine Polsterklasse und eine Holzklasse. Die erste Wagenklasse wird bereits im Laufe dieses Jahres in allen Personenzügen verschwinden und zunächst nur in Schnellzügen noch weiter gefahren werden. Allmählich erhalten aber alle Polsterwagen Abteile mit sechs Sitzen und werden als 2. Wagenklasse geführt. Die Wagen 4. Klasse werden durchweg mit Sitzbänken versehen, so daß die offiziellen Stehplätze fortfallen. Die alten Wagen werden entsprechend umgebaut, ohne Trennung in Sonderabteile. Neue Wagen werden nur noch in der Art der 3. Wagenklasse gebaut. Die Ausstattung der Polsterwagen soll später wieder in der alten Friedensart durchgeführt werden. Eine Erhöhung der Fahrpreise ist vorläufig nicht in Aussicht genommen, doch ist es nicht unmöglich, daß die neue Holzklasse später eine andere Berechnung erfährt, die die Differenzen zwischen 3. und 4. Klasse ausgleicht.

— **Halberstadt-Blankenburger Bahn.** Die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn bleibt, wie die „D. Allg. Ztg." schreibt, für 1919 dividendenlos. Der Betriebsverlust verzehrt die Reserve völlig. Im Vorjahr wurde noch eine Dividende von 4½ % verteilt. In den Jahren 1914 und 1915 blieb das Unternehmen dividendenlos; immerhin wurden damals Betriebsüberschüsse erzielt. Die außerordentlich stark gestiegenen Betriebsausgaben im abgelaufenen Geschäftsjahr haben einen Betriebsverlust gebracht, der die recht beträchtlichen Reserven der Gesellschaft völlig aufzehrt.

— **Betriebsergebnisse der Mecklenburg-Schwerinschen Landeseisenbahn im Betriebsjahr 1918/1919.** Die Betriebslänge der dem öffentlichen Verkehr dienenden vollspurigen Eisenbahnen ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben und betrug am Ende des Berichtsjahres 1094,3 km. Zur Bewältigung des Verkehrs waren an eigenen Fahrzeugen vorhanden: 244 Lokomotiven, 553 Personenwagen, 160 Güterwagen, 2497 bedeckte, 2378 offene Güterwagen und 83 Pferde- und Viehwagen. Gegen das Vorjahr hat sich die Zahl der Lokomotiven um 7, die der Personenwagen um 16 und die der Lastwagen um 119 vermehrt. Außerdem waren noch 351 teils eigene, teils von Dritten eingestellte Spezialtransportwagen vorhanden. Die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr betrug im Berichtsjahre 16 021 548 *M* gegen 13 624 120 *M* des Vorjahres. Die Mehreinnahme von rund 18 % ist auf die Erhöhung der Fahrpreise um etwa 12 %, der Gepäckfrachtsätze um rund 40 %, die Verdoppelung der Schnellzugfahrpreise und auf den gesteigerten Personenverkehr zurückzuführen. Die Steigerung hat nicht die Höhe des Vorjahres erreicht, weil die Einnahmen aus den Militärtransporten infolge der Demobilmachung gegenüber den Massentransporten während der vorhergehenden Kriegsjahre bedeutend zurückgeblieben sind. Die Einnahme aus dem Güterverkehr hat im Berichtsjahre gegen das Vorjahr eine Minderung um fast ½ % erfahren; sie betrug 18 224 582 *M* gegen 18 307 115 *M* im Vorjahre. Diese Mindereinnahme ist auf die erheblich zurückgegangene Beförderung von Militärgut infolge der in das dritte Viertel des Rechnungsjahres fallenden Beendigung des Krieges zurückzuführen. Der Güterverkehr hat an sich erhöhte Einnahmen gegenüber dem Vorjahre erbracht, die in der Hauptsache der mit dem 1. April 1918 eingeführten 15proz. Tariferhöhung und der bedeutenden Erhöhung aller Nebengebühren zuzuschreiben sind. — Die G e s a m t e i n n a h m e, ausschließlich der Ergebnisse des Fährbetriebes, betrug 38 485 448 Mark, das sind 7 318 390 *M* mehr als im Vorjahre und 6 225 602 Mark oder 52 % mehr als im Friedensjahre 1913. Auf 1 km Betriebslänge zurückgeführt, haben die Einnahmen im Berichtsjahre 32 684 *M* (1917/18: 30 715 *M*) betragen, wovon 41,63 % aus dem Personenverkehr, 47,35 % aus dem Güterverkehr und 11,02 % aus sonstigen Quellen aufkamen. — Die G e s a m t a u s g a b e n, die sich im Vorjahre noch auf 27 909 822 Mark bezifferten, sind im Berichtsjahre um mehr als 16 Millionen Mark gestiegen und betrugen 44 128 066 *M*. Von der Mehrausgabe entfallen 9 125 675 *M* auf die persönlichen und 7 092 569 *M* auf die sachlichen Ausgaben. Auf 1 km Betriebslänge kamen im Berichtsjahre 37 476 *M* gegen 23 703 *M* im Vorjahre. Die Gesamtausgaben betrugen 114,66 % (im Vorjahre 77,17 %) der Gesamteinnahmen. Setzt man von der Gesamtausgabe die besonderen Ausgaben für erhebliche Erweiterungen und Neubeschaffungen, soweit es sich nicht um Ersatz handelt, ab, so stellt sich das Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen, die sogenannte B e t r i e b s z a h l, auf 112,99 % gegen 74,32 % im Vorjahre. — Das A n l a g e k a p i t a l der im Eigentum des Landes befindlichen Eisenbahnen belief sich am Ende des Vorjahres auf 165,3 Millionen Mark und betrug am Schluß des Berichtsjahres 170,8 Millionen Mark. Hiernach sind für Erweiterung und Verbesserung der Bahnanlagen, sowie für Vermehrung der Fahrzeuge 549 390 *M* aufgewendet worden. Die Betriebsrechnung schließt unter Mitberücksichtigung der Ergebnisse des Fährdienstes mit einem Fehlbetrag von 5 909 442 *M*, so daß eine Verzinsung des Anlagekapitals nicht erreicht wurde. — An Unfällen ereigneten sich im Berichtsjahre im ganzen 52, davon 8 auf freier Bahn und 44 in Stationen. Von der Gesamtzahl kommen 11 auf Entgleisungen, 10 auf Zusammenstöße und 31 auf sonstige Betriebsunfälle. Getötet wurden 29, verletzt 50, im ganzen 79 Personen, davon 41 unverschuldet, durch Unfälle der Züge und 31 infolge eigener Unvorsichtigkeit, 6 durch falsche Handhabung der Wegeübergangsschranken und 1 durch Selbstmord.

— **Die Arbeiterpensionskasse der württembergischen Verkehrsanstalten** hat vor kurzem ihren Jahresbericht von 1919 ausgegeben, aus dem folgende Angaben interessieren dürften: Die eigentlichen E i n n a h m e n betrugen 1 821 013 *M*, die eigentlichen A u s g a b e n 576 907 *M* (im Vorjahr 1 225 863 *M* und 501 676 *M*), somit ergibt sich eine M e h r e i n n a h m e von 1 244 106 *M* (im Vorjahr 724 187 *M*). An M i t g l i e d e r b e i t r ä g e n gingen im Berichtsjahr 572 311 *M* ein (im Vorjahr 311 723 *M*); das ergibt auf den Kopf eines im Jahresdurchschnitt vorhandenen Mitglieds 89 *M* 85 *ℌ* (im Vorjahr 49 *M* 84 *ℌ*), was auf die stetig steigenden Löhne und das Aufrücken vieler Mitglieder in die oberen Lohnstufen zurückzuführen ist. Ende 1919 gehörten an der Lohnklasse II 30 (60), der Klasse III 108 (99), der Klasse IV 287 (626), der Klasse V 213 (334), der Klasse VI 194 (349), der Klasse VII 218 (1205), der Klasse VIII 195 (9082), der Klasse IX 69 (—), der Klasse X 12 539 (—); die Zahlen in Klammern sind die des Vorjahres 1918. Die G e s a m t z a h l d e r M i t g l i e d e r betrug am 31. Dezember 13 853 (im Vorjahr 11 755) und im Jahresdurchschnitt 12 624 (im Vorjahre 12 264). Der S t a a t s z u s c h u ß ist nun — ohne die laufenden Beiträge — auf 268 000 *M* und 36 000 *M* für Unterstützungen hinaufgesetzt.

An Z u s c h u ß r e n t e n für ehemalige Mitglieder (und Angehörige solcher) wurden diesmal gezahlt 499 148 *M* (im Vorjahr 438 267 *M*), dabei entfällt auf die Invalidenzuschußrenten ein Mehr von 19 403 *M* und auf die Hinterbliebenenzuschußrenten ein Mehr von 41 477 *M*. Die durchschnittliche Höhe einer Invalidenzuschußrente bezifferte sich auf 534 *M* 84 *ℌ* (im Vorjahr auf 371 *M* 72 *ℌ*), einer Witwenzuschußrente auf 268 *M* 96 *ℌ* (im Vorjahr 198 *M* 16 *ℌ*) und einer Waisenzuschußrente auf 83 *M* 76 *ℌ* (im Vorjahr 73 *M* 53 *ℌ*). Als Höchstsatz kommen in Betracht bei den Invalidenzuschußrenten 1176 *M* und bei den Witwenzuschußrenten 644 *M*. An Sterbegeld waren 14 513 *M* (im Vorjahr 18 443 *M*) auszuzahlen. Am 31. Dezember 1919 wurden 3114 Empfänger von Invalidenzuschußrenten gezählt (gegen 3007 des Vorjahres). (Die Ausgaben für Kriegsteilnehmer und Hinterbliebene solcher sind jetzt auf 198 733 *M* gestiegen.)

Der V e r m ö g e n s s t a n d bezifferte sich am Jahresschluß auf 10 264 810 *M* oder nach dem Barwert auf 9 637 942 *M* und ergab somit als Deckung auf den Kopf eines im Jahresdurchschnitt vorhandenen Mitgliedes 763,40 *M* (im Vorjahr 715 *M*). In Hundertteilen ausgedrückt hat das Vermögen dem Barwert nach um 14,75 % zugenommen und die Einnahmen aus Beiträgen (der Arbeitnehmer und Arbeitgeber) um 92,95 %.

Aus dem mit der Kasse zusammenhängenden und sie bzw. ihre Leistungen teilweise ergänzenden U n t e r s t ü t z u n g s f o n d s wurden in 463 Fällen an frühere Kassenmitglieder teils einmalige, teils fortlaufende Unterstützungen im Gesamtbetrag von 26 571 *M* verabreicht; durchschnittlich kamen auf einen Unterstützungsfall 57 *M* 40 *ℌ*. Auch im Berichtsjahr sind wieder an Zuschußrentenempfänger und an frühere — nicht rentenberechtigte — invalide Mitglieder der Kasse auf Rechnung des Staates K r i e g s t e u e r u n g s b e i h i l f e n durch Vermittlung der Arbeiterpensionskasse gezahlt worden, die diesmal die Summe von 3 093 250 *M* erreicht haben (im Vorjahr nur 620 783 *M*). Die Teuerungszulage betrug für einen Invalidenzuschußrentner jährlich 780 *M*, für Witwenzuschußrentnerinnen 540 *M*, für eine Vollwaise 180 *M* und für eine Halbwaise 120 *M*. Außerdem wurde im Herbst noch eine einmalige (Wintervorrats-) Beschaffungszulage von 550—700 *M* (je nach der Ortsklasse) an Empfänger von Invalidenzuschußrenten und von 350—500 *M* an Witwenzuschußrentenempfänger gegeben und für Waisen von 135—150 *M* verabreicht.

In dem Übernahmevertrag, mit dem der Übergang der württembergischen Staatsbahnen an das Reich verwirklicht worden ist, ist ein Fortbestehen der württembergischen Arbeiterpensionskasse in ihrer bisherigen Art zugestanden, ebenso wie eine Übernahme der bisher vom Staat der Kasse zugestandenen Bargeldzuwendungen. („Das Reich übernimmt die Wohlfahrtseinrichtungen der Länder und führt sie auf Grund der Gesetze, Satzungen usw. unter Wahrung der Rechte der Angestellten und Arbeiter, des weiteren übernimmt es auch die Verpflichtungen der Länder aus der Bewilligung von Teuerungszulagen an invalide Arbeiter, die aus dem Eisenbahndienst geschieden sind und an Hinterbliebene von Arbeitern“.)

Die Vereinigung der württembergischen Kasse mit den gleichartigen Einrichtungen der anderen deutschen Staatsbahnen zu einem ganzen ist von der Zustimmung der Kassenorgane (Vorstand und Ausschuß) abhängig. Mit einer „Einheitskasse“ wird es aber nicht bloß in der Richtung, sondern auch angesichts der heute noch bestehenden großen Verschiedenheit der Rentensätze der einzelnen Arbeiterpensionskassen noch gute Wege haben, obwohl württembergischerseits schon im Jahre 1918 der Versuch gemacht worden ist, hinsichtlich der Lohnklassen wenigstens eine Einheitlichkeit herbeizuführen. Das Drängen der Kassenmitglieder auf Verbesserung der schon längst als unzulänglich bezeichneten Rentensätze hat nun neuerdings zu einer weiteren Unterschiedlichkeit in den Lohnklassen sowohl als in den Rententafeln bei den verschiedenen Kassen geführt: während Baden, Sachsen und Preußen die Zuschußrententafel durch Hinaufsetzung des Prozentsatzes geändert und verbessert haben, und die bayerische Kasse sich mit der Ausdehnung bis zu 3000 *M* begnügt hat, wurde bei der württembergischen Kasse im Hinblick auf die aus Staatsmitteln bisher (und auch für künftig) bewilligten Teuerungszulagen durch eine Erweiterung bzw. Vermehrung der Lohnklassen eine Abhilfe versucht, ausgehend davon, daß die Unzulänglichkeit der „Arbeiterpensionen“ lediglich darauf zurückzuführen sei, daß die Lohnklassen der Arbeiterpensionskassen mit der Lohnsteigerung nicht Schritt gehalten haben und die natürliche Weiterentwicklung somit eine Erweiterung der Lohnklassen verlange. So wurden den bisherigen und mit einem Durchschnittslohn von 2800 *M* (für 2600 *M* und mehr Mark) endigenden Lohnklassenreihen noch weitere 3 Klassen angehängt, und zwar eine solche (XI) für mehr als 3000 *M* bis 3400 *M* mit 3200 *M* Durchschnittssatz, eine (XII) für mehr als 3400 *M* bis 3800 *M* mit 3600 *M* Durchschnittssatz, und eine (XIII) für mehr als 3800 *M* mit 4000 *M* Durchschnittssatz. Es werden also letzten Endes die im Jahre 1920 invalid gewordenen Kassenmitglieder, die der neuen Lohnstufe XIII zufallen (und das wird bei den gegenwärtigen hohen Löhnen die große Mehrzahl sein, s. oben) bei 40 Mitgliedsjahren eine Zuschußrente von 2000 *M* erlangen können, was mit Hinzurechnung der Invalidenrente immerhin ein Ruhegehalt von 2400—2500 *M* ergeben dürfte, ein Betrag, der, falls der der Nationalversamlung hinsichtlich der Invalidenversicherung vorliegende Gesetzentwurf genehmigt wird, sich noch erheblich steigern dürfte.

— **Mißbrauch des Frachtbrief-Annahmestempels.** Zum Zeichen der Annahme ist nach § 61 der EVO. der Annahmestempel der Abfertigungsstelle dem Frachtbrief aufzudrücken. Auf größeren Abfertigungen ist, von den Annahmeluken der Versandhalle abgesehen, in den verschiedenen Lademeisterbezirken eine Reihe von Annahmestempeln in Gebrauch, die durch Unterscheidungszeichen kenntlich sein sollen. Wie die Erfahrung lehrt, sind die Abstempelungen leider gar zu oft nicht nur fahrlässig und achtlos vorgenommen, sondern es sind auf Grund unberechtigter Abstempelungen der Frachtbriefe unredliche Machenschaften, wie Verschiebung von Ladungen und dergleichen, begünstigt oder gar erst ermöglicht worden, und zwar häufig in Verbindung mit der Fälschung des Annahmezeichens des Ladebeamten, was zu großer Schädigung der Verwaltung geführt hat. Dies zu verhindern oder wenigstens zu erschweren, ist der Zweck einer Einrichtung, die ich meiner vorgesetzten Behörde zur Einführung empfohlen habe, und die an jedem Annahmestempel mit wenig Kosten angebracht werden kann. Jeder Ladebedienstete, der mit der Annahme von Gütern betraut ist, erhält gegen Quittung eine Kontrolltype, die, in die untere rechte Ecke des Stempels eingesetzt, erst dadurch dem Viereck des Annahmestempels die volle Form gibt; mit anderen Worten: ohne die Kontrolltype fehlt dem Stempel die untere rechte Ecke, so daß dem bearbeitenden Beamten der Versandabteilung sofort ersichtlich wird, daß ein unvollständiger Stempelabdruck vorliegt, sofern die Kontrolltype bei Abstempelung nicht eingesetzt war. Der Ausarbeitung der Kontrolltype ist besondere Sorgfalt zu widmen und die Anfertigung nur einer bewährten Firma zu übertragen. Wollte man einwenden, die Type könne im Einzelfalle stecken bleiben oder in Verlust geraten, so ist entgegenzuhalten, daß beides im Fahrkartendienst auch vorkommt und doch bis auf den heutigen Tag es keinem Menschen eingefallen ist, die Einrichtung aufzuheben. Zudem ist es leicht möglich, an der dreieckigen Kontrolltype eine kleine Öse zur Befestigung eines dünnen Kettchens oder eines Riemchens anzubringen, die ein Tragen am Handgelenk oder eine Befestigung an der Armbanduhr gestatten. In der Westentasche oder im Geldbeutel kann die Type ohne Unbequemlichkeit untergebracht werden. Zweifellos wird das Gefühl der Verantwortlichkeit bei den Annahmebediensteten gestärkt, gestohlene Stempel werden außer Kurs gesetzt, und dem abfertigenden Beamten ist ein Mittel an die Hand gegeben, die Berechtigung der Abstempelung leichter prüfen zu können.

Rechn.-Rat Müller, Frankfurt (Main).

— **Gründung einer Gesellschaft für Bauingenieurwesen.** Bisher fehlte dem Bauingenieurwesen eine einheitliche, kräftige Zusammenfassung in der Praxis. Auf den technischen Hoch- und Fachschulen in einer in sich abgeschlossenen Abteilung herangebildet, verloren die Bauingenieure in der Praxis sich in einzelne Sondergebiete oder schlossen sich Organisationen benachbarter Fachrichtungen an. Ein gemeinsamer Mittelpunkt und eine gemeinsame Vertretung ihrer fachwissenschaftlichen Interessen fehlte ihnen, ein Umstand, der besonders den jungen in die Privatpraxis oder, wie es jetzt oft der Fall ist, gleich ins Ausland gehenden Bauingenieuren sich unangenehm bemerkbar machte. Deshalb haben sich am 4. Mai 1920 im Hause des Vereins deutscher Ingenieure eine große Zahl führender Vertreter der verschiedenen Sonderfächer des Bauingenieurwesens aus allen Teilen Deutschlands und aus dem befreundeten Ausland zusammengefunden, um die Frage der Gründung einer Deutschen Gesellschaft für Bauingenieurwesen zu besprechen. Der Gedanke der Errichtung einer solchen Gesellschaft fand lebhaften Beifall und die Versammlung genehmigte die Richtlinien für die „Deutsche Gesellschaft für Bauingenieurwesen“. Danach bezweckt die Gesellschaft die Förderung wissenschaftlicher Arbeit auf dem Gebiete des Bauingenieurwesens. Standes- und Berufsfragen sollen nicht behandelt werden. Als Mittel zur Erreichung des Zweckes der Gesellschaft ist zunächst in Aussicht genommen die regelmäßige Abhaltung von Vorträgen, die Herausgabe einer Zeitschrift, gegebenenfalls unter Ausbau einer bestehenden, die Bildung von Ortsgruppen. Körperschaftliche Mitglieder sind nicht vorgesehen. Die Geschäfte der Gesellschaft werden besorgt von der Mitgliederversammlung, dem Vorstand und einer Geschäftsstelle. Dem Vorstande steht ein wissenschaftlicher Beirat zur Seite. Um unnötigen Kostenaufwand zu ersparen, soll die Geschäftsstelle innerhalb der des Vereins deutscher Ingenieure errichtet werden. Es soll mindestens jährlich eine ordentliche Mitgliederversammlung stattfinden, außerdem können außerordentliche Mitgliederversammlungen angesetzt werden. Der Vorstand soll aus 15 Personen bestehen, von denen zur Aufrechterhaltung der Verbindung mit anderen Fachrichtungen des Ingenieurwesens ein Drittel dem Mitgliederkreise des Vereins deutscher Ingenieure angehören muß. Der vorläufige Vorstand setzt sich zusammen aus den Herren: Geh. Baurat Dr.-Ing. e. h. Taaks-Hannover, Geh. Baurat Prof. de Thierry-Berlin, Geh. Oberbaurat Schmick-München, Prof. Dr.-Ing. Gehler-Dresden, Ingenieur Hüser-Obercassel, Oberbaurat Wendemuth-Hamburg, Geh. Baurat Dr.-Ing. Kemmann-Berlin, Prof. Dr.-Ing. Blum-Hannover, Verbandsdirektor Prof. Dr.-Ing. Giese-Berlin, Baurat Dr.-Ing. Kölle-Frankfurt a. M., Stadtbaurat Fleck-Dresden, Direktor Kress-Berlin, Direktor Bilfinger-Mannheim, Baudirektor Helbing-Essen und als Schriftführer Verbandsdirektor Reg.-Baumeister Eiselen-Berlin.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Die Erhöhung der Eisenbahntarife.** Im Anschluß an unsere Mitteilung in Nr. 30, S. 355 d. Ztg. teilen wir über die tschechoslowakischen Tariferhöhungen noch folgende, dem Prager Tarifanzeiger entnommenen Einzelheiten mit. Am 24. April fand im Eisenbahnministerium eine Konferenz der Vertreter des Eisenbahnministeriums, der Handelskammern (darunter Reichenberg, Eger, Prag, Brünn) und sonstiger Interessenten statt. Beraten wurde über die bevorstehenden Tariferhöhungen auf den Staats- und Privatbahnen. Vom Chef der finanziellen Abteilung des Eisenbahnministeriums wurde darauf hingewiesen, daß die Staatsverwaltung unbedingt eine Erhöhung der Tarife vornehmen müsse, um dem Grundsatze der Bestreitung der Selbstkosten wenigstens nahezukommen. Über die Rentabilität der Staatsbahnen entwickelte

sich eine rege Aussprache, in der vom Vertreter des Eisenbahnministeriums die sozialpolitische Verpflichtung der Eisenbahnverwaltung betont wurde, eine Rentabilität der Staatsbahnen herbeizuführen, damit ein sonst entstehender Fehlbetrag nicht durch neue Steuern gedeckt werden müßte. Denn diese Steuern würden nicht nur den an den Bahnen beteiligten Teil der Bevölkerung treffen, sondern auch jene, die die Bahnen überhaupt nicht benützen. Deshalb müsse auf einer möglichst ausgiebigen Erhöhung der Tarife bestanden werden. Die Notwendigkeit werde am besten durch das vorliegende Zahlenmaterial beleuchtet. Das Budget des Eisenbahnministeriums für 1920 ergab einen Ausfall von 270,2 Millionen Kronen. Zu diesem Fehlbetrag sind noch die unter anderen Kapiteln des Staatsvoranschlages verrechneten Teuerungszulagen, vierteljährlichen Aushilfen, der Aufwand zur Regelung der Gehälter der Staatsangestellten mit 304,8 Millionen Kronen hinzuzuzählen, so daß sich ein Fehlbetrag des Eisenbahnbudgets mit 575 Millionen Kronen ergibt. Zu diesen bereits vorgesehenen Ausgaben kommt aber noch eine nachträgliche Ergänzung für das Jahr 1920, da die Staatsbahnverwaltung mit verschiedenen, teilweise auf Anregung des Budgetausschusses der Nationalversammlung entstandenen weiteren Ausgaben rechnen muß. Hierher gehören u. a. der Aufwand für Dienstuniformen mit 80,3 Millionen Kronen, außerordentliche Zulagen zu den Gehältern mit 83 Millionen, die erhöhten Kosten für die Kohlenheizung der Maschinen mit 381 Millionen, der erhöhte Aufwand für die Anschaffung der Fahrzeuge mit 553 Millionen und die vierteljährigen Monatsaushilfen bis August mit 108 Millionen Kronen, so daß der Gesamtfehlbetrag des Budgets des Eisenbahnministeriums auf 1831 Millionen Kronen anwächst. Der Ausfall von rund 1800 Millionen Kronen wird kaum durch die geplanten Tariferhöhungen gedeckt werden können, wenn auch die Gütertarife um 100 % und die Kohlentarife um 150 % ab 15. Mai sowie die Personentarife vom 1. Juni erhöht werden. Der Vertreter des Finanzministeriums schloß sich den Ausführungen an und bestand ebenfalls auf der geplanten Erhöhung der Tarife. Auch die Vertreter der Handelskammern haben sie grundsätzlich anerkannt, doch der Staatsverwaltung zur Erwägung anheimgestellt, ob mit Rücksicht auf die gegenwärtig noch ungeklärten wirtschaftlichen Verhältnisse der Fehlbetrag nicht durch Eröffnung anderer staatlicher Einnahmequellen gedeckt werden könnte.

Der Hauptgedanke des neuen Personentarifs ist die Einführung eines einheitlichen, für alle Linien der tschechoslowakischen Staatsbahnen gültigen Tarifes, welcher auf weitere Entfernungen Ermäßigungen gewährt, damit eine Annäherung des Westens mit dem Osten der Republik erfolgen könne. Bei der Bildung der Preise im neuen einheitlichen Tarif wurden die Entfernungen in Zonen eingeteilt, und zwar:

von 1—50	km in Zonen zu	2—3 km
„ 51—100	„ „ „ „	5 „
„ 101—250	„ „ „ „	10 „
„ 251—350	„ „ „ „	25 „
über 350	„ „ „ „	50 „

Die einheitliche Taxe in der dritten Klasse des Personenzuges beträgt für die Person und 1 km auf Entfernungen bis 250 km 16 Heller, von 251 bis 350 km 12 Heller, über 350 km 8 Heller. Der Preis einer Fahrkarte II. Klasse wird durch Verdoppelung des Fahrpreises einer Fahrkarte III. Klasse und der Fahrpreis I. Klasse wiederum durch Verdoppelung des Fahrpreises II. Klasse gebildet, so daß das Verhältnis der Taxen der III., II. und I. Klasse beträgt: 1 : 2 : 4. Für die erste Zone (1—2 km) wird die geringste Gebühr von 60 Heller in der III. Klasse des Personenzugs erhoben. Beginnend von der zweiten Zone enden die Fahrpreise III. Klasse mit durch 40 Heller teilbaren Zahlen, damit auch der halbe Fahrpreis durch 20 teilbar sei.

Der Schnellzugpreis wird gebildet, indem der Schnellzugzuschlag zum Personenzugfahrpreise zugeschlagen wird. Dieser Schnellzugzuschlag beträgt bei Entfernungen

von 1—100	km in der III. Klasse	8 K
„ 101—250	„ „ „ „ „	12 K
„ 251—500	„ „ „ „ „	16 K
über 500	„ „ „ „ „	20 K

Die Schnellzugfahrpreise der II. und I. Klasse werden ebenfalls nach dem Verhältnis von 1 : 2 : 4 gebildet.

Für die Beförderung von Hunden, Reisegepäck und Expreßgut wurden die Entfernungen bis 100 km in Zonen zu 10 km eingeteilt. Die weiteren Zonen stimmen mit den Zonen für die Fahrpreise überein. Bei Entfernungen von —250 km zahlt man für einen Hund für jede 10 km-Zone 40 Heller, bei Entfernungen von 251—350 km für jede Zone von 25 km 1 K. und für weitere Entfernungen für jede Zone von 50 km 2 K. Für Reisegepäck wird bei Entfernungen bis 250 km 1,8 und für Entfernungen über 250 km 1,2 Heller für 1 km und 10 kg berechnet, wobei die Endsumme der Fracht auf 10 Heller aufgerundet wird. Der einzuhebende Betrag, einschließlich der Nebengebühren wird auf einen durch 20 teilbaren Betrag aufgerundet. Bei Beförderung von Reisegepäck mit Schnellzügen erhöht sich die Fracht um 50 %.

Für Expreßgut wird die dreifache Gepäckfracht berechnet. Bei Zeitungspaketen als Expreßgut wird die Fracht auf Entfernungen bis 160 km für Zonen zu 20 km berechnet, auf Entfernungen bis 250 km für Zonen zu 30 km, auf Entfernungen bis zu 350 km für 2 Zonen zu 50 km, auf Entfernungen über 350 km bleibt die Fracht unverändert. Diese Fracht blieb mit Rücksicht auf das Interesse an der Ausbreitung der Zeitungen sehr niedrig.

Die Ermäßigung des Fahrpreises III. Klasse für Arbeiter wird auch auf geistige Arbeiter ausgedehnt, d. i. auf Personen, die in fremden Diensten gegen Gehalt oder Lohn angestellt sind.

Die Ermäßigung für Arbeiterrückfahrten beträgt etwa 73 bis 75 % des gewöhnlichen Fahrpreises. Diese Fahrkarten werden bis zu Entfernungen von 120 km ausgegeben werden. Die Preise der Arbeiterwochenkarte entsprechen dem fünffachen Preise der Arbeiterrückfahrkarte. Diese Karten werden auf die Entfernungen bis 60 km ausgegeben werden.

Die Gültigkeit der Schülermonatskarten wurde ebenfalls auf Entfernungen bis 60 km ausgedehnt. Ihre Preise erhöhten sich in der III. Klasse um 50 %. Die Preise der Schülermonatskarten II. Klasse sind doppelt so hoch wie die Preise der III. Klasse.

Der Preis einer Monatsstreckenkarte entspricht in den Anfangszonen dem 25fachen Preis, bei weiteren Entfernungen einer immer kleineren Anzahl einfacher Fahrkarten, bis er bei Entfernungen von 150 km nur noch den 10-fachen Preis der einfachen Fahrkarte erreicht. Für Schnellzüge wird bei Streckenkarten die geringste Gebühr für 50 km eingehoben. Dies entspricht etwa dem 17-fachen Schnellzugfahrpreis für eine einfache Fahrt. Auf Entfernungen von 150 km kostet eine Monatsstreckenkarte für alle Züge 350 K., was dem 10-fachen einfachen Schnellzugfahrpreis entspricht. Der Preis einer Karte II. Klasse ist auf den zweifachen Betrag, der Fahrpreis I. Klasse auf den 4-fachen Betrag des Preises der III. Klasse festgesetzt. Für Staatsbeamte, welche infolge der Wohnungsnot gezwungen sind, in der Umgebung großer Städte zu wohnen (Prag, Brünn, Preßburg, Mähr. Ostrau, Kaschau usw.), werden Monatsstreckenkarten in der II. und III. Klasse ausgegeben, welche auf Entfernungen bis zu 10 km etwa dem vier- und einhalbfachen Preise einer Arbeiterwochenkarte entsprechen, auf größere Entfernungen dagegen dem halben Preis einer Monatsstreckenkarte. Der Preis einer Karte II. Klasse wird durch Doppelung des Preises der III. Klasse gebildet.

— **Erweiterung des Staatsbahnnetzes.** Das tschechoslowakische Staatsbahnnetz soll, wie wir dem Verordnungsblatt für Eisenbahnen usw. entnehmen, mit einem Kostenaufwande von 6½ Milliarden Kronen in der Richtung von Ost nach West umgebaut werden. Für das Jahr 1920 steht für Investitionszwecke der Betrag von 943 Millionen Kronen zur Verfügung. In das Investitionsprogramm der kommenden fünf Jahre wurde in der Hauptsache der Bau neuer, zur Ergänzung des Eisenbahnnetzes unerläßlicher Linien aufgenommen. In erster Reihe kommt dabei die Verbindung der Slowakei und Karpathorußlands mit Prag in Betracht. In Böhmen, Mähren und Schlesien wird dagegen dem Ausbau der bestehenden Strecken durch Errichtung zweiter Gleise, neuer Rangierbahnhöfe, Werkstätten usw. das Hauptaugenmerk zugewendet. Für den Bau neuer Linien wird ein Betrag von fast einer Milliarde Kronen ausgeworfen, die Beschaffung von Maschinen und Fahrbetriebsmitteln wird 3 Milliarden und die sonstigen Investitionen 2½ Milliarden erfordern. Die vorliegenden Projekte auf Errichtung von Lokalbahnen (2000 km für Böhmen, 1000 km für Mähren, 300 km für Schlesien und einige 100 km für die Slowakei) werden einer genauen Prüfung im Hinblick auf ihre wirtschaftliche Bedeutung unterzogen werden.

Ungarn.

— **Die Eisenbahnfrage in der Budapester Handels- und Gewerbekammer.** Anläßlich der Neuwahlen der Budapester Handels- und Gewerbekammer hat in der letzten Sitzung unter alter Leitung der Präsident Lánczy seinen Rücktritt mit einer längeren Rede begleitet. Im Namen der korrespondierenden Mitglieder der Kammer richtete der bekannte Eisenbahnfachmann, Ministerialrat Julius v. Szekúla, warme Abschiedsworte an den scheidenden Präsidenten und wies auf

die ersprießliche Tätigkeit hin, die Lánczy auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues entfaltet hat. Lánczy war der erste Anreger, Begründer und Erbauer des ungarischen Lokalbahnnetzes. Die von ihm errichtete Gruppe hat im Laufe von drei Jahrzehnten von dem ungefähr 10 000 km langen Eisenbahnnetze mehr als die Hälfte selbst ausgebaut. Zum Schlusse gab Lánczy der Hoffnung Ausdruck, daß seine zur Hälfte in fremden Besitz gelangten Bahnen bald wieder an Ungarn zurückgegeben werden möchten.

— **Die ungarische Verkehrsfrage im englischen Oberhause.** In der denkwürdigen Sitzung des britischen Oberhauses vom 30. März wurde unter anderm auch die Frage des ungarischen Eisenbahnverkehrs erörtert. Lord Montagu of Beaulieue äußerte sich hierüber folgendermaßen: Die derzeitige Lage der ungarischen Eisenbahnen ist die, daß die früheren Hauptlinien unter zwei oder mehr Länder aufgeteilt sind, und daß der Eisenbahnverkehr Ungarns unter den gegenwärtigen Bedingungen unmöglich in lohnender Weise abgewickelt werden kann. Überall, wo die Eisenbahnlinie die Grenze schneidet, wird man, sofern der Vertrag nicht abgeändert wird, neue Abzweigungen, Zollstationen und Lokomotivwerkstätten errichten müssen, und diese ganzen Ausgaben werden einem Lande zur Last fallen, das sich schon jetzt im Zustande des halben Bankerotts befindet. Auch werden diese Ausgaben nicht nur immer groß, sondern auch völlig nutzlos sein. Ferner entstehen große Schwierigkeiten auch in Bezug auf den Verkehr auf den Landstraßen. Zum Schlusse erwähnte der Redner, daß die Verkehrsverhältnisse sich erst bessern würden, wenn die Nachbarländer sich zu einer wirtschaftlichen Einheit zusammenschlössen. Unter allen Umständen sei eine Zollunion oder eine Eisenbahnunion die Voraussetzung jeder dauernden Wiederaufrichtung.

— **Donau-Theiß-Kanal.** Die Vorarbeiten zum Ausbau des Donau-Theiß-Kanals, die schon unter dem früheren Handelsminister, Baron Szterényi, begonnen wurden, sind nunmehr beendigt. Im Anschluß an den Ausbau verständigte Ackerbauminister Rubinek die Stadtverwaltung von Kecskemét, daß die Bohrungen zur Erforschung des Geländes auch in Bugac-Monostor begonnen werden sollen. Die Trasse des Donau-Theiß-Kanals wird durch Bugac-Monostor unterhalb Kecskemét und Félegyháza gezogen.

— **Ausfuhrabgaben.** Der ungarische Finanzminister beabsichtigt der Nationalversammlung einen Gesetzentwurf vorzulegen, nach dem der Staat an der Ausfuhr aller Waren mit einem Gewinn beteiligt wird. Die Beteiligung soll in der Weise erfolgen, daß der Unterschied zwischen den ungarischen und den ausländischen Preisen oder ein Teil derselben dem Staate zufällt.

— **Wirtschaftliches Zusammenwirken zwischen Ungarn und Polen.** In maßgebenden Wirtschaftskreisen bemüht man sich eifrig, die Möglichkeit einer wirtschaftlichen Verbindung zwischen Ungarn und Polen anzustreben. Zu diesem Zwecke sind Schritte eingeleitet worden, die sowohl in Polen wie auch in Ungarn regen Anklang fanden. Der frühere Handels-Minister Baron Josef Stzerényi befaßte sich in einer Rede mit der Frage der ungarisch-polnischen Wirtschaftsbeziehungen und gelangte zu dem Schlusse, daß Ungarn in naher Zukunft einen aufnahmefähigen Markt für die Überschüsse Polens bieten könne, und daß die wirtschaftlichen Bestrebungen Südeuropas mit denen Polens durch Vermittlung Ungarns verbunden werden könnten, demnach eine Annäherung angezeigt wäre. An die Verwirklichung des Programmes der ungarisch-polnischen Wirtschaftsbeziehungen wird schon in der kürzesten Zeit geschritten werden.

— **Die Zukunft Fiumes im Friedensvertragsentwurf.** Eine der härtesten Maßnahmen, die Ungarn im Vertragsentwurf auferlegt wurde, ist die Abtretung seines einzigen Seehafens, um dessen Besitz zwischen Italien und Südslawien seit mehreren Monaten harte Kämpfe geführt werden. Es ist eine traurige Erscheinung, daß die Entente den Schwerpunkt dieses Problems nur darin erblickt, ob Fiume in den Besitz Italiens oder Südslawiens gelange, daß sie es aber als selbstredend mit dem Gerechtigkeitssinn vereinbar betrachtet, daß Ungarn hinsichtlich Fiumes auf alle seine Rechte zu verzichten hat. Es unterliegt doch keinem Zweifel, daß Ungarn das einzige in Betracht kommende Hinterland Fiumes bildet, und weder Italien noch Südslawien die wirtschaftliche Zukunft Ungarns zu sichern vermögen. Ungarns Verkehrsbasis zur See kann nur Fiume sein, an dessen Besitz es nicht so sehr aus politischen, als vielmehr aus wirtschaftlichen Rücksichten festhalten muß. Dadurch, daß Fiume bei Ungarn verbliebe, würden weder die Bestrebungen Italiens in dem Wirtschaftsbereich des Adriatischen Meeres, noch die Interessen und Ansprüche des südslawischen Staates hinsichtlich der freien Be nutzung des Hafens von Fiume beeinflußt. In der Antwortnote erklärte sich Ungarn bereit, die Verwaltung des Hafens einer internationalen Kommission unter dem Vorsitz Italiens zu unterwerfen, ferner die ungehemmte Abwicklung des süd slawischen Verkehrs im Hafen zu sichern, und zu diesem Zwecke dem südslawischen Staate die vollständige Gleich behandlung zu garantieren.

Nach dem Artikel 294 wird zwar der freie Zugang zum Adriatischen Meere, wie auch die Benutzung der Häfen der aufgelösten Monarchie Ungarn zugesichert, jedoch sind diese Bestimmungen zu allgemein gefaßt. Aus diesem Grunde wird in der Antwortnote die Forderung aufgestellt, daß im Friedensvertrage selbst die vollständige Gleichberechtigung in den adriatischen Häfen gesichert und dies nicht späteren Vereinbarungen vorbehalten werde. Mit Rücksicht auf die Lebensinteressen, die sich für Ungarn an den Besitz Fiumes knüpfen, auf die unermeßlichen Opfer, die es für Fiume ge bracht hat, und denen Fiume seine weltwirtschaftliche Lage verdankt, wird Ungarn mit der größten Zähigkeit daran fest halten müssen, daß es dieses kostbaren Besitzes nicht beraubt werden darf. B. W.

— **Hilfsaktion der pensionierten Staatsbahnbeamten.** Die pensionierten Beamten der Staatsbahnen hielten unter Vorsitz Michael Kuglers eine außerordentliche Sitzung und be schlossen, zur Verbesserung ihrer Notlage beim Reichsver weser v. Horthy vorzusprechen. Der in der Sitzung erschie nene Abgeordnete Dr. Homonnay versicherte in seiner aus diesem Anlaß gehaltenen Rede die Versammlung, daß er im Zukunft im Interesse der Eisenbahner alles mögliche aufbieten werde; er mache jedoch die Anwesenden darauf aufmerksam daß die Hilfeleistung auf große Schwierigkeiten stoße.

— **Personalnachrichten.** Der Oberinspektor der Königl ungarischen Staatsbahnen, Wilhelm Wolf, Ritter des Franz Josef-Ordens und des preußischen Roten-Adler-Ordens, ist im 57. Lebensjahre verschieden. Er war viele Jahre hindurch Magazinchef, später Stationschef des Donauufer-Güterbahn hofes, wo er sich großer Beliebtheit erfreute. Er hatte auch eine umfangreiche und ersprießliche fachliterarische Tätigkeit entfaltet. — Der Oberstuhlrichter und Leiter der juristischen Abteilung der Königl. ungarischen Staatsbahnen Dr. Hermann Gaál ist gestorben.

Übrige europäische Länder.

— **Elektrische Bahnen in Spanien.** Der in Nr. 92 Jahrg 1915 d. Ztg. gegebene Bericht über die Entwicklung des Netzes der elektrischen Bahnen in Spanien und Portugal kann in nachstehendem an Hand eines in Heft 13 des laufenden Jahr ganges der Elektrotechnischen Zeitschrift veröffentlichten, von Dr.-Ing. Blumenthal, Madrid, verfaßten Aufsatzes etwa ergänzt werden, in welchem ein Bild von dem derzeitigen Stande der spanischen Elektrizitätswirtschaft und deren Werdegang unter weitgehender Ausnutzung der verfügbaren großen Wasserkräfte seit den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts in großen Zügen gegeben wird. Auch hier wird bestätigt, daß die wenigen verkehrsreichen spanischen Städt ausnahmslos mit elektrisch betriebenen Straßenbahnen, au denen der Dienst mustergültig durchgeführt wird, versehe sind. Die Betriebsspannung für die Straßenbahnnetze beträg durchweg 550 Volt; nach Landessitte wird links gefahren. Da gesamte elektrische Straßenbahnnetz einschließlich der Vor ort- und Städtebahnen (Überlandbahnen) soll nach der Quell zurzeit rd. 700 km Linien umfassen.

Die 45 km lange, im Herbst 1919 eröffnete doppelgleisig elektrische Untergrundbahn in Madrid, „Metro politano" oder kurz „Metro" genannt, beginnt einstweilen a der Puerto del Sol und verläuft in nördlicher Richtung be 1445 mm Spurweite bis zum vorläufigen Endpunkte Cuatr Caminos. Außer diesen Endstationen sind sechs Zwischen stationen vorhanden; die Haltestellenentfernung beträgt i Mittel 500 m. Die mit Gleichstrom von 550 Volt betrieben Bahn senkt sich im Stadtinnern bis zu 20 m unter Straßen oberkante. Der Betriebsstrom wird einer über den Gleise angeordneten Fahrdrahtleitung mittels Scheerenstromal nehmer entnommen. Im Bedarfsfalle kann der gesamte Be trieb über eine Stunde durch den in einer Akkumulatoren batterie aufgespeicherten Strom aufrechterhalten werde Die aus nur einem Triebwagen und einem Beiwagen be stehenden Züge vermögen je bis zu 200 Personen aufzunehmen Sämtliche Wagen sind völlig aus Eisen hergestellt, die Moto wagen mit je zwei 175-pferdigen Triebmaschinen amerikan nischer Bauart ausgerüstet. Bemerkenswert ist die unter Be rücksichtigung der schwierigen Zeitverhältnisse außerorden

lich kurze Bauzeit der Bahn von 2¼ Jahren und der sofort nach Eröffnung einsetzende starke Verkehr; die Bahn soll bereits nach einigen Wochen die erste Million Fahrgäste befördert haben. Zurzeit ist man beim Bau der Verlängerungsstrecke von Puerto del Sol bis zur Südbahnstation. Das Aktienkapital der Betriebsgesellschaft beträgt 10 Millionen Pesetas.

Das elektrische Vollbahnwesen ist bekanntlich in Spanien noch wenig entwickelt. Außer der an dieser Stelle bereits erwähnten 22 km langen Drehstrombahn von Gergal nach Santa Fé, einer Teilstrecke der spanischen Südbahn, steht nach der Quelle bereits seit 1906 eine 5 km lange elektrische Vollbahn von Barcelona nach Sarria unter Benutzung von 500 Volt Gleichstrom im Betriebe; die Bahn wird zurzeit auf 10,5 km Länge bis Sabadell und Manresa verlängert. Die in dem eingangs erwähnten, an dieser Stelle veröffentlichten Bericht als Überlandbahnen aufgeführten Bahnen Pamplona-Sanguesa-Aoiz (61 km) und San Sebastian-Hendaya (20 km) rechnet Blumenthal zu den Vollbahnen; beide werden nach der Quelle mit einphasigem Wechselstrom von 6000 Volt betrieben. Im Bau begriffen und für Drehstrombetrieb bestimmt sei die 45 km lange Minenbahn der Rio Tinto-Bergwerke. In Erwägung gezogen ist, die Drehstrombahn von Gergal nach Santa Fé um 20 km bis nach Almeria zu verlängern.

Daß das elektrische Vollbahnwesen in Spanien noch sehr zurück ist, wird in der Quelle bestätigt. Die finanziellen Ergebnisse seien für die spanischen Eisenbahngesellschaften durchweg recht ungünstig, und darum kann es nicht Wunder nehmen, daß für die von der Regierung für eine elektrische Vollbahn Madrid-Valencia ausgeschriebene Konzession sich überhaupt kein Bieter gefunden hat. An die Verwirklichung des während des Weltkrieges mit großer Begeisterung aufgenommenen Planes, Paris mit Madrid und Algeciras durch eine elektrische Vollbahn mit Vollspur (im Gegensatz zur spanischen Breitspur) zu verbinden, darf in absehbarer Zeit kaum gedacht werden, da der Bau ungeheure, schwer verzinsliche Summen verschlingen würde. Als Geldgeber und Erbauer hatten sich Amerikaner angeboten, denen die spanische Regierung Garantien bieten sollte.

Über die Zukunftsaussichten der deutschen Elektroindustrie betreffs weiterer Belieferung Spaniens urteilt die Quelle sehr pessimistisch. Während die Elektrizitätswerke und Straßenbahnen bis zur Jahrhundertwende größtenteils mit deutschem Material gebaut worden sind, und bei den größten dieser Anlagen deutsche Firmen bzw. die zu diesem Zwecke gegründeten spanischen Tochterfirmen als Gründer auftraten und auch fast das ganze Kleinmaterial, Elektromotoren, Zähler, Instrumente und Apparate, deren Fabrikation damals im Lande noch unbedeutend war, aus Deutschland stammte, traten später auch schweizerische, schwedische und nordamerikanische Firmen in Wettbewerb. Zwischen der französischen Gruppe der Thomson Houston-Gesellschaft und der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft kam schon zu Anfang des Jahrhunderts eine Interessengemeinschaft zur Abgrenzung der Arbeitsgebiete zustande. Die ausländischen Häuser, z. B. Oerlikon, Asea, Westinghouse, riefen nach deutschem Vorbilde eigene spanische Verkaufsorganisationen in der Form spanischer Aktiengesellschaften mit Vertretungen an den Hauptplätzen ins Leben. Der Ausbruch des Weltkrieges unterbrach die Entwicklung und schaltete die deutsche Einfuhr völlig aus. Es traten, soweit die Verkehrs- und Produktionsverhältnisse dies zuließen, die übrigen Wettbewerber an die Stelle Deutschlands, und auch die einheimische Elektroindustrie blühte schnell auf. Heute stehen wir, nach dem Verfasser, in Spanien völlig geänderten Verhältnissen gegenüber. In einer ganzen Anzahl von Erzeugnissen hätte sich die einheimische Produktion derart gehoben, daß eine nennenswerte Einfuhr nicht mehr in Frage kommen dürfte.

Rechtspflege.

— Höhere Gewalt im Sinne des Reichshaftpflichtgesetzes liegt vor, wenn jemand im traumwandelnden Zustand auf den Bahnkörper gelangt und dabei von einem Zug überfahren wird. Klägerin hatte in der Nacht in einem krankheitsähnlichen Zustand der Bewußtlosigkeit, einem Traumzustand, die in der Nähe des Bahnhofs liegende Wohnung ihres Dienstherrn durch das Fenster ihrer Schlafkammer verlassen, ist bei der nächsten Bahnüberfahrt auf den Bahnkörper geraten und auf dem freien Gleis weitergegangen, bis sie von einem Zug erfaßt wurde. Landgericht und Oberlandesgericht haben die Haftung der Eisenbahn wegen höherer Gewalt abgelehnt. Der Traumzustand der Klägerin ist ein äußeres Ereignis, das nach menschlichem Ermessen nicht vorauszusehen ist. Die Klägerin ist in diesem krankheitsähnlichen Zustande der Bewußtlosigkeit auf den Bahnkörper geraten, obwohl er nach den Regeln der größten Vorsicht und Sorgfalt an der Überfahrt mit einer geschlossenen Schranke und Seitenplanken längs der Zufahrt, also mit zweckmäßigen Einrichtungen gegen unbefugtes Betreten, gesichert war. Ist die Klägerin über die Schranke gestiegen oder unter derselben durchgekrochen — statt den Bahnkörper zu überqueren —, auf das freie Gleis eingebogen und darauf fortgegangen, bis sie vom Zuge erfaßt wurde, so gibt es für den Betriebsunternehmer überhaupt keine Möglichkeit, hiergegen eine Sicherheitsmaßregel zu treffen. Hat sie aber das Hindernis umgangen und ist sie unter Überquerung des 1 m tiefen Abschlußgrabens von der Seite her die 1½ m hohe Böschung zum Gleis emporgestiegen, so hatte die Bahnverwaltung wieder keine Mittel, die dortige freie Strecke gegen solchen Zufall zu sichern. Soll die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens nicht gefährdet werden, so kann unmöglich die ganze Strecke nach außen abgeschlossen werden. Hiernach konnte das Eindringen der Klägerin in ihrer Bewußtlosigkeit auch durch die äußerste, den dortigen Verhältnissen angemessene und vernünftigerweise zu erwartende Sorgfalt nicht verhindert werden. Es ist deshalb höhere Gewalt, die den Unfall verursacht hat. Der Einwand der Klägerin, daß das Zutreten zum Bahnkörper an der Überfahrt besser als durch bloße Schranken hätte gesichert werden sollen, ist hinfällig. Abgesehen davon, daß die Klägerin nicht angibt, was denn billigerweise noch an Sicherheitsmaßregeln vom Betriebsunternehmer hätte geschehen sollen, gibt es gegen das Betreten des Bahnkörpers und der Gleise auf offener Strecke auf einer schienengleichen Überfahrt in finsterer Nacht durch eine Person, die in ihrem Unterbewußtsein so zu klettern vermochte wie die Klägerin, um aus ihrer Schlafkammer ins Freie zu gelangen, überhaupt keinerlei Sicherheitsmaßregeln einer Bahn, ohne deren Betrieb wirtschaftlich unmöglich zu machen. Solche Maßregeln können mithin dem Unternehmer nicht zugemutet werden, wie weit man nur immer seine Pflicht der Sicherheit spannen will. Dabei ist im gegenwärtigen Falle zu beachten, daß die bewußte Störung der Klägerin nicht, wie in dem in der Zeitschrift für Rechtspflege 1919, S. 79 mitgeteilten Falle (vgl. auch Nr. 13, S. 128 Jahrg. 1919 d. Ztg.), durch den Bahnbetrieb hervorgerufen oder irgendwie beeinflußt gewesen wäre; die Klägerin war auch nicht Fahrgast der Bahn und hatte mit dem Bahnbetrieb nichts zu tun, als sie unter den Zug geriet. Ein anderer Abschluß der Überfahrt als durch Schranken war nach den örtlichen Verhältnissen nicht geboten, insbesondere war ein Fallgitter an den Schlagbäumen der Schranken durch keine besonderen Umstände geboten und wäre im gegebenen Falle wirkungslos gewesen (Urteil des Landgerichts Regensburg v. 3. Februar 1919 und des Oberlandesgerichts Nürnberg vom 3. Februar 1920, das Rechtskraft erlangt hat). Dr. Reindl.

Bücherschau.

— Der durchlaufende Bogen auf elastischen Stützen. Ein Berechnungsverfahren für die Praxis. Von A. Strassner. VIII + 204 S. 3 Zahlentafeln und 225 Textabb. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Berlin 1919. Preis: geh. 22 ℳ, geb. 26 ℳ.

Der Verfasser gibt im vorliegenden Werk ein einfaches Verfahren zur Berechnung der im Eisenbetonbau häufig vorkommenden durchlaufenden Bogenbinder mit elastischen Stützen. Dieses geht von leicht faßlichen, geometrischen Beziehungen aus, die für das Verständnis außerordentlich fördernd sind und auf dem Gebiete der Elastizitätslehre keine allzu umfangreichen Kenntnisse voraussetzen. Die Anwendung des Castiglianoschen Satzes von der Formänderungsarbeit ist hierbei vermieden worden. Vielmehr werden die einfachen und zweckmäßigen Mohrschen Sätze eingeführt, nach denen die Winkel der Biegungslinie am Auflager gleich dem Auflagerdruck der $\frac{1}{EI}$-fachen Momentfläche, die Einsenkungen gleich dem statischen Moment der $\frac{1}{EI}$-fachen Momentenfläche sind usw. Schließlich sind die von Ritter eingeführten Festpunkte benutzt. Bei der Berechnung der meist vielfach statisch unbestimmten Tragwerke ist ein statisch unbestimmtes Hauptsystem eingeführt, und zwar der Bogen mit seitlich frei verschieblichen Stützen, wodurch die Berechnung des durchlaufenden Bogens auf die Berechnung des mehrfachen Rahmens zurückgeführt ist.

Im I. Abschnitt ist die allgemeine Theorie des durchlaufenden Bogens auf elastischen Stützen entwickelt. Zunächst werden Tragwerke von beliebiger Form ohne Zugband behandelt, dann wird die Wirkung von Zugbändern für sich in Rechnung gestellt. Der Einfluß der Normalkräfte ist zunächst

vernachlässigt und wird, ebenso wie Wärmeänderungen und Stützensenkungen, später besonders berücksichtigt. Zu erwähnen ist ferner die Behandlung des durchlaufenden Bogens in Verbindung mit mehrfachen Rahmen. Schließlich sind die Formänderungen für den Parabelbogen mit veränderlichem Trägheitsmoment, den symmetrischen gebrochenen Stabzug und die Stützen bestimmt und die elastischen Größen für die gebräuchlichsten Konstruktionen in geschlossenen Ausdrücken dargestellt.

Im II. Abschnitt werden Formeln entwickelt zur raschen Ermittlung der Momente und Schnittkräfte der gebräuchlichsten Formen des einfachen und mehrfachen Bogens auf elastischen Stützen bei den verschiedenen Belastungsarten, wie auch bei seitlicher Belastung. Die Formeln gelten für Tragwerke mit parabolischem Bogen sowohl, als auch für solche mit symmetrisch gebrochenem Stabzug. Als besonders zweckmäßig ist hervorzuheben, daß sich alle Unbekannten, auch bei vielfach statisch unbestimmten Systemen, unabhängig voneinander ergeben.

Im III. Abschnitt sind ausführliche Zahlenbeispiele aus der Praxis durchgerechnet. Hierbei hat der Verfasser besonderen Wert darauf gelegt, die Stützlinie sowohl für lotrechte Belastung als auch für Winddruck einzutragen, wodurch das Kräftespiel leicht zu übersehen ist.

Der fleißige Verfasser, der sich durch seine zahlreichen Veröffentlichungen, u. a. das im gleichen Verlag 1916 erschienene Buch „Neuere Methoden zur Statik der Rahmentragwerke und der elastischen Bogenträger“, auf welches er sich auch mehrfach bezieht, bereits einen Namen gemacht hat, übergibt auch hier der Öffentlichkeit ein Werk, das Praktikern und Studierenden bei der Lösung solcher verwickelten Systeme, wie sie hier vorgeführt werden, ein wertvolles Hilfsmittel sein wird.

Berlin. Dr. Gesteschi.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Badische Staatseisenbahnen. Am 1. Juni 1920 wird der an der Strecke Heidelberg-Würzburg zwischen den Stationen Eubigheim und Boxberg-Wölchingen errichtete Haltepunkt Uiffingen in Betrieb genommen. Er ist für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Milch-, Kleinvieh- und Telegrammverkehr eingerichtet.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahngeneraldirektion Stuttgart. Die an der Strecke Ulm-Friedrichshafen gelegene Station Mochenwangen dient fortab auch dem Verkehr mit Gegenständen, zu deren Verladung oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cöln. Vom 1. Juni d. Js. ab wird der Stationsname Poulheim der Strecke Cöln-Grevenbroich in Pulheim geändert.

Staatsbahndirektion Wien-Nordost. Die an der Strecke Wien Nordwestbahnhof-Landesgrenze (gegen Schattau) gelegene Station Floridsdorf-Jedlesee ist ab 1. Mai 1920 auf Jedlesee abgeändert, ebenso die Benennung der in dieser Station gelegenen Werkstätte und des Materialmagazins.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Vom 1. Juni 1920 ab erhält der an der Bahnstrecke Hannover-Minden (Westf.) belegene Bahnhof 3. Kl. Lindhorst die Bezeichnung „Lindhorst (Schaumburg-Lippe)“.

Eisenbahndirektionsbezirk Essen. Vom 1. Juni d. Js. ab werden die Namen einer Anzahl von Stationen geändert. Selbige sind in der Vereinszeitung Nr. 32 unter den „Amtlichen Bekanntmachungen“ auf Seite 379 aufgeführt.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 66 vom 11. Mai 1920 an alle Vereinsverwaltungen und das Eisenbahn-Zentralamt in Berlin, betreffend das Adressenverzeichnis der Wagenverwaltungen (abgesandt am 18. Mai d. Js.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Gütertarif Basel Bad. Stb. — Schweiz.

Auf 1. 6. 20 wird die bisherige Haltestelle Vufflens-la-Ville der Schweiz. Bundesbahnen für den Stückgutverkehr und für Kleinvieh in Einzelsendungen eröffnet.

Karlsruhe, den 18. Mai 1920. (536)
Eisenbahn-Generaldirektion.

2. Schließung von Stationen.

Albtalbahn.

Am 1. August 1920 wird die Güterstation Beiertheim geschlossen.

Karlsruhe, den 19. Mai 1920. (538)
Badische Lokal-Eisenbahnen,
Actien-Gesellschaft.
Die Direktion.

3. Aenderung von Stationsnamen.

Vom 1. Juni 1920 ab wird der Stationsname Poulheim Strecke Cöln-Grevenbroich in „Pulheim“ geändert.

Cöln, den 15. Mai 1920. (532)
Eisenbahndirektion.

4. Umladegebühren.

Mit Gültigkeit vom 21. Mai d. J. ab werden die Umladegebühren wie folgt festgesetzt:

A. Im Übergang nach bezw. von der Nebenbahn Mosbach-Mudau für die Umladung in Mosbach:
1. für Eil- und Frachtstückgut 60 ₰,
2. für Wagenladungsgüter 25 ₰ für je 100 kg.

B. Im Übergang nach bezw. von der Nebenbahn Rhein-Ettenheimmünster für die Umladung der Güter in Orschweier
1. für Eil- und Frachtstückgut 60 ₰,
2. für Wagenladungsgüter 15 ₰ für je 100 kg.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (Reichsgesetzblatt 1914, Seite 455).

Berlin, den 17. Mai 1920. (531)
Deutsche Eisenbahnbetriebs-Gesellschaft, Actiengesellschaft.

5. Güterverkehr.

Ost-mitteldeutsch-sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1920 wird die Station Köblitz in den Tarif einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 15. Mai 1920. (534)
Eisenbahndirektion.

Badischer Gütertarif.
Deutsche Wechselgütertarife.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1920 wird unter Ziffer 2 des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 5 c (Steingrus usw.) der Zusatz „mit Ausnahme von Gipssteinschutt (Gipssteinabraum)“ nachgetragen.

Karlsruhe, den 18. Mai 1920. (537)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Badischer Gütertarif.

Mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde wird gemäß § 80 (8) EVO. vom 20. Mai 1920 an das Lagergeld auf den Stationen Basel Bad. Stb. und Schaffhausen ab dem 6. Tage nach der Ankunft bzw. Anmeldung auf 1 Franken für 100 kg und angefangene 24 Stunden erhöht. Dieses erhöhte Lagergeld (in Frankenwährung) wird vom genannten Zeitpunkt an auch im Grenzübergangsverkehr auf den Stationen Waldshut, Singen und Konstanz erhoben.

Karlsruhe, den 18. Mai 1920. (535)
Eisenbahn-Generaldirektion.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 23. Mai lfd. Js. ab werden bis auf weiteres in unserem Binnenverkehr für verschiedene Stationsverbindungen an Sonn- und Festtagen Sonntags-Rückfahrkarten zu ermäßigten Preisen ausgegeben.

Nähere Auskunft erteilen unsere Fahrkarten-Ausgabestellen.

Blankenburg-Harz, 17. Mai 1920. (533)
Direktion
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. - Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 36. | Berlin, den 29. Mai 1920. | LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen,** beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 8 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 40 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 45 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 50 Pf. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 1.35 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto; Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 36. Berlin, den 29. Mai 1920. LX. Jahrgang.

Inhalt:

Reichseisenbahnen.

(Schluß aus Nr. 35.)

B. Sachliche Ausgaben. (Tab. 22, Sp. 89.)

Die sämtlichen sachlichen Ausgaben betrugen ohne die Löhne der Werkstätten- und Bahnunterhaltungsarbeiter:

	1913 ℳ	1910 ℳ	1907 ℳ
In Preußen . . .	705 659 594	590 534 513	579 742 592
In den übrigen Bundesstaaten .	257 226 160	210 298 493	215 223 014

Unter Zugrundelegung der vorstehend schon angegebenen, von den Bahnen geleisteten Wagenachskilometer betrugen die sachlichen Ausgaben für je 100 000 Wagenachskilometer:

	1913 ℳ	1910 ℳ	1907 ℳ
In Preußen . . .	2868	2822	3086
In den übrigen Bundesstaaten .	3274	3000	3296

Es wurden in den einzelnen Dienstzweigen verausgabt:

a) für Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände sowie Beschaffung der Betriebsmaterialien (Tab. 22, Sp. 63):

	1913		1910		1907	
	Im Ganzen ℳ	Auf je 100000 W-A-K ℳ	Im Ganzen ℳ	Auf je 100000 W-A-K ℳ	Im Ganzen ℳ	Auf je 100000 W-A-K ℳ
In Preußen .	238 066 433	967,6	190 503 670	910,4	184 107 103	980,1
In den übrigen Bundesstaaten . .	101 062 509	1286,2	87 926 878	1254,8	79 767 463	1221,7

Die Ausgaben der nichtpreußischen Staatsbahnen waren also höher als die der preußischen und zwar: 1913 um 32,9 %, 1910 um 37,8 % und 1907 um 24,7 %. Das dürfte seinen hauptsächlichsten Grund in der kostspieligeren Beschaffung der in großen Mengen erforderlichen Betriebsmaterialien, namentlich der Kohlen, gehabt haben. Die Einkaufspreise bei den Zechen werden zwar für die nichtpreußischen Verwaltungen kaum höher gewesen sein als für die preußische. Das schließt aber nicht aus, daß die Kohle bei den Verbrauchsstellen erheblich teurer zu Buche stand. Preußen besitzt große Kohlenlager im Lande; die andern Bundesstaaten müssen die Kohle meist aus Preußen beziehen. Auf den eigenen Strecken befördern die Staatsbahnen ihre Betriebsmaterialien umsonst; die Transportkosten werden nicht verrechnet. Infolgedessen hatten die preußischen Staatsbahnen keine oder so gut wie keine Unkosten für die Beförderung der Kohlen von den Gruben zu den Verbrauchsstellen. Anders liegen die Verhältnisse bei den übrigen Staatsbahnen. Diese mußten für den größten Teil des Transportweges, der durch Preußen führt, bezahlen. Damit war eine sehr erhebliche Verteuerung dieser Materialien verbunden. Ähnliche, wenn auch weniger ins Gewicht fallende Verhältnisse mögen für die Preisgestaltung der Ausstattungsgegenstände und der sonstigen Betriebsmaterialien von Einfluß gewesen sein. Bei der Übernahme der Staatsbahnen durch das Reich wird aber an diesen Verhältnissen wenig geändert werden. Allerdings kann dann das Reich die Betriebsmaterialien überall vom Erzeugungs- zum Verbrauchsort frei befördern, damit wäre aber nicht viel gewonnen; denn es werden dann auch die jetzt Preußen zugute kommenden Einnahmen fortfallen.

Immerhin kann wohl angenommen werden, daß bei einheitlicher Verwaltung aller Staatsbahnen durch das Reich auch bei der Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände und bei der Beschaffung der Betriebsmaterialien einige Ersparnisse gemacht werden könnten. Das Reich als alleiniger Beschaffer vermag auf die Preisgestaltung stärker einzuwirken als jede der kleineren Verwaltungen. Es würden auch manche Magazine und Kohlenlager nicht mehr wie bisher auf den größeren Grenzstationen doppelt

vorhanden sein müssen. Die Lagerbestände könnten hier kleiner gehalten werden, und wenn sich auch der Gesamtverbrauch nicht änderte, so träten doch Zinsersparnisse ein. Es mag daher angenommen werden, daß die Ausgaben für das preußische Netz im wesentlichen unverändert bleiben, daß aber ein Mehr von 15 % gegen Preußen (1913: 32,9 %) bei diesen Ausgaben den besonderen Verhältnissen der nichtpreußischen Staatsbahnen genügend Rechnung tragen würde. Unter dieser Voraussetzung wären bei diesem Titel 1913 erspart worden: 101 062 509 — (1,15 × 967,6 × 78 573,95) = 13 630 132 ℳ.

β) für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen (Tab. 22, Sp. 69, abzüglich der Löhne für die Bahnunterhaltungsarbeiter):

	1913		1910		1907	
	Im Ganzen ℳ	Für je 100000 W.-A.-K. ℳ	Im Ganzen ℳ	Für je 100000 W.-A.-K. ℳ	Im Ganzen ℳ	Für je 100000 W.-A.-K. ℳ
in Preußen	213 425 397	867,4	189 263 123	904,5	186 974 558	995,4
in den übrigen Bundesstaaten	60 075 939	764,6	46 304 293	660,6	55 255 589	846,3

An Kosten für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen wendeten die nichtpreußischen Staatsbahnen weniger auf als Preußen; sie wirtschafteten hier also sparsamer und zwar ziemlich erheblich (1913: 11,8 %, 1910: 27,0 % und 1907: 15,0 %). Die Gründe für diese Erscheinung können nicht mit Sicherheit angegeben werden. Zum Teil dürften sie wohl darin zu suchen sein, daß Preußen mit der Einführung eines schwereren Oberbaues weiter vorangeschritten war als die anderen Bundesstaaten. Ein schwererer Oberbau verlangt aber auch einen kräftigeren Unterbau und gute Unterhaltung. Dann aber besaß Preußen verhältnismäßig zahlreichere und größere bauliche Anlagen als die anderen Bundesstaaten, die sich wegen ihrer weniger günstigen Finanzlage noch oft mit kleineren, dem Betriebe eben noch genügenden Einrichtungen behalfen. Auch der Umstand, daß insbesondere Bayern, Sachsen, Württemberg und Baden ihre Bahnen vielfach auf festerem, oft felsigem Untergrund anlegen konnten und das kostspielige Bettungsmaterial in vielen Fällen in der Nähe der zu unterhaltenden Strecken unmittelbar gewannen, dürfte von Einfluß gewesen sein. Preußen wird auf vielen, durch flaches, oft sandiges Gelände führenden Strecken häufigere Unterhaltungsarbeiten vorzunehmen gehabt haben. Auch sei erwähnt, daß in den Kohlenbezirken, insbesondere im Ruhrgebiete, mit hohen Unterhaltungskosten der baulichen Anlagen wegen der ständigen Bodensenkungen gerechnet werden muß. Es kann daher wohl angenommen werden, daß an diesem Teil der sachlichen Ausgaben nichts erspart werden könnte, auch wenn das Reich die Bahnen verwaltet hätte.

Aus der folgenden Zusammenstellung ersieht man den Einfluß, den der Staatsbahnwagenverband auf die Ausgaben der nichtpreußischen Staatsbahnen ausgeübt hat. Der Staatsbahnwagenverband wurde 1907 gegründet. Preußen war mit seinem Wagenpark den übrigen Bundesstaaten voraus. Diese mußten daher ihre Bestände auffüllen. Hatten die nichtpreußischen Staatsbahnen sich bisher mit einem geringeren Wagenpark beholfen, so kamen sie jetzt nicht mehr um erhebliche Neubeschaffungen herum. Die Kosten für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Fahrzeuge und

γ) für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Fahrzeuge und maschinellen Anlagen (Tab. 22, Sp. 75 — Tab. 17, Sp. 12):

	1913		1910		1907	
	Im Ganzen ℳ	Für je 100000 W.-A.-K. ℳ	Im Ganzen ℳ	Für je 100000 W.-A.-K. ℳ	Im Ganzen ℳ	Für je 100000 W.-A.-K. ℳ
in Preußen	172 455 412	700,9	151 181 252	722,5	149 063 918	793,5
in den übrigen Bundesstaaten	65 124 290	828,8	47 280 548	674,5	40 186 017	615,5

maschinellen Anlagen, die für je 100 000 Wagenachskilometer Betriebsleistung im Jahre 1907 noch um 22,4 % niedriger waren als in Preußen, waren 1910 nur noch 6,6 % geringer und überstiegen dann 1913 die preußischen Ausgaben bereits um 18,2 %. Diese Steigerung der Ausgaben ist aber für die vorliegende Betrachtung ohne sonderliche Bedeutung; denn auch wenn alle Staatsbahnen 1907 Reichsbahnen geworden wären, hätte der Wagenpark der jetzt nichtpreußischen Bahnen angemessen aufgefüllt werden müssen. Bei diesem Titel können daher keine Ersparnisse herausgerechnet werden.

δ) für Benutzung fremder Bahnanlagen und für Dienstleistungen fremder Beamten (Tab. 22, Sp. 79):

	1913		1910		1907	
	Im Ganzen ℳ	Für je 100000 W.-A.-K. ℳ	Im Ganzen ℳ	Für je 100000 W.-A.-K. ℳ	Im Ganzen ℳ	Für je 100000 W.-A.-K. ℳ
in Preußen	10 113 444	41,1	8 746 523	41,8	8 028 988	42,7
in den übrigen Bundesstaaten	13 357 273	170,0	13 820 480	197,2	12 896 852	197,5

Diese Ausgaben würden bis auf einen unbedeutenden Betrag ganz in Fortfall gekommen sein, wenn die Bahnen Reichsbahnen gewesen wären. Es wären dann aber, weil diese Summen von den einzelnen Bundesstaaten unter sich abgerechnet wurden, auch die entsprechenden Einnahmen fortgefallen, so daß eine Ersparnis nicht eingetreten wäre.

ε) für Benutzung fremder Fahrzeuge (Tab. 22, Sp. 81):

	1913		1910		1907	
	Im Ganzen ℳ	Für je 100000 W.-A.-K. ℳ	Im Ganzen ℳ	Für je 100000 W.-A.-K. ℳ	Im Ganzen ℳ	Für je 100000 W.-A.-K. ℳ
in Preußen	17 765 232	72,2	12 679 232	60,6	14 767 763	78,6
in den übrigen Bundesstaaten	7 037 015	89,6	7 435 478	106,1	20 313 294	311,1

Hier stehen ebenfalls den Ausgaben entsprechende Einnahmen gegenüber, die mit diesen zum größten Teil fortgefallen wären, wenn die Bahnen Reichsbahnen gewesen wären. Ersparnisse können hier also ebenfalls nicht errechnet werden.

ζ) für verschiedene Ausgaben (Tab. 22, Sp. 87):

	1913		1910		1907	
	Im Ganzen ℳ	Für je 100000 W.-A.-K. ℳ	Im Ganzen ℳ	Für je 100000 W.-A.-K. ℳ	Im Ganzen ℳ	Für je 100000 W.-A.-K. ℳ
in Preußen.	53 833 676	218,8	38 160 713	182,4	36 800 262	195,9
in den übrigen Bundesstaaten . .	10 569 134	134,5	7 530 816	107,4	6 803 799	104,2

Diese Ausgaben setzen sich zusammen aus Steuern, Gemeindeabgaben und öffentlichen Lasten, Entschädigungen auf Grund des Haftpflichtgesetzes, Ersatzleistungen und sonstigen Ausgaben. Auffallend ist, daß z. B. Preußen im Jahre 1913 an Steuern usw. (Tab. 22, Sp. 83) über 31 000 000 ℳ bezahlt hat, während sämtliche übrigen Bundesstaaten nur zusammen 2 500 000 ℳ nachweisen. Der Grund kann nur der sein, daß die nichtpreußischen Staatsbahnen entweder besondere Steuervergünstigungen genossen, oder daß die Eisenbahnsteuern ganz oder zum Teil im allgemeinen Etat mit andern vermischt waren, so daß sie nicht besonders erschienen. Ersparnisse werden hier nicht zu erwarten sein, wenn die Eisenbahnen aufs Reich übergehen, weil diese Ausgaben meist auf gesetzlichen Verpflichtungen beruhen. Im Gegenteil kann wohl angenommen werden, daß dann die nichtpreußischen Bundesstaaten den auf die Eisenbahnen entfallenen Teil der Lasten aus dem allgemeinen Etat herausschälen und dem Reiche zuweisen werden. Wie hoch diese Ausgaben, die das Reich dann zu leisten hätte, sein würden, läßt sich nicht feststellen. Sie mögen deshalb außer Betracht bleiben.

Die gesamten Ersparnisse, die sich hiernach bei den sachlichen Ausgaben auf der Grundlage der Betriebsergebnisse, wie sie in der Reichsstatistik für 1913 niedergelegt sind, herausrechnen lassen, betragen 13 630 132 ℳ.

Die persönlichen und sachlichen Ausgaben betrugen insgesamt (Tab. 22, Sp. 95):

	1913 ℳ	1910 ℳ	1907 ℳ
in Preußen	1 769 849 972	1 460 417 988	1 319 809 870
in den übrigen Bundesstaaten .	688 414 461	575 065 811	520 516 591

Auf je 100 000 Wagenachskilometer entfiel eine Gesamtausgabe von:

	1913 ℳ	1910 ℳ	1907 ℳ
in Preußen . . .	7193	6979	7026
in den übrigen Bundesstaaten .	8761	8204	7972

Erspart hätten nach vorstehenden Ausführungen 1913 werden können:

1. an persönlichen Ausgaben: 49 827 235 ℳ
2. an sächlichen Ausgaben: 13 630 132 „
zusammen: 63 457 367 ℳ

Diese, aus der Verminderung der Betriebsausgaben für das Jahr 1913 errechneten Ersparnisse betragen nur 2,6 % der Gesamtausgaben. Das ist nicht viel. Nun darf aber nicht übersehen werden, daß bei einem Übergange der Bahnen auf das Reich mancherlei andere Vorteile eintreten werden, die zwar schwer oder gar nicht in ihrem Geldwert festzustellen sind, aber doch erheblich ins Gewicht fallen. Dahin gehört die einheitliche Gestaltung der Tarife für das ganze Reich und eine Erhöhung der Einnahmen im internationalen Tarifverkehr durch den Fortfall der bisherigen bundesstaatlichen Konkurrenz. Ebenso eine bessere Ausnutzung des Personals, der Betriebsmittel und des Materials. Erhebliche Betriebsersparnisse werden sich auch unschwer dadurch erzielen lassen, daß der durchgehende Güterverkehr von ungünstigen Strecken auf solche übergeleitet wird, auf denen die Betriebsausgaben geringer sind (z. B. Abwanderung von der Strecke Heidelberg-Würzburg), sowie ferner durch zweckmäßigere Zuleitung der Leerwagen unter Benutzung von günstigeren Strecken. Diese mittelbaren Vorteile, welche aus einer Verreichlichung der Eisenbahnen zweifellos herausspringen werden, lassen sich indes, wie bereits erwähnt, rechnerisch nicht erfassen. Jede Schätzung aber hängt mehr oder weniger in der Luft. Im allgemeinen wird man vielleicht der Wahrheit nahekommen, wenn man den Gesamtvorteil materieller Art, der durch die Verreichlichung der Eisenbahnen erzielt werden kann, einschließlich der oben aus statistischen Unterlagen errechneten Ersparnisse von 63 457 367 ℳ nicht höher als rund 100 000 000 ℳ annimmt.

Die vorstehende Darstellung stützt sich auf die Betriebsergebnisse vor dem Kriege. Seitdem haben sich die Verhältnisse, die damals im Eisenbahnwesen herrschten, gründlich geändert. Deshalb hat diese Studie heute nur einen akademischen Wert. Immerhin mag sie in die Öffentlichkeit treten, um davor zu warnen, von einer Verreichlichung der Eisenbahnen übergroße finanzielle Vorteile zu erwarten.

Die Eisenbahnen Litauens und des Baltikums zu russischer Zeit und ihre Entwicklung durch den Krieg.

(Schluß aus Nr. 35.)

In der Zeit vom 19. Februar bis 3. März 1918 fand der Vormarsch der deutschen Truppen über Hinzenberg hinaus statt, der schließlich zur vollständigen Besetzung Livlands und Estlands führte. In Pskow fielen den Deutschen neben einer großen Menge von Heeresgerät und militärischen Ausrüstungsstücken eine reiche Beute an Eisenbahnfahrzeugen in die Hände. Von den aus Großrußland eingebrachten Schnellzugmaschinen wurden 52 nach dem Baltikum überführt. Ebenso große Bestände an wertvollen Baustoffen, die in Deutschland kaum noch erhältlich waren, wurden in der Hauptwerkstätte Reval angetroffen. Infolge der bolschewistischen Umtriebe unter der Arbeiterschaft war die Leistungsfähigkeit dieser Werkstätte fast auf Null zurückgegangen. Eine Unmenge von schadhaften Lokomotiven stand auf den Reparaturgleisen und den benachbarten Gleisen des Personenbahnhofs herum, so daß man mit Recht von dem Lokomotivfriedhof von Reval sprach. Hier waren ganze Generationen von Maschinen beigesetzt, da stand „Puffing Billy“ neben der modernen Schnellzuglokomotive. Auch die vollkommen vernickelte Maschine vom Hofzuge des Zaren wurde vorgefun-

den. Unter Aufsicht von einigen handfesten deutschen Eisenbahnpionieren besserten sich die Leistungen der Werkstätte in kurzer Zeit. Mit der Entwicklung der militärischen Ereignisse wurde die Umnagelung der Bahnlinie von Riga über Hinzenberg hinaus in Richtung Walk zunächst fortgesetzt. Sie hatte den Bahnhof Ramotzki erreicht, als es feststand, daß sich mit der Beute von 236 Lokomotiven, 271 Klassen- und 3800 Güterwagen der übrige Teil des eroberten baltischen Bahnnetzes in Breitspur betreiben ließ. Ramotzki, der Abzweigbahnhof der Strecke nach Alt Schwaneburg, wurde auf diese Weise Übergangsbahnhof von der deutschen Vollspur zur Breitspur, obgleich die hierfür erforderlichen Erweiterungsbauten wegen Geländeschwierigkeiten sich nur mit erheblichem Zeit- und Arbeitsaufwand herstellen ließen. Nur fünf Gleise standen anfangs für den zweimal täglich eintretenden Wagenwechsel der Reisenden zweier Urlauberzüge und für das Umladen des gesamten Nachschubs zur Verfügung. Infolge seiner betrieblichen Unzulänglichkeit hat der Bahnhof Ramotzki im Munde der Baltikumtruppen eine traurige Berühmtheit erlangt. Die Verhältnisse besserten sich einigermaßen, als für den Wagenwechsel des Urlauberverkehrs ein Mittelbahnsteig von doppelter Zuglänge gebaut wurde, den eine kurze Querschranke seiner Länge nach in zwei Hälften teilte. Die Züge fuhren an den beiden Bahnsteigkanten so ein, daß sich die Maschinen an der Querschranke gegenüberstanden. Nach Aussteigen der Reisenden zogen beide Wagenparks um eine ganze Zuglänge vor, und die Besetzung konnte von neuem erfolgen. Durch diese Anordnung wurde erreicht, daß die Reisenden beider Fahrtrichtungen nicht miteinander in Berührung kamen und ein Längsverkehr auf dem Bahnsteige nur in beschränktem Maße stattfand. Für den von Deutschland auf dem Seewege über Riga kommenden Heeresnachschub war nach Zurücklegung der kurzen Vollspurstrecke Riga-Ramotzki die nochmalige Umladung zwischen beiden Spuren äußerst unbequem. Eine Rücknagelung der Strecke Riga-Ramotzki auf Breitspur und die Heranführung der russischen Spur an die Hafenanlagen Rigas erschien aus diesem Grunde zweckmäßig.

Die beabsichtigte Angliederung des Baltikums an das Deutsche Reich gab Gelegenheit, die Spurenfrage einer genauen Prüfung zu unterziehen. Um das Land wirtschaftlich an Deutschland zu ketten, war es geboten, der deutschen Vollspur unter Beseitigung von Breitspur und Schmalspur einen möglichst weitgehenden Eingang zu verschaffen. Andererseits durfte durch Einführung des Vollspurbetriebs im Baltikum dem russischen Reiche der Zugang zur Ostsee nicht erschwert werden, da die baltischen Häfen auf die Ausfuhr der Handelsartikel Innerrußlands angewiesen waren. Bei Beseitigung der Breitspur würden außer den Kosten der Umladung an der Grenze noch große Zeit- und Materialverluste eintreten. Um die Ernteüberschüsse Rußlands ohne Umladung verschiffen zu können, wurde daher beschlossen, die russische Spur auf den Strecken Reval-Narwa, Riga-Dünaburg und Kreuzburg-Rjeshiza beizubehalten. Zur Ermöglichung eines Aufmarsches zur Verteidigung der Peipuslinie wurde militärischerseits verlangt, die deutsche Spur bis nach Reval und bis zur späteren Landesgrenze in der Nähe von Narwa, Pskow und Kreuzburg durchzuführen. Die ebengenannten Breitspurstrecken sollten dabei als besondere Güterschleppbahnen neben den Vollspurstrecken betrieben werden. Die Überleitung vom Breitspur- zum Vollspurbetrieb war bei Inbetriebnahme des zweiten Gleises auf den Strecken Riga-Walk-Taps-Narwa und Walk-Pskow in Aussicht genommen, wofür der Bauauftrag bereits vorlag.

Zur Behebung der infolge dauernder Verkehrssteigerung immer schwieriger werdenden Verkehrsverhältnisse in Ramotzki wurde beschlossen, diesen Bahnhof als Übergangsbahnhof zu verlassen und die Strecke bis Riga auf Breitspur zurückzunageln. Auch die inzwischen wiederhergestellte Bahnlinie Riga-Dünaburg wurde breitspurig in Betrieb genommen und die bisher vollspurig betriebene Teilstrecke Riga-Oger wieder umgenagelt. Im alten Oreler Kopfbahnhof endigten somit alle Personenzüge des nördlichen Dünaufers. Die aus Deutschland kommenden Vollspurzüge fuhren auf den hochliegenden Bahnsteigen ein. Bei eintretenden Zugverspätungen standen den Übergangsreisenden die großen Wartesäle in Riga zur Verfügung, während sie in Ramotzki in Ermangelung jeglicher Baulichkeiten den Unbilden der Witterung ausgesetzt waren. Durch Heranführung der Breitspur an die Hafenanlagen Rigas fiel auch die Umladung der Etappenzüge fort. Für den Güter- und Militärverkehr wurde der Verschiebebahnhof Getlingsmoor als Umladebahnhof zwischen Breit- und Vollspur mit leistungsfähigen Rampenanlagen ausgestattet. Der für den Getreideumschlag hauptsächlich in Frage kommende Hafen in Mühlgraben sollte lediglich Breitspur erhalten. Für den großen Ortsgüterbahnhof und die anderen Hafenbahnhöfe waren beide Spuren vorgesehen. Die hierdurch notwendigerweise eintretenden Kreuzungen beider Spurnetze wurden auf ihren Gefährlichkeitsgrad untersuch und, soweit sie im Hauptgleise lagen, unter Stellwerksver schluß gelegt. Von militärischer Seite wurde verlangt, au dem rechten Dünaufer ein hinreichend entwickeltes Vollspur netz beizubehalten, um bei einem Rückzug den Brückenkop Riga verteidigen zu können.

Die Rücknagelung der Strecke Riga-Ramotzki wurde in Juli 1918 ohne Unterbrechung des Betriebes durchgeführt. Zu Entlastung der Umbaustrecke wurden die Güter- und Etappen züge von Riga über Stokmannshof, Alt Schwaneburg nach Ramotzki umgeleitet. Der gesamte Urlauberverkehr wurd auf ein die rückzunagelnde Strecke während der Nacht be fahrendes Zugpaar gelegt. Von Ramotzki aus beginnend, wurd mit einer verstärkten Baukompagnie an jedem Tage das Glei zwischen zwei Ausweichen (rund 10 km) umgenagelt, und de anschließende Bahnhof so hergerichtet, daß nachts zwische den beiden nebeneinanderstehenden Zügen verschiedene Spur umgestiegen werden konnte. Durch gutes Zusammen arbeiten von Bau und Betrieb und mit Unterstützung eine geschickten Bahnhofskommandanten wurde diese betrieblich einzigartige Aufgabe innerhalb von acht Tagen störungslo durchgeführt.

Der Unterhaltungszustand der eroberten Bahnlinien Liv lands und Estlands muß unter Berücksichtigung der lange Kriegsdauer als gut bezeichnet werden. Am fühlbarsten wa der Mangel an Oberbaustoffen geworden. Eine Auswechse lung der Weichen in den Hauptgleisen wäre vielfach notwen dig gewesen, da der Zungenschluß oft ganz unvollkommen wa Die Gleise der freien Strecke waren hinreichend durchgear beitet. Vorgefunden wurden Oberbauformen von 107 bis 14 Millimeter Steghöhe bei 24,16 bis 43,57 kg/m Gewicht. Di Weichenneigung betrug 1 : 11. Die Weichenteile ließen de Zusammenbau als Rechts- oder Linksweiche zu. Die Bewe gung der Weichenzungen wurde durch Spiel in de Laschen ermöglicht, ein besonderer Drehstuhl fehlte. Kreu zungsweichen waren nicht vorhanden, an ihrer Stelle wurde zwei einfache Weichen verwendet. Die Gleispläne wurde infolgedessen sehr lang, und es entstanden oft Schlangen fahrten beim Überkreuzen mehrerer Weichenstraßen. Di Bahnhofsanlagen waren zum Teil sehr beschränkt und un zweckmäßig angelegt. Wegen der großen Ausweichenentfer nungen besaßen die Strecken nur geringe Durchlaßfähigkei Ausfahrsignale fehlten ganz. Die Erlaubnis zum Befahre der eingleisigen Strecke wurde durch Ringaufnahme bei de Durchfahrt oder durch Ausfahrbefehl in Durchschreibeforn erteilt. Die Ergiebigkeit der zahlreich vorhandenen Wasser krane war gering, so daß der Zuglauf durch das Wassernehme auf den Unterwegsstationen stark aufgehalten wurde. Di von den Russen im Kriege gebauten Bahnanlagen waren nu notdürftig ausgestattet. Beim Bahnbau Ramotzki-Alt Schwane burg war für Aufrechterhaltung der Vorflut fast gar nich gesorgt worden. Geeignete Unterkunftsräume für das Per sonal fehlten hier sowie bei den Kriegsausweichen der Streck Walk-Pskow gänzlich.

Zur Befeuerung der Lokomotiven diente Holz, das in Klobe auf dem Tender hochgestapelt würde. Da beim Rückwärts fahren eine Sicht über den Tender hinweg auf diese Weis unmöglich war, mußte der Heizer beim Beobachten der vor liegenden Gleisstrecke in verstärktem Maße mitwirken. Zu seiner Unterstützung, insbesondere für das Aufpacken un Zureichen des Holzes, war stets noch ein dritter Mann auf de Maschine. Durch den starken Funkenflug waren Waldbränd keine Seltenheit. Bei Bolowsk verbrannte auf diese Weise ei Holzlager im Werte von über eine Million Mark. Bei Putr waren durch Waldbrand die Pfosten einer hölzernen Kriegs brücke verkohlt. Ein die Strecke befahrender Arbeitszu stürzte mit der zusammenbrechenden Brücke ins Tal hinal Auf der Strecke Hapsal-Reval-Narwa waren Lokomotiven mi Naphthafeuerung und großräumigen Wassertendern im Be triebe. Da sie jedoch nicht ausnahmslos zur Verwendung kamen, konnten ihre großen Vorteile für den Fahrplan, da Fortfallen der langen Aufenthalte für Wassernehmen und Zu holzen auf den Unterwegsstationen nicht ausgenutzt werden Infolge der Knappheit der Naphthabestände mußten die Maschinen bald für Holzbefeuerung umgebaut werden.

Die Personenwagen hatten Mitteldurchgang mit Türen un Übergangsbrücken an den Stirnseiten des Wagens. Die Ent leerung der Züge nahm aus diesem Grunde viel Zeit in An spruch, jedoch war diese Bauart geeignet, große Wärmever luste zu verhindern. Jeder Wagen war mit einem Heizkesse und Doppelfenstern ausgestattet. Wenn auch die Wartung de Kessel viel Personal erforderte, so fiel doch das lästige Ein frieren der Heizschläuche bei großer Kälte fort, wie es be den deutschen Wagen fast immer eintrat. Für die lange Reisewege Rußlands waren die Personenwagen ähnlich wi die deutschen Schlafwagen ausgestattet; durch Hochklappen der Rücklehne ließ sich ein oberer Liegeplatz herrichten. In folge der geringen Anzahl der erbeuteten Klassenwager

mußten bei Truppenbewegungen oft Beschränkungen des öffentlichen Verkehrs eintreten oder die Personenzüge mit Güterwagen gefahren werden. Der erste deutsche Fahrplan sah die Beförderung der Personenzüge mit 40 km Grundgeschwindigkeit vor. Da die russischen Maschinen infolge ihres guten Bauzustandes und des vorzüglichen Beuteöls weit höhere Geschwindigkeiten entwickelten, wurde nach Umnagelung der Strecke Riga-Ramotzki ein neuer Fahrplan mit 50 km Grundgeschwindigkeit für Personenzüge eingeführt. Die Einordnung der Züge in den Fahrplan fand lediglich durch die Bahnhöfe statt, da die russischen Lokomotivführer wegen unerschwinglich hoher Reparaturkosten nur selten eine Taschenuhr bei sich führten. Durch Ausfertigung von Reiseerlaubnisscheinen wurde eine wirksame Kontrolle des Personenverkehrs ausgeübt und der Zustrom der Reisenden beschränkt. Trotz des starken Verkehrs, insbesondere nach Kurland und nach den schon länger von den Deutschen besetzten Gebieten, wurden die Betriebskosten nur zur Hälfte durch die Einnahmen gedeckt.

Bei Besetzung des Landes wurde im Gegensatz zu Kurland und Litauen das gesamte einheimische Eisenbahnpersonal auf seinen Dienststellen vorgefunden, nur wenige Beamte hatten sich den abziehenden Russen angeschlossen. Für Eröffnung des deutschen Militärbetriebes kam es daher lediglich darauf an, eine Betriebsaufsicht durchzuführen. Mit dieser Aufgabe wurden fünf Betriebskompagnien betraut, die ihren Sitz in Riga, Wenden, Walk, Alt Schwaneburg und Reval hatten und ihre Leute auf die Bahnhöfe und anschließenden Strecken verteilten. Infolge der bolschewistischen Umtriebe wurde auf manchen Bahnhöfen ein ziemliches Durcheinander in der Stellenbesetzung angetroffen. Für den abgesetzten Vorsteher waren Telegraphisten oder Weichensteller von den Sowjets mit der Leitung des Bahnhofs beauftragt. Die Verwaltung der Eisenbahnen oblag zu russischer Zeit dem Ministerium der Verkehrsanstalten in Petersburg. Vorarbeiten für den Bau neuer Bahnen, das Tarifwesen und die wirtschaftliche Leitung des großen Eisenbahnnetzes gehörten jedoch zum Zuständigkeitsbereich des Finanzministeriums, so daß das Ministerium der Verkehranstalten nur in technischer Beziehung, Bau, Unterhaltung und Betrieb selbständig war, im übrigen aber beratend mitwirkte. Dem Ministerium unterstanden die Zentralbehörden. Vor dem Kriege waren in Rußland einundzwanzig größere Gruppen staatlicher Eisenbahnen vorhanden. Jede Gruppe wurde von einem Chef (natschalnik dorogi) geleitet, dem ein Rat, bestehend aus den Leitern der einzelnen Fachabteilungen, zur Seite stand. In der Lokalinstanz waren Bau und Betrieb getrennt. Die Betriebsaufsicht über einen größeren Streckenabschnitt führte der Betriebschef. Bau und Bahnunterhaltung lagen in Händen eines Distanzchefs, dem kleine Bahnmeistereien mit nur 15 km Streckenlänge unterstanden. Die Chefs waren höhere Beamte technischer Vorbildung, welche meist auf einer der beiden Eisenbahnhochschulen in Petersburg oder Moskau ihr Studium abgeschlossen hatten. Der Geschäftsverkehr mit den einheimischen Dienststellen ergab sehr bald, daß die russischen Beamten bei weitem nicht auf der gleichen Stufe der allgemeinen und fachlichen Bildung standen, wie die entsprechenden Beamtenklassen in Deutschland. Meist waren die Leute von Jugend auf einseitig in demselben Dienst beschäftigt gewesen, den sie auch pünktlich und zuverlässig versahen; eine Personalverschiebung stieß aber fast immer auf größere Schwierigkeiten. Der Russe mag im Durchschnitt ein vorzüglicher Vollzugsbeamter sein, nur selten wird er aber zu einem Mitarbeiter, von dem Anregungen zur Förderung der Sache ausgehen. Bei Unterweisung in einer neuen Beschäftigung zeigten sich die einheimischen Beamten als äußerst arbeitsam und anstellig, versagten aber stets, wenn etwas Neues und Ungewohntes sich ihnen in den Weg stellte. Die russischen Dienstvorschriften waren in einer Breite geschrieben, die dem Bildungsgrade der Bediensteten entsprach. Die Bahnhöfe waren äußerst reichlich mit Personal besetzt. Die Stellung eines Bahnhofsvorstehers hatte einen mehr repräsentativen Charakter. Auch bei den kleineren Stationen wurden diese Beamten zur Fahrdienstleitung nicht mit herangezogen. Eine in Deutschland ganz unbekannte Gruppe von Angestellten waren die Kontoristen. Diese „Schriftgelehrten“ hatten die Aussagen und Beschwerden der vielen Analphabeten unter den Eisenbahnern zu Papier zu bringen, andererseits leisteten sie auch wertvolle Dolmetscherdienste in dem Sprachengewirr des Baltikums. Der Grundstock der einheimischen Bevölkerung war estnischen und lettischen Ursprungs. Die Grenze zwischen beiden Sprachgebieten wird durch die Linie Hainasch, Moiseküll, Walk, Hoppenhof, Isborsk gegeben. Das aus der Ritterzeit stammende baltische Deutschtum, das insbesondere auf dem Lande fest eingesessen war, stellte nur eine dünne Oberschicht dar. Dabei waren die Balten Kulturträger des Landes, wie überhaupt die ganzen Städtebilder der russischen Ostseeprovinzen rein deutschen Charakter zeigen. Die bisherige politische Grenze zwischen Estland und Livland verlief weit nördlich von Pernau, Fellin und Dorpat. Bei den späteren Kämpfen zwischen den beiden Volksstämmen handelte es sich für die Esten um den Besitz des Eisenbahnknotenpunktes Walk und des gesamten estnischen Sprachgebiets. Vor mehr als hundert Jahren durch eine Seuche bis auf ein Zehntel der Kopfzahl verkleinert, hat die estnische Bevölkerung die charakteristischen Merkmale ihrer mongolischen Abstammung verloren. Seit dem Mittelalter ist das Baltikum der Schauplatz von Kämpfen zwischen Dänen, Schweden, Russen und Deutschen geworden, die eine Mischbevölkerung in dem Lande entstehen ließen. Von den Eisenbahnbediensteten wurde neben ihrer Muttersprache auf der Strecke Riga-Walk vorzugsweise deutsch, auf der Strecke Walk-Pskow vorzugsweise russisch gesprochen; auf einzelnen Bahnhöfen fand sich auch aus dem Innern Rußlands verpflanztes Personal vor. Im Verkehr mit den Besatzungstruppen zeigten sich die Esten als ein gutmütiger, langsamer und etwas schwerfälliger Menschenschlag. Auf das verschlagene, heimtückische Wesen der Letten sind mehrere Anschläge auf den Eisenbahnbetrieb zurückzuführen. Durch Schwellenstapel auf dem Betriebsgleis wurde bei Stokmannshof ein Personenzug zum Entgleisen gebracht. In einer Gleiskrümmung bei Alt-Kalzenau waren die Laschen entfernt worden, so daß ein vollbesetzter Zug den Bahndamm hinabstürzte. Vielfach wurde Sand in den Achsbuchsen der Maschinen vorgefunden. Infolge der großen Knappheit an Öl und Petroleum im Lande wurden diese wichtigen Betriebsstoffe durch die Bediensteten oft veruntreut, was Heißläufer und Zusammenstöße zur Folge hatte. Der Versuch, eine Zugbeleuchtung durchzuführen, mißlang, da die Lichtpatronen, ja sogar die elektrischen Lichtmotoren aus den Wagen gestohlen wurden.

Infolge der Revolution und durch das Bestreben der Truppen, Weihnachten zu Hause zu sein, wurden Livland und Estland innerhalb von zwei Monaten von den Deutschen geräumt. Die Bolschewisten drängten scharf nach, um das russische Gebiet zurückzuerobern, ihre Ideen weiter nach Westen zu verpflanzen und die Lebensmittelvorräte des Baltikums an sich zu reißen. Um Zeit für die Bildung einer lettischen Armee in Riga zu gewinnen und den Anmarsch der roten Truppen aufzuhalten, wurde nach Vereinbarung mit der neugegründeten lettischen Regierung eine große Anzahl von Eisenbahnbrücken gesprengt. Zur Jahreswende 1918/1919 mußte Riga den Bolschewisten überlassen werden; damit hatte der schöne Baltentraum Deutschlands sein Ende erreicht.

Bei den späteren Kämpfen mit der baltischen Landeswehr hatten die Letten, die den Besitz Kurlands erstrebten, mit der Rücknagelung der Strecken Riga-Mitau-Windau und Mitau-Libau auf Breitspur durch die zusammengetriebene Zivilbevölkerung begonnen. Die Umbauarbeiten an der letzteren Strecke waren bis vor Murawjewo fertiggestellt, als Mitau durch einen Gegenstoß der baltischen Truppen zurückerobert wurde. Die Landeseinwohner mußten die Strecke wieder auf deutsche Spur bringen. Die Umnagelung der Kriegsbahn Mitau-Schaulen auf Breitspur unterblieb, da der Umbau der Bahnhöfe mit den preußischen Oberbauformen den Letten Schwierigkeiten bereitete. Bei Regelung der Spurenfrage im Baltikum ist es geboten, die früheren russischen Ostseehäfen wieder der Breitspur zugänglich zu machen, um dem Handel seine alten Wege zu eröffnen. So haben denn auch die baltischen Randstaaten beschlossen, das ihnen zufallende Gebiet breitspurig zu betreiben. In Livland und Estland hat der Eisenbahnverkehr bereits wieder geregelte Formen angenommen. Die Litauer, denen von Deutschland eine Anzahl Betriebsmittel übergeben wurde, beabsichtigen die Vollspur beizubehalten. Demnach dürfte die Bahnlinie Memel-Prekuln-Koschedary der deutschen Spur erhalten bleiben, während Libau-Mitau breitspurig wird. Der Streckenabschnitt zwischen Prekuln und Murawjewo wird Doppelbahn mit je einem Gleis deutscher und russischer Spur.

Das österreichische Bahnkraftwesen.

Der Staatssekretär für Verkehrswesen Paul hat sich kürzlich über diese Frage geäußert. Wir geben seine Mitteilungen im Auszuge wieder: „Durch die Zuweisung des gesamten Kraftfahrwesens an das Staatsamt für Verkehrswesen ist in unserm Staate nunmehr die Möglichkeit gegeben, diese wichtige Verkehrsangelegenheit von einheitlichem Gesichtspunkte aus zu behandeln und das für unsere Länder in Betracht kommende Programm

nach Maßgabe der verfügbaren Mittel möglichst wirtschaftlich und rasch durchzuführen. Die Beziehungen des Staatsamtes für Verkehrswesen zum Kraftfahrwesen sind zweifacher Art und betreffen sowohl die Verwendung von Kraftfahrzeugen auf Straßen wie auch auf Schienen.

Der Einrichtung von Kraftwagenlinien im Anschluß an bestehende Bahnen kommt bei den überaus großen Kosten, die der Bau neuer Bahnen derzeit erfordert, besondere Bedeutung zu. Den vorhandenen oder sich später einstellenden Verkehrsbedürfnissen entsprechend werden die Kraftwagenlinien entweder nur für den Personenverkehr oder auch für den Güterverkehr einzurichten sein. Zeigt es sich, daß eine Kraftwagenlinie den Verkehrsbedürfnissen des von ihr durchzogenen Gebiets zu entsprechen vermag, so wird sie als Ersatz für die geplante Bahn niederer Ordnung dienen können. Erweist sich die Linie aber nicht als leistungsfähig genug, um den vorhandenen oder durch ihre Einrichtung im Laufe der Zeit geweckten Verkehr dauernd zu bewältigen, dann wird an ihre Stelle mit fast sicherer Aussicht auf Ertrag eine Bahn niederer Ordnung treten können. Die freigewordenen Kraftwagen werden sodann ohne weiteres zur Aufnahme oder Verdichtung des Betriebes auf einer andern Strecke verwendet werden können.

Kraftwagenlinien im Anschlusse an Vollbahnen sollen die Möglichkeit bieten, die Beförderung von Personen und Gütern von und zur Vollbahn rasch und billig zu besorgen. Sie würden es ermöglichen, durch eine größere Anzahl von täglichen Fahrten bessere Anschlüsse an die Vollbahnzüge herzustellen und im Güterverkehr auch den raschen Umsatz von Güterwagen zu fördern. Die Verkehrsabwicklung auf solchen dem Personen- und Güterverkehr dienenden Kraftwagenlinien könnte in der Art erfolgen, daß je einem Personenkraftwagen ein oder zwei Anhängewagen für Güter beigegeben würden. Die Personenkraftwagen hätten eine möglichst große Anzahl von Sitzplätzen aufzuweisen, die Anhängewagen müßten derart gebaut sein, daß durch ihre Beförderung die Fahrgeschwindigkeit möglichst wenig beeinträchtigt würde.

Daß die Verwendung von Kraftfahrzeugen für die Zu- und Abfuhr von Gütern im Wiener Rollfuhrdienst der Eisenbahnen mehr und mehr zunehmen muß, ergibt sich, ebenso wie die Verwendung von Kraftwagen für die Abwicklung des örtlichen Postdienstes, aus den gesteigerten Anforderungen, die an den Verkehr gestellt werden.

Im Bahnerhaltungsdienst werden ebenfalls Lastkraftwagen verwendet, doch ist der Bedarf für diesen Zweck verhältnismäßig gering. Die jetzt im Betriebe stehenden Wagen wurden seinerzeit aus den Sachabrüstungsgütern angefordert, und es sind in der nächsten Zeit nennenswerte Neuanschaffungen nicht zu erwarten.

Vielseitig ist die Verwendung von auf Schienen laufender Kraftwagen im Bahndienste. Es wird seit Jahren daran gearbeitet, um sowohl die von der Heeresverwaltung während des Krieges als auch die im Zivilverkehre gemachten Erfahrungen über Kraftfahrzeuge dieser Art zu sammeln und zu verwerten. Die mit dem Auslande in dieser Beziehung gepflogene Fühlungnahme ergab, daß dort auf diesem Gebiete keine weiteren Fortschritte zu verzeichnen sind und die österreichische Bahnverwaltung insbesondere hinsichtlich Ausgestaltung der Kraftdraisinen den übrigen Staaten voran ist. Kraftfahrzeuge auf Schienen werden verwendet:

1. Als einheitliche Kraftwagenzüge,
2. als Schienenautos,
3. als Kraftdraisinen,
4. als Kraftbahnwagen.

Von den Kraftwagenzügen, die als einheitliches Ganzes aus einem Benzin- oder Benzinelektro-Triebwagen und aus einer Anzahl von Anhängewagen bestehen, sind einzelne derzeit auf der Strecke Wiener-Neustadt-Pernitz für Holzbeförderung in Verwendung.

Schienenautos, mit einem mindestens 20-PS-Motor, die infolge ihres Gewichtes nicht mehr durch zwei Mann innerhalb einer Minute aus dem Gleise gehoben werden können und daher nur nach einer bestimmten Fahrordnung als Züge verkehren dürfen, entsprachen nicht immer den an sie gestellten Anforderungen. Besonders die Frage der Wirtschaftlichkeit müßte durch umfangreichere und eingehendere Versuche geklärt werden, bevor die staatlichen Eisenbahnbehörden für die Einführung von Schienenautos in den Betrieb eintreten könnten.

Kraftdraisinen (die infolge ihres geringen Gewichtes und besonderer Bauart noch innerhalb einer Minute von zwei Mann aus dem Gleise gehoben werden können) dienen ausschließlich dem inneren Bahndienste, um die Aufsicht und Bereisung der Strecken durch die Aufsichtspersonen zu erleichtern. Auf Grund der mit den verschiedensten Bauarten gemachten Erfahrungen war das Staatsamt für Verkehrswesen in der Lage, genaue Vorschriften für den Bau von Kraftdraisinen aufzustellen.

Unter Bahnkraftwagen verstehen wir alle bisher von Hand aus geschobenen und zur Beförderung von Baumitteln verwendeten Bahnwagen, die versuchsweise mit Kraftbetrieb ausgestattet wurden. Die Absicht, Zeit und Arbeitskraft dadurch zu sparen, dürfte, wie bereits aus den bisherigen Ergebnissen geschlossen werden kann, erreicht werden, doch ist ein abschließendes Urteil noch nicht möglich.

Bezüglich der Verwendung von Flugzeugmotoren zum Antrieb einzelner Eisenbahnwagen ist man mit dem Deutschen Reiche, wo bereits Versuche unternommen wurden, in Fühlung getreten. Da auch Österreich noch über eine größere Anzahl von Flugzeugmotoren verfügt, könnten diesfalls günstige Ergebnisse zu gewärtigen sind, auch bei den österreichischen Staatsbahnen Verwendung finden. Die Versuche in Deutschland haben jedoch keine günstigen Erfolge ergeben.

Auch für Zwecke des Werkstättenbetriebes wurde der Bedarf an Kraftwagen durch Ankäufe aus der Sachabrüstung gedeckt. Der Bedarf an Wagen auf diesem Gebiete dürfte in Zukunft allerdings nur gering sein.

Auslade- und Umladevorrichtungen stehen in den Werkstätten nicht in Verwendung. Die dort benützten stärkeren Hebevorrichtungen sind durchweg elektrisch angetrieben und werden auch in Zukunft, besonders nach Elektrisierung der Bahnen, mit Vorteil nur so betrieben werden können. Dagegen ist es nicht ausgeschlossen, daß künftig in größeren Werkstättenanlagen die auf Schmalspurgleisen abzuwickelnde Weiterschaffung der Baustoffe und Ersatzteile durch Explosionsmotoren bewerkstelligt wird.

Die Instandhaltung der bei den Bahnen verwendeten Kraftwagen und Kraftdraisinen erfolgt derzeit nicht in den Staatsbahnwerkstätten, sondern in den Werkstätten der Postverwaltung. Von der Anzahl der Fahrzeuge und der Leistungsfähigkeit der Werkstätten der Postverwaltung wird es abhängen, ob und welcher Teil dieser Instandhaltungsarbeiten der Privatindustrie zugeführt werden kann.“

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Erledigung von Erstattungs- und Entschädigungsanträgen aus dem Personen-, Gepäck-, Güter- und Tierverkehr durch die Eisenbahn-Verkehrsämter.** Mit Rücksicht auf die allgemeine Erhöhung der Beförderungspreise und Nebengebühren im Personen-, Gepäck-, Güter- und Tierverkehr, sowie die eingetretene Entwertung des Geldes ist durch Erlaß des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Preußen-Hessen, die Zuständigkeit der Vorstände der Verkehrsämter hinsichtlich der Erstattungen und der Entschädigungen aus dem Personen- usw. Verkehr dahin erweitert worden, daß sie hinfort befugt sind, zu entscheiden a) über Anträge auf Erstattung von Fahrgeld und Gepäckfracht bis zu einem Gesamtbetrage von 1500 *M*, b) über Anträge auf Entschädigung aus dem Frachtvertrage über die Beförderung von Gepäck, Gütern, lebenden Tieren und Leichen bis zu einem Gesamtbetrage von 3000 *M* und c) über Anträge auf Erstattung von Nebengebühren und Frachtzuschlägen bis zu einem Gesamtbetrage von 1500 *M*.

— **Kriegsbeschädigtenfürsorge bei Eisenbahnfahrten.** Angesichts der noch immer beschränkten Anzahl von Personen- und Schnellzügen und der sich hieraus ergebenden starken Besetzung der einzelnen Züge hat die Eisenbahnverwaltung, wie die „Reichshauptstädtische Korrespondenz“ schreibt, bereits vor längerer Zeit sich entschlossen, die Schwerkriegsbeschädigten, die durch ihre Leiden meist schwer betroffen sind und bei starkem Zudrang zu den Zügen vielfach rücksichtslos beiseite gestoßen werden, auf ihren Reisen nach Möglichkeit zu schützen. Zu diesem Zwecke hat die Eisenbahndirektion Berlin ein Merkblatt an ihre Bediensteten herausgegeben, das die hauptsächlichsten Bestimmungen, die zum Schutze der Schwerbeschädigten getroffen sind, enthält. Als Kriegsbeschädigte im Sinne des Merkblattes gelten alle Kriegsteilnehmer, die äußere Schäden oder innere Leiden davongetragen haben, und denen ein längeres Stehen schadet. Hierbei wird kein Unterschied gemacht, ob sich der Kriegs-

beschädigte noch in militärärztlicher Behandlung befindet oder nicht. Nach dem Merkblatt wird den Kriegsbeschädigten das Recht eingeräumt, von links an die Schalter heranzutreten, um auf diese Weise bevorzugt abgefertigt zu werden. Auch an der Bahnsteigsperre sollen die Kriegsbeschädigten nach Möglichkeit bevorzugt werden. Die Unterbringung der Schwerbeschädigten in den Zügen auf Sitzplätzen soll, nötigenfalls durch die Inanspruchnahme des Dienstabteils, eine besondere Aufgabe des Zugpersonals sein. In allen Personenzügen, bei denen ein Bedürfnis hierzu vorliegt, soll mindestens ein Abteil 3. Klasse als für Kriegsbeschädigte vorbehalten gekennzeichnet sein, welches tunlichst neben dem Zugführerabteil liegt. Als Schutz dieser Abteile bei starkem Andrang soll das Abteil verschlossen gehalten werden, damit jeder, der es zu benutzen die Berechtigung hat, nur nach vorheriger Meldung beim Zugpersonal darin Platz nehmen kann. Ist in diesem Abteil noch Platz vorhanden, so können auch andere Reisende darin befördert werden; sie sind jedoch zur Räumung des Platzes verpflichtet, wenn noch Kriegsbeschädigte zu befördern sind. Die Beförderung von Kriegsbeschädigten im Rollstuhl in den Packwagen wird gestattet, wenn der Gepäckverkehr dies zuläßt. Die Kriegsbeschädigten, die auf diese Vergünstigungen Anspruch erheben, müssen einen Ausweis mit sich führen, der auf Grund des Zeugnisses eines beamteten Arztes von der örtlich zuständigen Kriegsbeschädigtenfürsorgestelle für die Dauer eines Kalenderjahres ausgefertigt wird.

— **Schäden der Eisenbahnverwaltung im Ruhrgebiet.** Wie die „D. Allg. Ztg." mitteilt, sind der Eisenbahnverwaltung während der politischen Unruhen im Ruhrgebiet in den Tagen vom 20. März bis zum 6. April d. J. durch Beraubungen und Beschädigungen von Bahn- und Gleisanlagen, Brücken, Gebäuden usw. Schäden im Betrage von 20 250 000 ℳ entstanden, von denen rund 18 Millionen Mark auf Beraubung von Eisenbahnwagen und Entwendung von Stoffen und Geräten entfallen.

— **Zweiklassensystem.** Unsere der „B. Börs.-Ztg." entnommene Mitteilung über die Einführung des Zweiklassensystems bei den Reichsbahnen (Nr. 35, S. 411 d. Ztg.) beruht, wie wir von unterrichteter Seite erfahren, auf einem Irrtum. Die Frage der Einführung des Zweiklassensystems ist noch keineswegs entschieden, sondern unterliegt gegenwärtig der Prüfung durch die zuständigen Stellen.

— **Neue Zugverbindungen mit Frankreich.** Vom 14. bis 20. Mai haben in Paris unter dem Vorsitz des Ministerialdirektors S e y d o u x des Ministeriums des Auswärtigen die von französischer Seite angeregten Verhandlungen über die Wiedereröffnung des direkten Zugverkehrs zwischen Frankreich und Deutschland stattgefunden. Von deutscher Seite waren außer dem Botschaftsrat Grafen W e d e l (Paris) der Geheime Oberregierungsrat V o g e l vom Reichsverkehrsministerium, der Regierungsdirektor D r u m m vom Verkehrsamt München, die Regierungsräte L ü t k e und v. R e n e s s e von der Eisenbahndirektion Cöln sowie der Regierungsrat P i n g a d o von der Generaldirektion Karlsruhe beteiligt. Es kam den Franzosen in erster Linie auf die Einrichtung eines dreimal wöchentlich verkehrenden L u x u s z u g e s d u r c h S ü d d e u t s c h l a n d an. Zwei von Boulogne-Paris und Ostende-Brüssel kommende Luxuszüge sollen in Straßburg zusammentreffen und dort in zwei neue Züge umrangiert werden, die zunächst über Karlsruhe bis Bietigheim dieselbe Strecke befahren, von denen aber dann ein nördlicher Zweig über Nürnberg-Eger-Prag nach Warschau, ein südlicher (als Ersatz für den jetzigen Arlberg-Expreß) über Stuttgart, München nach Wien führen soll mit späterer Verlängerung über Budapest nach Bukarest, vielleicht auch nach Belgrad, Konstantinopel. Der Zug soll bereits vom 20. Juni an ab Paris verkehren. Außerdem wurde eine Reihe von direkten Wagendurchläufen in Schnellzügen vereinbart. Insbesondere sollen in zwei Zugpaaren direkte Wagen zwischen P a r i s und B e r l i n verkehren mit Gesamtfahrzeiten von etwa 24 Stunden. Eine dieser Verbindungen soll zu einem vollständig durchlaufenden Zuge ausgebaut werden. Ein direkter Schlafwagen soll zwischen Paris und Warschau in diesen Zügen laufen. Eine weitere Verbindung mit direkten Wagen soll zwischen Paris und Frankfurt (Main) über Metz und Mainz eingerichtet werden. An den Wochentagen, an denen der obenerwähnte Luxuszug nicht verkehrt, sollen annähernd in seinem Fahrplan gewöhnliche Züge zwischen P a r i s u n d W a r s c h a u über Straßburg, Nürnberg, Prag verkehren. Endlich soll ein täglicher Wagendurchlauf in Schnellzügen zwischen P a r i s u n d W i e n über München geschaffen werden.

— **Streik der Privatangestellten in Thüringen.** Aus Halle (Saale) wird der „D. Allg. Ztg.) unterm 25. Mai gemeldet: Die Angestellten fast sämtliche P r i v a t b a h n e n Thüringens traten in den Streik, um die Gleichstellung mit den Staatsbeamten durchzusetzen. Die Aktiengesellschaft Straßenbahn und Elektrizitätswerk Bernburg legt ihre Straßenbahn still, da der Betrieb jährlich 340 000 ℳ Fehlbetrag bringen würde.

— **Erhöhung der Zwangsentladegebühren.** Die Handelskammer zu Berlin weist die beteiligten Verkehrskreise darauf hin, daß aus Anlaß der Steigerung der Fuhrunterhaltungskosten und Fuhrlöhne auch eine weitere Erhöhung der amtlichen Zuführungs- und Zwangsentladekosten bedingt wurde. Die seit dem 15. Mai eingeführte Erhöhung gegenüber den bisherigen Sätzen beträgt etwa durchschnittlich 50 %. Es werden beispielsweise erhoben: Für die amtliche Zuführung von Koks, Sand, Kohlen, Briketts 2,10 ℳ für 100 kg, für Zuführung von Verblendsteinen, Dachschiefer, Dachziegeln, Fußbodenlatten usw. 3 ℳ für 100 kg bei Entfernungen bis 2000 m vom Bahnhof und für je weitere 1000 m ein Zuschlag von 0,55 ℳ für 100 kg. Bei zwangsweiser Abrollung werden diese Gebühren um 25 % erhöht. Es kann den Empfängern von Wagenladungen im eigenen Interesse nur empfohlen werden, ihre Sendungen möglichst fristgemäß zu entladen.

— **Zollfreiheit bei der Einfuhr aus Danzig.** Um die Schwierigkeiten, die sich im Ein- und Ausfuhrverkehr zwischen Danzig und dem Deutschen Reich ergeben haben, nach Möglichkeit zu beseitigen, sind neuerdings Ausführungsbestimmungen zum Deutsch-Danziger Wirtschaftsabkommen getroffen worden, wonach einmal alle in Lauenburg (Pommern) und Schneidemühl ohne deutsche Ausfuhrgenehmigung lagernden, vor dem 1. März nach Danzig aufgegebenen Güter zur Einfuhr freigegeben sind und andererseits eine beschleunigte Behandlung der Ausfuhranträge in Aussicht genommen ist. Besondere Beachtung verdient die Vergünstigung, die künftig bei der Einfuhr nach Deutschland den Danziger Waren gewährt wird. Gegen Vorlage von Ursprungszeugnissen der Danziger Handelskammer wird ohne weitere Einfuhrbewilligung die Einfuhr der Danziger Waren zugelassen; ebenso wird dem deutschen Käufer der Ware der deutsche Einfuhrzoll erlassen, wenn er eine zweite Ausfertigung des Ursprungszeugnisses auf besonderem Vordruck, die ihm vom Absender unmittelbar zugestellt werden muß, der Zollverwaltung vorlegt. Die Vordrucke sind bei der Danziger Handelskammer zu haben.

— **Personalnachrichten.** Beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Preußen-Hessen, sind folgende Änderungen eingetreten: Versetzt sind: der Regierungsrat F l e c k, bisher in Berlin, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Cöln, der Regierungsrat S t i e g e r, bisher in Elberfeld, und die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs R o s t o s k i, bisher in Cöln, und N a g e l, bisher in Saarbrücken, nach Wiesbaden zur deutschen Delegation bei der Interalliierten Eisenbahnkommission daselbst, der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Z a c h o w, bisher in Altona, als Vorstand der neu errichteten Eisenbahn-Bauabteilung nach Niebüll, und der Eisenbahn-Verkehrsinspektor H ü t t e b r ä u c k e r, bisher in Saarbrücken, als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Aachen. — Der Eisenbahn-Verkehrskontrolleur Rudolf G i g l i n g ist unter Versetzung von Breslau nach Schwiebus und Übertragung der Stellung des Vorstands des Eisenbahn-Verkehrsamts daselbst zum Eisenbahn-Verkehrsinspektor ernannt. — Der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Hermann S e e b a n d t ist bei der Eisenbahndirektion in Altona zur Beschäftigung im Staatseisenbahndienst einberufen.

Österreich.

— **Verkehrskonferenz.** Die Beratungen der Verkehrskonferenz in Graz zur Regelung der Telegraphen- und Fernsprechverbindungen zwischen den Städten Prag, Belgrad und Triest, sowie Graz, Marburg und Laibach untereinander und mit Wien haben ein durchaus befriedigendes Ergebnis gehabt. Im Anschluß an diese Verhandlungen wurde auch die Frage des polnisch-italienischen Verkehrs zur Sprache gebracht. Der hierüber gepflogene Meinungsaustausch ergab volle Übereinstimmung der an diesem Verkehre beteiligten Bahnen, wodurch die Lösung dieser Frage angebahnt wurde. Im Transportausschusse wurde die Einführung von Nachtschnellzügen mit Schlafwagen zwischen W i e n und T r i e s t beschlossen. Diese Züge werden zweimal in der Woche verkehren und Anschluß nach Mailand und Rom haben. Ferner wurden Maßnahmen getroffen, die geeignet sind, die derzeit großen Güter- und Wagenstauungen, namentlich in den Grenzstationen, zu

beseitigen. Hinsichtlich des Zolldienstes wurde mit Bezug auf den Eisenbahngüterverkehr eine Übereinstimmung erzielt, derzufolge die gegenwärtig vielfach herrschenden Verzögerungen bei Güterzügen herabgemindert werden. Im Tarifausschusse wurde die Erstellung von direkten Tarifen zwischen Österreich, der Tschechoslowakei, Jugoslawien und Italien beschlossen. Der Postausschuß hat die Normen des Brief-, Zeitungs- und Paketverkehres zwischen den vier beteiligten Staaten aufgestellt. Im Telegraphen- und Telephonausschusse wurde die raschere Abwicklung des Privattelegramm- und Telephonverkehres zwischen den an der Beratung teilnehmenden Staaten beschlossen. Weiter wurden Vorkehrungen getroffen, um den Durchgangstelegramm- und Telephonverkehr über die Tschechoslowakei mit Deutschland zu erleichtern.

— **Einführung des Sonntagsverkehrs in beschränktem Umfange.** Das Staatsamt für Verkehrswesen hat die österreichischen Staatsbahndirektionen und die Privatbahnverwaltungen ermächtigt, von Sonntag, 16. d. M., an einen eingeschränkten Sonntagsverkehr im ungefähren Ausmaße des Wochentagsverkehrs ohne durchgehende Fernpersonenzüge einzuführen. Die näheren Einzelheiten über diesen Verkehr werden von den Staatsbahndirektionen und Privatbahnverwaltungen veröffentlicht.

— **Aufhebung der Sommerzeit in Tirol.** Der Tiroler Landesrat hat beschlossen, die Sommerzeit vom 24. Mai ab aufzuheben.

— **Beratungen über den Verkehr Graz-Triest.** Zur Regelung des Verkehrs mit Triest wurde in Graz eine Beratung abgehalten, an der namens der Staatsregierung Hofrat Rinaldini teilnahm. Der Eröffnung wohnten auch der Landeshauptmann von Steiermark und der Bürgermeister von Graz bei, die die Versammlung mit herzlichen Ansprachen begrüßten. Im Hinblick auf den großen Umfang der zur Lösung bestimmten Fragen wurden einzelne Ausschüsse gewählt, und zwar ein Transportausschuß, ein Tarifausschuß, ein Postausschuß und ein Telegraphen- und Telephonausschuß.

— **Kein Sommerverkehr nach Salzburg.** Der Salzburger Landesrat beschloß mit Rücksicht darauf, daß die Ernährung der einheimischen Bevölkerung nicht gesichert erscheint, in der Saison 1920 von der Zulassung des Sommerfrischenverkehrs abzusehen. Die Landesregierung ist ermächtigt, in besonders berücksichtigungswürdigen Fällen Ausnahmen zu gestatten.

— **Wasserbuchdienst.** Die große Bedeutung, welche der Ausnützung der Wasserkräfte im gegenwärtigen Zeitpunkte zukommt, erfordert eine genaue Aufzeichnung der bereits bestehenden und der künftighin auszubauenden Kraftstufen in den heimatlichen Flußläufen. Die Staatsverwaltung beabsichtigt daher eine Ergänzung und teilweise Neuanlage der bei den einzelnen Bezirkshauptmannschaften geführten unzulänglichen Wasserbücher durchzuführen. Zu diesem Zwecke wird eine Anzahl von Ingenieuren und technischen Hilfsarbeitern für die Dauer der etwa zwei Jahre währenden Erhebungen in Verwendung genommen. Durch diese auch sozialpolitisch wichtige Maßnahme ist zahlreichen, dermal beschäftigungslosen technischen Organen Gelegenheit zu ausreichendem Verdienste geboten. Die Bewerber haben behufs einheitlicher Bearbeitung des Stoffes vor Aufnahme ihrer Tätigkeit Lehrgänge zu besuchen und eine Prüfung abzulegen. Die Durchführung dieser Unternehmung obliegt dem Staatsamte für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten.

— **Deutschsüdtiroler Eisenbahnfragen.** In Rom finden jetzt, wie das Verordnungsblatt für Eisenbahnen usw. mitteilt, zwischen den Vertretern Deutschsüdtirols und der italienischen Regierung Verhandlungen über die Selbstverwaltung des deutschen Teiles von Südtirol statt. Wie die „Brixner Chronik" unlängst ausführte, wird bei dieser Gelegenheit auch die Frage des Eisenbahnbetriebes in dem jetzt unter italienischer Herrschaft stehenden Teile Deutschtirols eingehend erörtert werden müssen, da die gegenwärtigen Eisenbahnbetriebsverhältnisse die Deutschen Südtirols durchaus nicht befriedigen, weil die Italiener auf diesen Linien italienische Bedienstete einstellen und den Betrieb nach italienischer Art einzurichten beginnen; aber auch die wirtschaftliche Lage erfordert gebieterisch, daß sobald wie möglich in dem besetzten Landesteile wieder entsprechende Verkehrsverhältnisse geschaffen werden, weil hiervon nicht in lezter Linie die Wiederbelebung des Fremdenverkehrs abhängig sei, die für Deutschsüdtirol eine Lebensfrage ist. Da die Reisenden, mit denen der Fremdenverkehr in diesen Gebieten zu rechnen hat, nach wie vor meist Deutsche sein werden, ergäben sich die Forderungen, die der italienischen Regierung vorgelegt werden, von selbs Sie würden darin gipfeln müssen, daß die deutschsüdtirole Eisenbahnlinien einschließlich der Linie Bozen-Meran un Meran-Mals einer Eisenbahnverwaltung übergeben werden, di dafür zu sorgen hätte, daß der Betrieb, den Verkehrsbedür nissen entsprechend, nach einheitlichen Grundsätzen eing richtet, die deutsche Sprache als Eisenbahndienstsprache wi der eingeführt und deutsche Bedienstete auf diesen Strecke verwendet werden. Nach Ansicht des Blattes wäre es a besten, die gesamten Linien der Südbahn-Gesellschaft zu übe geben, die nach der Sachlage am geeignetsten wäre, befried gende Verkehrsverhältnisse zu schaffen und auf diese Wei den wirtschaftlichen Wiederaufbau Deutschsüdtirols zu be schleunigen, woran der italienischen Regierung nicht wenig gelegen sein müsse als dem Landesteile selbst.

Ungarn.

— **Regelung des Güterverkehrs zwischen Ungarn und Sü slawien.** Das Warenverkehrsamt gibt bekannt, daß na Art. 34 der serbischen Zollordnung bei jeder nach Südslawie beförderten Gütersendung dem Frachtbriefe eine Rechnun über den Wert der Ware, ein Ursprungszeugnis und bei Se dungen von Nahrungs- und Genußmitteln auch ein Gesun heitszeugnis beizulegen ist. Sendungen ohne diese Beglei papiere werden von den südslawischen Zollämtern nicht b fördert, weshalb es im Interesse des Absenders liegt, die Vorschriften genau einzuhalten.

— **Wagenstauungen auf den Budapester Bahnhöfen.** Da a den Budapester Bahnhöfen seit längerer Zeit viele belade Güterwagen stehen, die vom Publikum nicht rechtzeitig en laden und abgeführt werden, wird einerseits die Verkehr abwicklung auf den Bahnhöfen erschwert, anderseits der a das Wirtschaftsleben nachteilig wirkende Wagenmangel no vermehrt. Um diesen Übelständen vorzubeugen, sah sich d Bahnverwaltung gezwungen, die Wagenstandgelder zu erhöh und die Verfrachter zur raschen Entladung ihrer Wagen u zur sofortigen Abführung ihrer Sendungen aufzuforder widrigenfalls die Bahnverwaltung gezwungen wäre, die bah amtliche Veräußerung solcher Sendungen zu veranlassen.

— **Verlängerung des schweizerisch-ungarischen Handel vertrags.** Die Gültigkeit des zwischen der österreichisc ungarischen Monarchie und der Schweiz am 9. Mai 1906 g schlossenen Vertrages wurde zwischen Ungarn und d Schweiz bis zum 6. Juni 1920 in der Weise verlängert, da im Falle der Vertrag nicht von einer der beiden Partei einen Monat vorher gekündigt wird, er drei Monate weit gilt.

— **Schwellenmangel auf den Staatsbahnen.** Der Schwelle mangel macht sich auf den Linien der Staatsbahnen imm fühlbarer. Die Eisenbahnverwaltung ist nicht in der La ihren Bedarf an Schwellen zu decken, da alle Wälder, d sich in Oberungarn und Siebenbürgen befinden, zurzeit unt feindlicher Besetzung stehen. Mehr als eine Million Eiche schwellen sind zu beschaffen, Eiche ist jedoch gar nicht me zu haben. Eine Abhilfe kann nur dann eintreten, wenn die Waldungen an Ungarn wieder zurückgestellt werden.

— **Lokomotivbestellungen der Staatsbahnen.** Da der vo wiegende Teil des Lokomotivparkes der Königlich unga schen Staatsbahnen durch die Rumänen fortgeschleppt wur sah sich das Handelsministerium genötigt, Lokomotiven Deutschland zu bestellen. Im April sind in Budap 18 deutsche Lokomotiven eingetroffen, die in den Schnellzu verkehr der Strecken Budapest-Wien und Budapest-Debrec eingestellt wurden. Der Preis einer Lokomotive beziffert si auf 2 Millionen Mark, die in Kronen umgerechnet einen fa unerschwinglichen Betrag bedeuten.

— **Schiffbarmachung des Plattensees.** In ungarischen Fac kreisen wurde die Errichtung einer Schiffahrt auf de Plattensee angeregt. Die Vorarbeiten werden demnächst Angriff genommen. Die ungarische Regierung faßte den B schluß, diese Angelegenheit vor das Parlament zu bringe ferner beabsichtigt die Regierung, die Schiffbarmachung d Siokanals durchzuführen, um einen Verkehr zwischen Bud pest und dem Plattensee zu ermöglichen. Der für den Au bau des Siokanals gestellte Antrag einer deutschen Verkeh gesellschaft fand in dem Kreise ungarischer Fachmänner A klang, und es besteht Aussicht dafür, daß der Antrag ang nommen wird.

Luxemburg.

— **Prinz Heinrich-Bahn.** Bei dieser Bahn hat sich der Verlust im Jahre 1919 von 2,601 Millionen Franken auf 5,755 Millionen Franken erhöht. Hiervon werden 317 537 Franken aus der Reserve gedeckt, so daß 5,434 Millionen Franken auf neue Rechnung vorgetragen werden müssen. Die Verwaltung bemerkt, daß das Unternehmen unter den bekannten internationalen Schwierigkeiten zu leiden hat. Die Frage der Entschädigung durch die deutsche Regierung ist noch völlig in der Schwebe. In der Generalversammlung wurde der Abschluß genehmigt und zwei deutsche Verwaltungsratsmitglieder durch zwei belgische ersetzt. In maßgebenden Kreisen glaubt man, der „Voss. Ztg." zufolge, vorläufig nicht an einen Rückkauf der Bahn durch Belgien. Dagegen meldet aber der Brüsseler „Soir", daß der belgische Staat einen Rückkauf der Bahn tatsächlich beabsichtige.

Übrige europäische Länder.

— **Das Ende des Streiks in Frankreich.** Der Eisenbahnerstreik, der sich allmählich auf immer weitere Gruppen der in der Confédération Générale du Travail (C. G. T.) zusammengefaßten Gewerkschaften ausgedehnt hatte, hat das für die Arbeiterschaft unrühmliche Ende genommen, das schon nach unserem letzten Berichte (vgl. Nr. 34, S. 399 d. Ztg.) vorauszusehen war. Die Wiederaufnahme der Arbeit bei den Eisenbahnverwaltungen fand nach und nach in immer stärkerem Maße statt, nachdem sich herausgestellt hatte, daß die Aufrechterhaltung des Betriebes infolge des wirksamen Eingreifens der technischen Hilfe und infolge der Treue der Mehrzahl aller Eisenbahner nicht ernstlich gefährdet werden konnte. Die übrigen in den Streik hineingezogenen Gruppen folgten bald nach; am 19. Mai beschlossen die Gasarbeiter, den Streik abzubrechen; die Bergarbeiter in den Bezirken bei Lille folgten am 20., die Gewerkschaft der Seeleute am 21. Mai. An dem gleichen Tage mußte sich die C. G. T. entschließen, den Befehl zur allgemeinen Wiederaufnahme der Arbeit zu Sonnabend, dem 22. Mai, zu geben. Der Beschluß wurde mit 96 gegen 11 Stimmen bei 15 Enthaltungen gefaßt. Über den wahren Zweck des Ausstandes schreibt der Pariser Berichterstatter des Berner Bundes: „Die Untersuchung gegen die während der Ausstände verhafteten radikalen Elemente (Extremisten) zeigt die Richtigkeit der Behauptung, es handle sich um einen Umsturzversuch, und die Nationalisierung der Eisenbahnen sei bloß ein Vorwand. Der Herd der Bewegung war bei den Anhängern der dritten Internationale, die ungefähr 60 000 Mann stark sein mögen. Ihr Chef ist Loriot, der von Lenin als der Vertreter der Sowjetrepublik im Okzident bezeichnet worden war. Ihr Schriftführer Monatte unterhielt anläßlich der Ausstände einen regen Briefwechsel mit Moskau. Ein Teil der Briefe ist beschlagnahmt worden, unter anderen auch einer, wo zugegeben ist, daß die Nationalisierung nur ein Vorwand ist. Die Extremisten in den Syndikaten, insbesondere die Eisenbahner Monmusseau, Lévêque und Midol, gehörten ebenfalls dieser Gruppe an und sie ließen den Streik im festen Glauben von Stapel, er könne zur Aufrichtung der Sowjetrepublik in Frankreich führen. Auf der Staatsbahn hatte man schon Stempel mit der Aufschrift „Kommunistische Partei Sowjet Nummer fünf" anfertigen lassen. Die Untersuchung wird sowohl in Frankreich als im Ausland fortgesetzt. Das Scheitern der Ausstände und die Aufdeckung ihres wahren Zweckes ist ein schwerer Schlag für die extremistischen Elemente, die nun für einige Zeit erledigt sein dürften." In der französischen Kammer ist der Gesetzentwurf über die Neuregelung der Verwaltung der französischen Eisenbahnen durch den Minister Le Trocqueur eingebracht und dem Ausschuß für öffentliche Arbeiten überwiesen worden. Die Besprechung mehrerer Interpellationen über den Streik in der Kammer ergab, daß die überwältigende Mehrheit der Volksvertretung mit der energischen Haltung der Regierung bei der Unterdrückung des Streiks und bei der gerichtlichen Verfolgung der schuldigen Führer sowie mit dem gerichtlichen Vorgehen gegen die C. G. T. (s. Nr. 34, S. 399 d. Ztg.) einverstanden ist.

— **Rigibahn.** Am 21. Mai waren 50 Jahre verflossen, seitdem Niklaus Riggenbach, der Nestor des Bergbahnbaues der Schweiz bzw. Europas, die erste Probefahrt in Vitznau machte. Der damals 52jährige hatte sich für diesen Festtag seinen Geburtstag ausersehen. Ältere Herren werden sich der eigenartigen, mit senkrechtem Kessel ausgerüsteten Maschinen wohl noch erinnern. Ende der 80er und anfangs der 90er Jahre wurde in den zehn ersten Maschinen (deren 1873 gebaute Nrn. 7 bis 10 die erste Bestellung in der damals gegründeten Schweizer Lokomotiv- und Maschinenfabrik waren) an Stelle des senkrechten Kessels ein wagerechter, auf mittlere Bahnneigung eingestellter eingebaut.

— **Beschränkungen des Güterverkehrs in Italien.** Nach der Königl. Verordnung vom 4. März 1920 sind, wie wir der Zeitschrift für den Internationalen Eisenbahntransport entnehmen, nachstehende Maßnahmen zur Verbesserung des Güterumlaufs in Gültigkeit geblieben:

1. Nach den zwei ersten Tagen der Unbestellbarkeit, Verfünffachung der Mietgebühren für Wagen, die in den mit Privatgleisen angeschlossenen Unternehmungen stehen, sowie der Verwahrungs-, Stand- und Lagergebühren für Gepäck, Güter, Fahrzeuge, Vieh usw.
2. Verlängerung der Transportfrist um drei Tage für je angefangene 250 km bei Eilgutsendungen, für je angefangene 225 km bei Sendungen in beschleunigter gewöhnlicher Fracht und für je angefangene 125 km bei Sendungen in gewöhnlicher Fracht.
3. Verladung der Güter, welche nach den Bestimmungen der Tarife in geschlossenen oder in mit Decken versehenen Wagen verladen werden sollten, in offene Wagen, mit oder ohne Wagendecke.
4. Verbot, Wagendecken mietweise zu liefern.
5. Herabsetzung der Frist für die Abnahme der Sendungen und das Abladen der Güter auf Rechnung und Gefahr der Interessenten, ohne Verpflichtung für die Verwaltung, diese Güter unter Obdach zu verbringen und zu überwachen, wenn die Empfänger sie nicht in den festgesetzten Fristen abladen würden.
6. Nichthaftung der Bahnverwaltung für irgendeine Verzögerung der Gepäcksendungen; immerhin kann der Klageberechtigte die Sendung als in Verlust geraten betrachten, wenn deren Ablieferung nicht innerhalb 30 Tagen, vom Tage gerechnet, an dem sie am Bestimmungsorte hätte ankommen sollen, stattgefunden hat.
7. Herabsetzung, auf drei Monate, der Dauer der Unbestellbarkeit des Gutes vor der Berechtigung zu ihrem Verkauf, und zwar in allen Fällen, wo die Dauer dieses Zeitraumes durch Art. 112 der Tarife auf sechs Monate festgesetzt ist.

— **Die Neuregelung des englischen Eisenbahnwesens.** In den am Eisenbahnwesen Englands beteiligten Kreisen, namentlich auch bei den Aktionären, unter denen die breitesten Volksschichten mit zum Teil sehr niedrigen Einzelbeträgen vertreten sind, hatte die Errichtung des Verkehrsministeriums und die Regelung des Verkehrswesens durch das Gesetz vom Jahre 1919 (s. Nr. 96 1919, S. 1026 d. Ztg.) ziemliche Besorgnis erregt. Demgegenüber ist in allen Generalversammlungen der Eisenbahngesellschaften, die im Anfang dieses Jahres stattgefunden haben, beruhigend gewirkt worden, indem die Vorsitzenden darauf hingewiesen haben, daß die Vereinigung der Eisenbahngesellschaften (Railway Companies' Association) einen Ausschuß eingesetzt hat, der die Fühlung mit dem Verkehrsministerium aufrechterhält; das Ministerium hat zugesagt, daß an eine Gesetzgebung, die die Zukunft der englischen Eisenbahnen in andrer Weise als bisher regelt, nicht herangetreten werden soll, ohne daß vorher mit diesem Ausschuß darüber beraten wird. Es besteht nunmehr infolgedavon allgemein das Gefühl, daß kein Anlaß zu Beunruhigung wegen der Beziehungen zwischen dem Verkehrsministerium und den Eisenbahnen besteht. Im Gegenteil, es liegen geradezu herzliche Beziehungen zwischen beiden vor, und in der Versammlung der Großen Westbahn wies z. B. der Vorsitzende jeden Zweifel an dem guten Glauben der Regierung in bezug auf die Absichten, den Eisenbahngesellschaften ihr Recht zukommen zu lassen, weit von sich. Die Regierung schätzt die guten Dienste, die die Eisenbahnen im Kriege geleistet haben, hoch ein und wird sie nicht dadurch vergelten, daß sie die Interessen der Aktionäre schädigt. Der Eisenbahnbeirat, der, aus 12 Eisenbahndirektoren und 5 Vertretern der Arbeiterschaft bestehend, beim Verkehrsministerium eingesetzt worden ist, findet die Billigung der Eisenbahnkreise; gegen die Zuziehung von Arbeitervertretern zu diesem Ausschuß sind nach maßgebenden Ansichten keine Einwendungen zu erheben; ihre Ansichten, die sich auf praktische Erfahrungen stützen, können im Gegenteil sehr wertvoll sein und dazu beitragen, die richtige Lösung für die gestellten Aufgaben zu finden. Andrerseits wird allerdings die Forderung erhoben, daß die Eisenbahngesellschaften möglichst bald erfahren, welches Schicksal ihnen bevorsteht. Das Gesetz sieht eine Frist von zwei Jahren für die Entscheidung über die zukünftige Eisenbahnpolitik Englands vor; die Eisenbahngesellschaften können also eine alsbaldige Entscheidung nicht fordern, sie beklagen aber die Unsicherheit über ihre Zukunft, die eine Härte für die Inhaber von Eisenbahnwerten ist und die Leitung der Eisenbahngesellschaften in der Freiheit ihrer Entschließungen hemmt. Es wäre daher von Wert, wenn die Regierung sich

möglichst bald über ihre Pläne aussprechen würde. Die Eisenbahngesellschaften haben übrigens trotz der sich aus dieser Lage ergebenden Schwierigkeiten große Arbeiten vor. Bei der London und Nordwest-Bahn haben z. B. noch nie so umfassende Pläne wie heute bestanden, die eine Erhöhung des Anlagekapitals bedingen. Das hängt damit zusammen, daß Neubauten und Neuanschaffungen im Kriege unterblieben sind und daß jetzt eine große Anzahl rückständiger Arbeiten nachzuholen sind. Auch die Große Westbahn drängt auf Ausführung ihrer Pläne in Wales, die zum großen Teil schon im Jahre 1913 fertiggestellt waren, und deren Durchführung wegen des Krieges unterblieben ist. Für diesen Zweck waren schon vor dem Kriege Millionen ausgeworfen, und man rechnet jetzt mit einer Verdoppelung dieser Beträge. Es handelt sich dabei u. a. um den Bau einer Brücke über den Severn, die mit den anschließenden Streckenneubauten einerseits den Verkehr mit London fördern, andererseits die ungünstigen Verkehrsverhältnisse in Newport, Cardiff und Llanelly verbessern soll. Augenblicklich sind allerdings die englischen Eisenbahngesellschaften in bezug auf Erhöhungen des Anlagekapitals in einer günstigen Lage; sie bedürfen zwar zu allen solchen Ausgaben einer förmlichen Genehmigung des Ministeriums, die aufgewendeten Beträge werden ihnen aber vom Staate mit 5 % verzinst, gleichviel, ob die dafür geschaffenen Anlagen Überschüsse einbringen oder nicht. Dieser Zustand kann aber nach Ablauf der schon erwähnten Frist von zwei Jahren aufhören, und es kann möglicherweise der Fall eintreten, daß die Gesellschaften dann selbst für die Verzinsung dieser Beträge eintreten müssen.

— **Frachtarifabkommen im Seeverkehr.** Zwischen Amerika und ausländischen Schiffahrtsgesellschaften ist eine Übereinkunft über die Festsetzung eines Frachttarifs für die Ozeanschiffahrt abgeschlossen worden, durch die der Wettbewerb auf allen Handelswegen ausgeschaltet wird. An dem Abkommen sind amerikanische, englische, französische, italienische, japanische, norwegische und andere wichtige Gesellschaften beteiligt.

Fremde Erdteile.

— **Die Not der Neuyorker Schnellbahnen.** Daß auch der Neuyorker Schnellbahnverkehr infolge der üblen Nachwirkungen des Krieges vor schweren Erschütterungen nicht bewahrt geblieben ist, lehren die Darlegungen des Direktors Frank Hedley von der „Interborough Rapid Transit Co.“ in „The Street“, Band 2, Seite 87 des laufenden Jahrgangs. Nach einer Verdeutschung der angezogenen Abhandlung in der Elektrotechnischen Zeitschrift war die Lage der genannten Verkehrsgesellschaft am 1. Januar 1920 eine derart kritische, daß sie in Zwangsverwaltung gekommen wäre, wenn man nicht zu den letzten finanziellen Hilfsmitteln gegriffen hätte. Nur durch eine erhebliche Tariferhöhung ist das Unternehmen, wie Hedley ausführt, vor dem Ruin zu bewahren. Bekanntlich besteht auf den Neuyorker Untergrundbahnen seit ihrer Gründung der Einheitstarif, nach dem der Fahrgast berechtigt ist, eine beliebige Strecke, unabhängig von ihrer Länge, zum gleichen Fahrpreis zurückzulegen. Durch das starke Emporschnellen aller Preise ist die Lage der Interborough Transit Co. als Betriebsgesellschaft und die ihrer Kapitalgeber sehr ernst geworden. Die Vorzugsaktien setzen die Ausschüttung einer festen Dividende voraus, eine solche ist aber zurzeit nicht mehr zu erzielen. Die Not werde immer brennender, da in wenigen Monaten wiederum Zinsen und die Pacht an die Stadt zu entrichten seien. Die Krisis sei nur, wie schon erwähnt, durch eine Tarifumbildung zu überwinden, wobei die Schaffung eines Staffeltarifs — wie er auf den deutschen Schnellbahnen stets üblich war — mit in Erwägung zu ziehen sei, oder schließlich an die Übernahme des Betriebes durch die Stadt gedacht werden müsse. Die bedenklichen Erscheinungen in der Betriebswirtschaft der Neuyorker Untergrundbahnen hätten sich schon seit langen Jahren gezeigt; sie hätten sich aber während der Kriegszeit immer mehr verstärkt, derart, daß nunmehr an eine Aufrechterhaltung des Vorkriegstarifs nicht mehr zu denken sei. Die jetzigen Zeiten seien von denen, in denen die Bahnen angelegt wurden, von Grund aus verschieden. Es wird daran erinnert, daß für die Schaffung der Außenlinien, die in wenig bevölkerte Gegenden führen, Baugelder nur durch Ausgabe von Vorzugsaktien zu erhalten waren; diese von der Stadt befürwortete Finanzierungsart hätte sich bis zum Kriegsbeginn und sogar noch während der ersten beiden Kriegsjahre bewährt.

Der Zerstörungsprozeß im Neuyorker Verkehrswesen äußerte sich bisher durch Stillegung kilometerlanger Strecken; auch das Umsteigerecht in der 8. und 9. Avenue in Manhattan und auf anderen Linien in Brooklyn ist dem Groß-Neuyorker Reisenden bereits genommen worden. Ungeachtet der Schwierigkeiten wünscht die Geschäftswelt die Schaffung eines Schleifenbetriebes, die Bewohner der Washington-Höhen erwarten bessere Verkehrsverbindung, Staten Island fordert dasselbe. Die Erfüllung dieser Sonderwünsche rückt nach dem Verfasser selbstverständlich in weite Ferne, da es sehr schwierig sein wird, unter den derzeitigen Verhältnissen überhaupt noch Kapital für Verkehrsunternehmungen zu beschaffen. Bei einem Vergleich der Krisis im Neuyorker Schnellbahnwesen mit den jämmerlichen Verhältnissen im gesamten Großberliner Verkehrswesen dürfte Neuyork trotz aller seiner Nöte immer noch besser abschneiden.

Allgemeines.

— **Hochgespannter Gleichstrom für die französischen Haupteisenbahnen.** Wiederholt ist an dieser Stelle ausgeführt worden, daß man in Deutschland und der Schweiz bei Elektrisierung der Haupteisenbahnen sich nach reiflicher und bester Überlegung für den einphasigen Wechselstrom entschieden hat. Im Gegensatz hierzu scheint in Frankreich einstweilen die Wahl auf hochgespannten Gleichstrom fallen zu sollen. Wie die Elektrotechnische Zeitschrift mitteilt, kam die Frage der Stromart erneut in Fluß, als von drei Gesellschaften: der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, der Orléans-Bahn und der Südbahn, das Gesuch um Genehmigung der Elektrisierung einer Reihe von Strecken in der Gesamtlänge von 10 000 km an die Regierung gerichtet wurde. Diese betraute einen Ausschuß mit der Prüfung der Vorlage. Er bildete aus seinen Mitgliedern eine Abordnung zur Besichtigung der elektrischen Hauptbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika, um die dort gemachten Erfahrungen mit denen der Schweiz und den recht spärlichen Frankreichs zu vereinigen. Eine Bereisung Englands kam für die Abordnung nicht in Frage, weil dieses Land eine eigene elektrotechnische Industrie von Bedeutung bekanntlich nicht besitzt und seine Anlagen zumeist mit deutschen und amerikanischen Erzeugnissen erstehen ließ. Deutschlands elektrische Eisenbahnen zu besuchen oder den Rat deutscher Fachleute einzuholen, verbot den Franzosen der zurzeit wieder hoch ins Kraut geschossene Nationaldünkel, womit ihnen sicherlich eine Fülle wichtiger Erfahrungen verschlossen geblieben ist. Die Abordnung hat von April bis Juli 1919 die Vereinigten Staaten bereist, um die dort bestehenden, hierzulande genügend bekannten elektrischen haupteisenbahnartigen Betriebe zu besichtigen und deren Einrichtungen auf ihre Verwendbarkeit zu prüfen. Das Ergebnis der Studienreise ist in einem für uns durchaus nicht im ganzen Umfange maßgebenden Werturteil über die einzelnen Stromarten festgelegt. Seine Wiedergabe erfolgt in nachstehendem unter allem Vorbehalt.

Der Drehstrom sei trotz der auf den italienischen Hauptbahnen erzielten Erfolge abzulehnen, insbesondere mit Rücksicht auf die höheren Anlage- und Unterhaltungskosten der doppelpoligen Fahrleitungen. Der einphasige Wechselstrom hätte nach den in Frankreich (Südbahn), der Schweiz und den Vereinigten Staaten gemachten Erfahrungen noch eine Reihe von Aufgaben zu lösen, um den gegenwärtigen Anforderungen gerecht zu werden, insbesondere um Züge auf beträchtlichen Steigungen zu fördern und die elektrische Bremsung mit Rückgewinnung des Stroms in einfacher, handlicher und billiger Ausführung zu ermöglichen. Die Unterhaltungskosten der Betriebsmittel seien erheblich größer als bei den anderen Stromarten; die Motoren seien weniger kräftig und weniger überlastbar. Der vereinigte einphasige-dreiphasige Wechselstrom (split phase), bei welchem der dem Zuge zugeführte einphasige Wechselstrom in einem Umformer in Drehstrom umgeformt wird, sei an sich ganz sinnreich und ermögliche auch gewisse vorteilhafte Betriebsweisen, z. B. den einphasigen Betrieb von Lokomotiven oder Triebwagen in leichten Zügen bei hoher Fahrgeschwindigkeit und den Drehstrombetrieb für schwere, langsam fahrende Züge, enthalte aber soviel Schwächen (z. B. die unsymmetrische Form des Drehstroms), daß er irgendwelche Hoffnungen nicht erwecken könne.

Der hochgespannte Gleichstrom endlich, mit dem der von der Abordnung eingehend geprüfte erste wirklich hauptbahnartige Betrieb der Chicago-Milwaukee-St. Paul-Bahn seit kurzem bedient wird, eignet sich nach dem Urteil der französischen Abordnung, die aus den ersten elektrotechnischen und eisenbahntechnischen Fachleuten des Landes bestanden haben soll, allein für den Betrieb großer Linien. Gnädig wird jedoch vermerkt: es sei wohl möglich, daß sich

das einphasige Wechselstromsystem noch zufriedenstellend entwickle, zurzeit aber habe es diesen wünschenswerten Zustand noch nicht erreicht. Gleichstrom sei zwar wegen der an sich mißlichen Unterwerke, die bei der genannten amerikanischen Bahn aber jedes Bedenken in technischer und wirtschaftlicher Weise zerstreuten, in der ersten Anlage teurer; um aber in dieser Beziehung beim einphasigen Wechselstrom einen Vorteil zu erreichen, sei es nötig, ihn mit der wünschenswert niedrigen Frequenz von 16 Perioden in der Sekunde in eigenen Dynamos unmittelbar zu erzeugen. Bei der Erzeugung von Drehstrom mit 50 Perioden in der Sekunde bedürfe man dagegen gleichfalls drehender Umformer, wie beim Gleichstromsystem.

Rechtspflege.

— **Diebstahl von Wein durch Anzapfen der Fässer während des Bahntransports.** Schadenshaftung der Eisenbahn. (Entscheidung des Reichsgerichts vom 12. 5. 20.)
Aus dem Frachtvertrag haftet die Eisenbahn grundsätzlich für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Frachtgutes in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht; dabei hat die Bahn ein Verschulden ihrer Leute zu vertreten. Nun entfällt zwar die Haftung der Bahn in Ansehung der Güter, die nach der Bestimmung des Tarifs oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender in offenen Wagen befördert werden, für denjenigen Schaden, welcher aus der mit dieser Beförderungsart verbundenen Gefahr entsteht. Hierauf kann sich aber die Bahn nicht berufen, wenn ein Diebstahl an dem Frachtgut offensichtlich durch Bahnbedienstete begangen worden ist.

Im Sommer 1918 erhielt die Firma K. in Berlin eine Wagenladung Wein aus der Pfalz. Die Sendung ist während des Bahntransports beraubt worden, indem einige Fässer angebohrt und zum Teil ganz, zum Teil halb leer gezapft worden waren. Aus abgetretenen Rechten der Absenderin des Weines klagte die Empfängerin gegen den Preußischen Eisenbahnfiskus auf Ersatz des ihr durch den Diebstahl entstandenen Schadens. Vom Landgericht zu Berlin und ebenso vom Kammergericht ist der Fiskus zum Schadensersatz verurteilt worden. Das Kammergericht führt aus: „Daß die Beraubung der Weinfässer in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung erfolgt ist, ist erwiesen. Dann ist aber der Ersatzanspruch gegen die Bahn ohne weiteres begründet, weil nach den ganzen Umständen nur Leute der Bahn den Diebstahl begangen haben können. Erfahrungsgemäß sind bei den jetzt sehr häufigen Bahndiebstählen meistens Bahnangestellte die Diebe. Die Möglichkeit, daß auch dritte Personen während des Bahntransports die Beraubung vorgenommen haben könnten, liegt so fern, daß mit ihr nicht gerechnet werden kann. Auf die Tatsache, daß der Wein in offenen Wagen versandt worden ist, worauf sich der Fiskus berufen will, kommt nichts an, weil der Fiskus nur dann nicht haften würde, wenn der Beweis erbracht wäre, daß ein Verschulden der Bahnangestellten nicht in Frage steht. Das Anbohren und Anzapfen von Fässern während des Bahntransports kann aber in der Regel nur von den Leuten geschehen, die bei der Bahn angestellt sind. Diese hätten aber den Diebstahl ebensogut in verdeckten Eisenbahnwagen begehen können, sodaß also die Versendung in offenen Wagen ohne Bedeutung ist.“ Das Reichsgericht hat dieses Urteil bestätigt. (Aktenzeichen: I. 10/20.)

Bücherschau.

— **Die Feldschwächung bei Bahnmotoren.** Von Dr.-Ing. Leonhard Adler, Oberingenieur der Großen Berliner Straßenbahn. Mit 37 Textabbildungen. 1919. Verlag von Julius Springer, Berlin W. 9. Preis geheftet 4,20 *M* zuzüglich Teuerungszuschlag.

Da in neuerer Zeit die für den Bahnbetrieb bestimmten Gleichstrommotoren immer häufiger mit Feldschwächung, insbesondere zwecks bester Regelung der Fahrgeschwindigkeit, ausgerüstet werden, und der Wert dieser Einrichtung bisher immer noch umstritten war, hat der Verein Deutscher Straßen- und Kleinbahn-Verwaltungen in Berlin in dankenswerter Weise den Verfasser mit der Veröffentlichung der vorliegenden Arbeit betraut, in der die Ergebnisse eingehender Untersuchungen in verschiedenen Bahnbetrieben und die Versuchsergebnisse am Prüfstand bekanntgegeben sind.

In leicht verständlicher Weise verbreitet sich der Verfasser vorerst über das Wesen der Feldschwächung (shunt). Man erfährt, daß die Schwächung des Feldes zum Anlassen der Motoren bereits in den ersten Jahren des Baues elektrischer Bahnen häufiger angewendet, später aber, aus hier nicht näher zu erörternden Gründen, wieder fallen gelassen wurde. Bei Motoren ohne Wendepole sei die Feldschwächung entweder nur in sehr niedrigen Grenzen zulässig, oder besser ganz zu unterlassen. Bei Wendepolmotoren könne Feldschwächung, über deren Art und Größe der Leser Näheres erfährt, ohne Bedenken verwendet werden.

An Hand von trefflich durchgearbeiteten Schaubildern lernt der Leser die großen Vorteile der Feldschwächung, u. a. die in gewissen Fällen zu erzielende Stromersparnis, Herabsetzung der Motorbelastung kennen; es wird dargetan, daß auch die Stromspitzen beim Anfahren herabgedrückt werden können. Die Ersparnisse werden nach der Quelle um so größer, je größer die Feldschwächung und gleichzeitig auch die Zahnradübersetzung gewählt sind. Aus dem die Feldschwächung bei Reihenschaltung behandelnden Abschnitt ist erwähnenswert, daß eine Herabsetzung der Verluste in den Anfahrwiderständen erreicht werden kann und daß die Möglichkeit besteht, bei geschwächtem Felde innerhalb der Reihenschaltung rascher fahren zu können, als in der gewöhnlichen Reihenschaltung. Bei der Großen Berliner Straßenbahn durchgeführte Versuche sollen gezeigt haben, daß es unter Umständen vorteilhaft sein kann, bei Triebwagen, die nur im innerstädtischen Betrieb verkehren, die Feldschwächung überhaupt nur in der Reihenschaltung der Motoren vorzusehen, um sie dann aber um so stärker auszuführen.

Nachdem auch die Nachteile der Feldschwächung: Verschlechterung der Kommutierung, schädliche Stromstöße beim Abschlagen der Stromabnehmer, Bürstenfeuer bei Kurzschlüssen im Netz, Überlastung der Motoren bei verschalteten und beschädigten Feldschwächungs-Widerständen, eingehend behandelt, und Mittel und Wege angegeben sind, um dieser Schwierigkeiten Herr zu werden, gibt der Verfasser Richtlinien über das Anwendungsgebiet der Feldschwächung.

Bei dieser Gelegenheit sei auf einen von Karl Sveinsson, Charlottenburg, verfaßten, in Heft 12 des Jahrgangs 1918 der Zeitschrift „Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen“ veröffentlichten Aufsatz hingewiesen, in dem die Umrechnung der Kennlinien eines Hauptstrommotors vom Regelfeld auf geschwächtes Feld bekannt gegeben ist. Diese Abhandlung bietet insbesondere dem entwerfenden Ingenieur eine wertvolle Ergänzung der Adlerschen Schrift, deren Kenntnis dem im Betriebe stehenden Fachmann ebenso wertvoll sein muß, wie dem Anfänger.

Unser Verkehrswesen liegt in schweren Nöten und deshalb muß jeder Fingerzeig zur Einschränkung der Betriebskosten, wie er auch in der vorliegenden Schrift gegeben wird, eifrig verfolgt werden. W. M.

— **Kugellager und Walzenlager in Theorie und Praxis,** von Paul Haupt, Oberingenieur und Teilhaber der Firma Hans Bühler & Co., Eßlingen a. N. Verlag von R. Oldenbourg, Berlin-München. Preis geheftet 18.— *M*, gebunden 21,40 *M*.

Der Verfasser will in diesem Werke die zerstreute technische Literatur über Lager mit wälzender Reibung sammeln und ergänzen. Der Gegenstand ist bei der vielseitigen Anwendung der Lager mit wälzender Reibung dafür allerdings wichtig genug. Aus der Einleitung erfahren wir, daß die Erfindung der Lager, und zwar als Kugellager, letzten Endes auf einen Deutschen, namens Fischer, zurückzuführen ist, der das von Drais eingeführte „Laufrad“, von dem der Name Draisine stammt, mit Tretkurbeln versah. Die Engländer haben dann das Kugellager hinzugefügt. Um die Herstellung der Kugeln in Deutschland hat sich dann ein Sohn Fischers besonders verdient gemacht.

Das vorliegende Buch ist in sechs Teile mit Anhang gegliedert. Der erste Teil gibt eine Einteilung der Lager mit wälzender Reibung — Radiallager, Axiallager, kombinierte Lager. Im zweiten ist das Wesen der Reibung — gleitende, rollende Reibung — erörtert, Im dritten sind die Kraftübertragungsmittel der Lager mit wälzender Reibung — Kugel, Walze — betrachtet. Die beiden folgenden Teile behandeln die Führungselemente der Kraftübertragungsmittel — Führungsbahnen, Führungskäfige — und die konstruktiven Unterlagen. Der letzte Teil bringt Bemerkungen aus der Praxis. Neben einer sachgemäßen, für die Praxis berechneten theoretischen Behandlung des Gegenstandes sind dem Leser auch die Erfahrungen auf dem Gebiete des Kugel- und Rollenlagerbaues vorgeführt. Bei der vielseitigen Anwendung der Lager sind in dem Buche auch die zurzeit auf dem Markt befindlichen Lagerformen kritisch betrachtet, ohne daß jedoch die Sonderbauarten der einzelnen Firmen mitgeteilt wären. Dem Leser wird es leicht sein, an Hand der dargestellten geometrischen Zeichnungen bei der Wahl eines Lagers die zweckentsprechenden Formen herauszufinden. Der Technik ist in dem Buche ein vorzüglicher Leitfaden zum Entwerfen von sachgemäßen Kugel- und Rollenlagern gegeben.

Der Schriftleitung sind folgende Bücher zugegangen:

Grundlagen der Arbeitsorganisation im Betriebe mit besonderer Berücksichtigung der Verkehrstechnik. Von Dr.-Ing. Johannes Riedel. Verlag von Julius Springer, Berlin. Preis 6 *M*.

Die Feldschwächung bei Bahnmotoren. Von Dr.-Ing. Leonhard Adler. Verlag von Julius Springer, Berlin. Preis 4,50 *M* und Sortimentszuschlag.

Tabellen der Maximalquerkräfte und Maximalmomente durchlaufender Träger mit 2, 3 und 4 Öffnungen verschiedener Weite bei gleichmäßig verteilter Belastung. Von Dipl.-Ing. W. Kapferer. Mit 15 Textabbildungen. Berlin 1920. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis 12,50 *M* zuzüglich Sortimenter-Teuerungszuschlag.

Vorschläge zur Neuordnung von Vorbildung und Ausbildung der technischen Beamten bei der Eisenbahnverwaltung. Von Regierungs- und Baurat Martin Rosenfeld. Otto Elsner, Verlagsgesellschaft Berlin, 1920. Aufgabe dieser Schrift soll es sein, für alle technischen Berufe festzustellen, welche Vorbildung erforderlich, welche Ausbildung zu erlangen und wie die Beförderung und der Aufstieg zu höheren Klassen zu ermöglichen ist.

Mitgliederverzeichnis des Vereins Deutscher Spediteure für das Jahr 1920. Herausgegeben von der Geschäftsstelle des Vereins, Berlin C. 2, Neue Friedrichstraße 2. Den übersichtlich gruppierten Firmeneintragungen sind zum ersten Male von fast allen Mitgliedern bestimmte Angaben über den Betrieb beigefügt worden, so daß eine Unterrichtung über die Geschäftsart der Firmen schnell und sicher möglich ist.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Am 1. Juni 1920 wird der zwischen den Stationen Salzwedel und Lübbow an der Bahnstrecke Salzwedel-Lüchow gelegene Haltepunkt Bürgerholz für den Personenverkehr wieder eröffnet.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahngeneraldirektionsbezirk Dresden. Vom 24. Mai 1920 an ist die Beförderung von Milch von und nach dem Personenhaltepunkt Großschweidnitz zugelassen.

Eisenbahndirektionsbezirk Münster (Westf.) Am 1. Juni 1920 wird die zwischen den Stationen Warendorf und Beelen rechts der Bahnstrecke Münster (Westf.)-Rheda gelegene Station Vohren, welche bisher dem Personen- und beschränkten Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungen eingerichtet war, für den unbeschränkten Gepäckverkehr sowie für den Expreß- und Stückgutverkehr eröffnet werden.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cassel. Der an der Strecke Wulften-Leinefelde gelegene Bahnhof IV. Klasse Breitenbach erhält ab 15. Juni 1920 die Bezeichnung Breitenbach (Eichsfeld).

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden: Nr. II 65 vom 19. Mai 1920 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Statistische Aufzeichnungen über das Verhalten von Schienen (Erhebungsjahr 1915) (abgesandt am 22. Mai d. J.).

Nr. IV 45 vom 10. Mai 1920 an die Mitglieder des vom Satzungsausschuß eingesetzten besonderen Unterausschusses für Satzungsänderungen und Angelegenheiten der Vereinszeitung (Österr. Staatsbahn, Ungarische Staatsbahn, Südbahn, Bayerische Staatsbahn, Sächsische Staatsbahn, Niederländische Staatsbahn), betreffend die Bildung eines besonderen Beirats für die Schriftleitung der Vereinszeitung (Niederschrift 71 des Satzungsausschusses, Ziffer I) (abgesandt am 21. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Juni d. J. wird die jetzige Hauptbahn Wilster-St. Michaelisdonn als Hauptbahn aufgehoben und dafür die neue vollspurige Hauptbahnstrecke Wilster-St. Michaelisdonn mit dem Bahnhof IV. Klasse Vaale und dem Bahnhof III. Klasse Burg (Dithm.) für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Leichen-, Tier- und Güterverkehr eröffnet werden. Der jetzige Bahnhof II. Klasse Wilster wird 0,56 km nach Süden verlegt, eine Änderung in seinen Abfertigungsbefugnissen tritt nicht ein. Der Bahnhof II. Klasse St. Michaelisdonn bleibt bestehen. Die Bahnhöfe Vaale und Burg (Dithm.) haben feste Kopf- und Seitenrampen, Sprengstoffe und Privattelegramme können auf ihnen nicht abgefertigt werden. Die Bahnhöfe St. Margarethen (III. Klasse) und Eddelak (IV. Klasse) werden Nebenbahnstationen. Der Bahnhof St. Margarethen wird in einen Bahnhof IV. Klasse umgewandelt.

Gleichzeitig wird die jetzige Nebenbahn St. Margarethen-Brunsbüttelkoog von St. Margarethen bis Wilster weitergeführt werden. Eine Änderung in den Abfertigungsbefugnissen der Stationen tritt nicht ein.

Ferner wird mit dem genannten Zeitpunkte die vollspurige Nebenbahn St. Michaelisdonn-Brunsbüttelkoog Nord mit den Bahnhöfen IV. Klasse Eddelak, Blangenmoor und Brunsbüttelkoog Nord und dem Haltepunkt Josenburg für den Personen-, Gepäck- und Expreßgut-, Leichen-, Tier- und Güterverkehr eröffnet werden. Eine Änderung in den Abfertigungsbefugnissen des Bahnhof Eddelak tritt nicht ein. Der Haltepunkt Josenburg wird nur dem Personenverkehr dienen und nicht besetzt werden. Die Bahnhöfe Blangenmoor und Brunsbüttelkoog Nord haben feste Seitenrampen, der letztere auch eine feste Kopframpe und eine Gleiswage. Sprengstoffe können nur auf dem Bahnhof Brunsbüttelkoog Nord abgefertigt werden. Für den Privattelegrammverkehr sind die Bahnhöfe Blangenmoor und Brunsbüttelkoog Nord sowie der Haltepunkt Josenburg nicht eingerichtet.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die Bahnen haben Gültigkeit die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Altona, den 15. Mai 1920. (552)
Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Juni 1920 wird der Haltepunkt Langen (Kr. Bersenbrück) für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet. Gegenstände, zu deren Ver- und Entladung eine Rampe erforderlich ist, können nicht abgefertigt werden.

Sprengstoffe sind von der Annahme und Auslieferung ausgeschlossen.

Langen wird mit demselben Tage als Tarifstation in den Güterverkehr für den Staats- und Privatbahnverkehr aufgenommen. Näheres hierüber ist bei unserem Verkehrsbüro und demnächst auch auf den Stationen zu erfahren.

Oldenburg, den 15. Mai 1920. (539)
Eisenbahndirektion.

3. Wiedereröffnung von Stationen.

Wiedereröffnung des Haltepunktes Bürgerholz für den Personenverkehr.

Am 1. Juni 1920 wird der zwischen den Stationen Salzwedel und Lübbow an der Bahnstrecke Salzwedel-Lüchow gelegene Haltepunkt Bürgerholz für den Personenverkehr wieder eröffnet.

Zur Bedienung des Haltepunktes werden folgende Züge halten:

a) in der Richtung von Salzwedel nach Lüchow die Züge Nr. 977, 979 und 989;
b) in der Richtung von Lüchow nach Salzwedel die Züge Nr. 986, 976 und 982.

Hannover, im Mai 1920. (540)
Eisenbahndirektion.

4. Aenderung von Stationsnamen.

Der an der Strecke Wulften-Leinefelde gelegene Bahnhof IV. Klasse Breitenbach erhält ab 15. Juni 1920 die Bezeichnung Breitenbach (Eichsfeld).

Cassel, den 15. Mai 1920. (542)
Eisenbahndirektion.

5. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Juni 1920 wird die zwischen den Stationen Warendorf und Beelen rechts der Bahnstrecke Münster

(Westf.)-Rheda gelegene Station Vohren, welche bisher dem Personen- und beschränkten Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungen eingerichtet war, für den unbeschränkten Gepäckverkehr sowie für den Expreßgut- und Stückgutverkehr eröffnet.

Münster (Westf.), 22. Mai 1920. (546)
Eisenbahndirektion.

6. Güterverkehr.

Gemeinschaftliches Heft C Ib (Stationstariftafeln usw.) Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 24. Mai 1920 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Teutoburger Wald-Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht. Näheres enthält die am 24. Mai 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 25. Mai 1920. (556)
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C Ib (Stationstariftafeln usw.) Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1920 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Kreis Altenaer Schmalspur-Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht. Näheres enthält die am 27. Mai 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 25. Mai 1920. (555)
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C Ib (Stationstariftafeln usw.). — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1920 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Brölthaler Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht. Ferner werden Frachtzuschläge für Eil- und Frachtstückgut neu eingeführt. Näheres enthält die am 31. Mai 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 27. Mai 1920. (554)
Eisenbahndirektion.

Tfv. 200 Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit dem 1. Juni 1920 werden in dem Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 5 für Wegebaustoffe für den Wechselverkehr zwischen den Bahngebieten Norddeutschland und Württemberg die Worte „nur für Schotter“ geändert in „für Steinschlag (Kleinschlag) und Schotter zum Wege-, Bahn- und Wasserbau (mit Ausnahme der Kunstbauten), für Steingrus (Steinsplitt) aus Steinbrüchen — Abfall bei der Herstellung von Steinschlag aus Bruchsteinen und bei der sonstigen Bearbeitung von Steinen — ungemahlen und ungewaschen, mit Ausnahme von Gipssteingrus für alle Verwendungszwecke mit Ausschluß der Verwendung zur Herstellung künstlicher Steine, wie in Ziffer 8 der Tarifstelle „Steine“ des Spezialtarifs III genannt.“

Berlin, den 25. Mai 1920. (553)
Eisenbahndirektion.

Ost-mitteldeutsch-sächsischer Verkehr Heft 2.

Vom 1. Juni 1920 ab wird für Eilgüter zwischen Jessen (Elster) und Chemnitz Hbf. bei Vorschrift des Bahnweges über Elsterwerda B. D.—Dresden die direkte Abfertigung zugelassen. Die Tarifentfernung beträgt 194 km.

Berlin, den 26. Mai 1920. (557)
Eisenbahndirektion.

Binnengütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 1.

Vom 1. August 1920 an wird die Anwendung des Ausnahmetarifs 5c für Gipssteinschutt (Gipssteinabraum) ausgeschlossen.

Dresden, am 22. Mai 1920. (544)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif Teil II vom 1. November 1913.

Am 1. Juni 1920 treten neue Bestimmungen über die Berechnung und Erhebung eines deutschen Kurszuschlages in Kraft. Vom gleichen Tage an wird der Kurszuschlag nach der Kurszuschlagsstufe B dieser Bestimmungen berechnet.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Altona, den 22. Mai 1920. (547)
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Badisch-Pfälzischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 4d für rohe Gipssteine von Neckarzimmern nach Ludwigshafen (Rhein) gbf. auf 154 ₰ für 100 kg ermäßigt.

Karlsruhe, den 19. Mai 1920. (541)
Eisenbahn-Generaldirektion.

a) Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C Ib.
b) Staats- und Privatbahn-Tiertarif, Teil II.

Am 1. Juni 1920 treten erhöhte Frachtsätze im Verkehr mit den Güternebenstellen Keitum (Sylt) und Westerland (Sylt) in Kraft.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 21. Mai 1920.
Eisenbahndirektion, (548)
namens der Verbandsverwaltungen.

a) Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C Ib: Frachtsätze (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200. —
b) Binnen-Gütertarif der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahn. — Tfv. 136. —

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1920 werden im Binnen- und Wechselverkehr mit den Stationen der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahn Zuschlagsfrachten zu den Frachtsätzen erhoben. Außerdem werden die Sonderzuggebühren und die Hafenfrachten in Mirow des Binnen-Gütertarifs erhöht.

Näheres enthält die nächste Nummer des von der Eisenbahndirektion Berlin herausgegebenen Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeigers für den Güter- und Tierverkehr, auch kann nähere Auskunft von den beteiligten Güterabfertigungen, dem Auskunftsbüro Berlin, Bahnhof Alexanderplatz sowie der unterzeichneten Direktion eingeholt werden.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO. (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455).

Neustrelitz, 26. Mai 1920. (551)
Die Direktion
der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahn.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 2.

Vom 24. Mai 1920 an wird regelmäßiger Milchverkehr auf dem Personenhaltepunkt **Großschweidnitz** zugelassen. Wegen der Frachtberechnung wird auf unseren Verkehrsanzeiger verwiesen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 22. Mai 1920. (549)
Eisenb.-Gen.-Dir.

Binnentarif der Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft vom 1. Mai 1913.
Wechseltarif Nebenbahnen der Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft und der Nebenbahn Rhein-Lahr-Seelbach vom 1. Oktober 1914.

Am 27. Mai 1920 treten im Güterverkehr Tariferhöhungen in Kraft. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Kehl, den 22. Mai 1920. (550)
Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft,
Abteilung Baden.

7. Personen- und Güterverkehr.

Binnentarif der Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft vom 1. Mai 1913.
Wechseltarif Nebenbahnen der Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft und der Nebenbahn Rhein-Lahr-Seelbach vom 1. Oktober 1914.

Am 20. Mai 1920 treten im Personen- und Güterverkehr Tarifänderungen in Kraft. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Kehl, den 18. Mai 1920. (543)
Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft
Abteilung Baden.

8. Personen- und Gepäckverkehr.

Norddeutscher Privatbahn-Personenverkehr.

Zum 1. Juni d. J. wird zum Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr vom 1. April 1918 der Nachtrag III herausgegeben. Der Nachtrag kann von den Verbandsverwaltungen gegen Kostenerstattung bezogen werden.

Lübeck, den 20. Mai 1920. (545)
Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 37. Berlin, den 2. Juni 1920. LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.
Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.
Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 8 M. für das Vierteljahr bezogen werden.
Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 40 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 45 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 50 Pf. abgegeben.
Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 1.35 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.
Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24.
Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Inhalt:

Neuordnung des Ausbesserungswesens für Eisenbahnfahrzeuge.

Von Regierungs- und Baurat **Fleck** in Weißenfels.

In seiner Abhandlung über „Neuordnung des Ausbesserungswesens für Eisenbahnfahrzeuge“ (Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1920 Nr. 19/20) regt Regierungs- und Baurat Grehling an, das gesamte Ausbesserungswesen eines Bezirks — des Zuführungsgebietes einer Hauptwerkstätte oder eines besonders festzusetzenden Bereichs — einschließlich der Neben- und Betriebswerkstätten dem Vorstande der Hauptwerkstätte zu unterstellen und ihm als „Ausbesserungsleiter“ die „ganzen Machtbefugnisse im Ausbesserungswesen“ zu übertragen. Im Gegensatz zu den von anderen Fachkollegen gemachten Vorschlägen, von denen der des Herrn Martens besonders hervorgehoben zu werden verdient, bedeutet seine Anregung einen gewaltigen Eingriff in die Befugnisse der Vorstände der Maschinenämter, und würde, wenn sie zur Ausführung gelangte, eine umfangreiche Änderung der Organisation der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung auf den Gebieten des betriebs- und maschinentechnischen Dienstes nach sich ziehen. Deshalb dürfte es angebracht erscheinen, die Frage einer Beurteilung zu unterziehen, ob die Dinge wirklich so liegen, daß es notwendig ist, eine so erhebliche Umwälzung eines der wichtigsten Teile der ganzen Organisation vorzunehmen, oder ob die bestehenden Einrichtungen nicht Handhaben genug bieten, um die Verbesserungen, auf die es ihm ankommt, ebenfalls zu erzielen.

Sobald ein Fahrzeug schadhaft wird, ist es aus dem Betriebe herauszuziehen und einer Werkstätte zur Ausbesserung zuzuführen. Diese Aufgabe obliegt den Maschinenämtern unter Mitwirkung des jeweiligen Betriebsamtes. Von letzteren behauptet nun Grehling, daß es die Ausbesserungsfahrzeuge als „unbeliebte Platzverbraucher“ ansähe, und daß es nicht danach frage, „welche zweckmäßigen Handlungen vorzunehmen sind, um die Ausbesserung zu verbilligen und zu beschleunigen, sondern wie es die Platzverbraucher aus dem Wege schaffen kann“. Und vom Maschinenamt sagt er, daß dem Lokomotiv- und Wagenbetriebe das Auftreten der Ausbesserungsnotwendigkeit eine „Behinderung“ sei. Und weiter wörtlich: „Die Schnelligkeit der Wiederherstellung ist ihm zwar erwünscht, weil es die Fahrzeuge braucht. Die Ausführung und Überwachung der Ausbesserung selber aber, die ihm zum wichtigsten Teil nicht in die Hände gelegt ist, dürfte an sich als eine nicht begrüßenswerte Belastung des mit anders gearteten Aufgaben schon stark überbürdeten Betriebsmaschinenamtes anzusehen sein“. Hierauf dürfte zu erwidern sein, daß Grehling zu schwarz sieht und sich augenscheinlich hat verleiten lassen, Einzelfälle, die ja niemals ausbleiben, bei denen aber Mangel an Umsicht und Interesse die Ursachen sind, zu verallgemeinern. Denn, soweit meine persönlichen Erfahrungen reichen, bin ich bei den Betriebsämtern niemals auf besonderen Widerstand gestoßen, im Gegenteil habe ich die Erfahrung gemacht, daß sie volles Verständnis für alle ihnen obliegenden Aufgaben bei der Behandlung kranker Fahrzeuge zeigen und sogar häufig selbst zweckmäßige Anregungen bringen. Bei seiner Beurteilung der Stellung der Maschinenämter zur Ausbesserungsfrage vergißt Grehling offenbar ganz, daß die eigene Vornahme der Ausbesserungen, namentlich der Lokomotiven, dem Maschinenbetriebe eine unersetzliche Fülle von Anregungen und Erfahrungen bietet, ohne die es gar nicht imstande wäre, den Betrieb überhaupt zu leiten. Wollte man ihm diesen Zweig von seinen sonstigen Aufgaben abtrennen, so käme dies einer Unterbindung seines wichtigsten Lebensnervs gleich. Es liegt also m. E. kein Grund vor, an den bestehenden Vorschriften etwas zu ändern.

Die Ausführung der Ausbesserungsarbeiten der beschädigten Fahrzeuge obliegt je nach der Art und dem Umfang des

Schadens nach der bislang gültigen Organisation dem Maschinenamte in den Betriebswerkstätten oder dem Werkstättenamte in den Hauptwerkstätten. An und für sich will Grehling daran nichts geändert wissen, und beide Arten von Ausbesserungsstellen sollen nach wie vor die Ausbesserungen vornehmen, nur will er sämtliche Werkstätten dem Vorstande des Werkstättenamts unterstellt haben und diesem auch noch die Regelung der Zuführung usw. übertragen. Seine Gründe sind im wesentlichen die folgenden: 1. Die Hauptwerkstätten sollen mehr als bisher Verbindung mit dem Betriebe erhalten und behalten, denn er ist der Ansicht, daß dies heute nicht der Fall ist, und er fürchtet außerdem, daß sie die Fühlung ganz verlieren werden, wenn sie nach den Vorschlägen von Martens umgestaltet werden; 2. will er den Vorständen der Hauptwerkstätten größere Selbständigkeit in geldlicher und arbeitlicher Hinsicht verschaffen, ihre Verantwortlichkeit heben und dadurch erreichen, daß die Ausbesserungsarbeiten so schnell und so billig wie möglich ausgeführt werden; 3. möchte er durch seine Neuordnung den unseligen Einfluß der Statistik beseitigen, die die Leistung der Werkstätten nach der Zahl der ausgebesserten Fahrzeuge unzutreffend beurteilen läßt; 4. soll durch die Anordnungen des Ausbesserungsleiters das oft tagelange nutzlose Herumstehen und Warten der Fahrzeuge auf Ausbesserung vermieden werden; 5. verspricht er sich von der Unterstellung der Betriebswerkstätten unter den „Ausbesserungsleiter" einen schnelleren und zweckmäßigeren Ausbau dieser Werkstätten, und 6. glaubt er, daß die Betriebswerkstätten in Zukunft besser als bisher mit Werkstoffen und Ersatzteilen versorgt und übertriebene Anforderungen vermieden werden.

Um diese Punkte richtig beurteilen zu können, muß vorausgeschickt werden, daß Grehling selbst unter den „Nebenwerken" (Betriebswerkstätten und kleineren Nebenwerkstätten), die er dem „Hauptwerke" (Hauptwerkstätte) unterstellen will, nur diejenigen Betriebswerkstätten versteht, die „ausbaufähig oder neu anzulegen sind", daß er aber andererseits ihre wirtschaftliche Eingliederung durch Unterstellung unter die Leitung des Ausbesserungsbezirks als ein „Gebot der nächsten Zukunft" bezeichnet. Nun dürfte ohne weiteres einzusehen sein, daß von einem schnellen Ausbau oder einem Neubau einer solchen Zahl von Betriebswerkstätten, wie sie für die von Grehling geforderte Neuordnung vorhanden sein müßte, unter den heutigen schwierigen wirtschaftlichen Verhältnissen nicht die Rede sein kann. Es bliebe also, wenn die Neuordnung durchgeführt werden soll, nichts anderes übrig, als einen Übergangszustand in der Form zu schaffen, daß mittlere und größere Betriebswerkstätten zu G e m e i n s c h a f t s w e r k s t ä t t e n gemacht würden, in denen die Werkstättenbeamten und -arbeiter, soweit sie ausschließlich Ausbesserungsarbeiten, aber nicht Instandhaltungsarbeiten verrichten, dem „Ausbesserungsleiter" und letztere und dazu alle Beamten und Arbeiter des Betriebsdienstes dem Maschinenamte zu unterstellen seien. Hierzu sei vorweg bemerkt, daß derartige Gemeinschaftswerkstätten ein Ding der Unmöglichkeit sein dürften, denn nicht nur die Trennung der sachlichen Geschäfte, sondern auch vor allen Dingen die Frage der Eingliederung der einzelnen Bediensteten unter das eine oder das andere Amt verbunden mit der umständlichsten Personalbehandlung dürfte größte Schwierigkeiten bereiten. Insbesondere ist kaum anzunehmen, daß die Arbeiter mit einer solchen Doppelherrschaft einverstanden sein würden und noch viel weniger damit, daß sie je nach Bedarf bald hier bald dort verwendet werden sollen. Im übrigen dürfte auch die Zahl der Werkmeister, die Grehling zur Durchführung seiner Neuordnung braucht, nicht unerheblich sein, jedenfalls bedeutend höher als unter den jetzigen Verhältnissen; hierbei ist zu beachten, daß gegenwärtig ein großer Mangel an Werkmeistern besteht, der auch noch längere Zeit anhalten dürfte. Unter der vorstehenden Voraussetzung soll nunmehr zu den Gründen und Zielen der Neuordnung Stellung genommen werden:

Zu 1. Die Forderung nach einer innigeren Fühlungnahme der Werkstättenämter mit dem Betriebe ist ohne weiteres anzuerkennen und wird m. W. von den leitenden Stellen dauernd vertreten; sie ist in jüngster Zeit vom preuß. Eisenbahnminister dahin zum Ausdruck gebracht worden, daß bei den Maschinenämtern Lokomotivabnahmebeamten eingesetzt wurden, die durch Probefahrten die in den Hauptwerkstätten fertiggestellten Lokomotiven vor ihrer Übergabe an den Betrieb zu prüfen haben. Grehlings Anregungen ließen sich aber insofern verwerten, als der von ihm vorgeschlagene „Vermittlungswerkmeister" — also ein Organ der Hauptwerkstätte — geschaffen würde. Dieser dürfte aber nicht, wie vorgeschlagen, die Aufgabe haben, die A n o r d n u n g e n eines „Ausbesserungsleiters" durchzuführen, sondern hätte sich darauf zu beschränken, sich an Ort und Stelle in den Betriebswerkstätten von dem Zustande und dem Umfange der Arbeiten an den vorgemeldeten Lokomotiven zu unterrichten, damit er durch mündlichen Bericht seinem Vorstande ein anschaulicheres Bild geben kann, als es der auf Vordruck geschriebene Ausbesserungszettel vermag. Eine solche oder ähnliche Einrichtung würde die Maßnahmen der Hauptwerkstätten sicherlich erleichtern. Wollte man aber soweit gehen, wie Grehling es vorschlägt, so dürfte mit ziemlicher Sicherheit anzunehmen sein, daß in den neu zu schaffenden Gemeinschafts-Betriebswerkstätten die Fühlungnahme mit dem Betriebe nicht nur nicht erleichtert, sondern sogar verloren gehen wird. Denn dort würden die Organe des Betriebes und der Ausbesserung, die sachlich aufeinander angewiesen sind, zwei verschiedenen Vorständen unterstellt sein. Das würde keine Klarheit und keine innige Fühlungnahme miteinander, sondern nur Unzuträglichkeiten und gänzliches Abhandenkommen jeglicher Berührung ergeben. Es würde darunter auch die Abwicklung der Zuführungs- und Verteilungsgeschäfte der Ausbesserungsfahrzeuge leiden, die er dem Werkstättenvorstande übertragen will, weil dieser über die Organe des Betriebes, denen die Ausführung obliegt, nicht die erforderliche Befehlsgewalt besitzt. Sein Gedanke schließlich, den Maschinenämtern künftig nur noch die „Instandsetzungsarbeiten" zu belassen und den Werkstättenämtern sämtliche Ausbesserungsarbeiten zu übertragen, würde zu weiteren Unklarheiten führen, weil eine derartige Trennung der Geschäfte, namentlich bei Lokomotiven, m. E. undurchführbar wäre. Er will die bisher durchgeführte Trennung — hie Maschinenamt, hie Werkstättenamt — beseitigen; es ist ihm aber dabei scheinbar entgangen, daß er einen neuen Trennungsschnitt vorschlägt, der noch dazu, weil unklar in seinen Grenzen, weit schwieriger durchzuführen ist als der alte. Die Befürchtung Grehlings, daß die Hauptwerkstätten, wenn sie nach den Vorschlägen von Martens gestaltet würden, die Fühlung mit dem Betriebe fast gänzlich verlieren werden, halte ich nicht für begründet. Selbst wenn Martens dies erstreben wollte, was ich aber nicht glaube, so würde von den leitenden Stellen schon für Abhilfe gesorgt werden.

Zu 2. Diese Forderung deckt sich mit allen übrigen Vorschlägen auf dem Gebiete des Ausbesserungswesens und muß unbedingt unterstrichen werden. Da sie aber in erster Linie eine Frage des Haushalts und des technischen Ausbaus der Werkstätten ist, kann sie, m. E., im Rahmen der heutigen Verhältnisse auch ohne Grehlings Neuordnung vollkommen gelöst werden. Durch enge Fühlungnahme der Vorstände beider Ämter wird auf diesem Gebiete dasselbe erreicht werden.

Zu 3. Den Ausführungen über den Unwert der Statistik ist im allgemeinen ohne weiteres zuzustimmen; das Urteil kann aber durch Verallgemeinerung einzelner Fälle vielleicht etwas zu schroff ausfallen. Wenn ich ihn recht verstehe, so sucht er die Abhilfe darin, daß er sich durch seine Neuordnung der Statistik anpassen will. Das ist doch eine papierene Aufschreibung, mag sie noch so wichtig sein, nicht wert, denn es

dürften noch manche andere, einfachere Wege zum Ziele führen. Soweit ich unterrichtet bin, sind die Mängel der Statistik an leitender Stelle durchaus nicht unbekannt und man ist bereits am Werke, sie durch ein zweckentsprechenderes Ermittlungs- und Buchungsverfahren zu ersetzen.

Zu 4. Es ist unbedingt zuzugeben, daß auf dem Gebiete der Zuführung usw. der Ausbesserungsfahrzeuge noch vieles zu verbessern ist, und daß die Regelung, die von Grehling bei den freizügigen Ausbesserungswagen getroffen würde, bei dieser Art von Fahrzeugen zu Erfolgen führen wird. Aber nicht bei den Lokomotiven! Denn bei ihnen hängt die Dauer der Stillager mehr als bei den Güterwagen von der Leistungsfähigkeit der Hauptwerkstatt ab; ist sie nicht mehr aufnahmefähig, so nützen alle Maßnahmen sonstiger Art nicht viel, denn daran muß man vom Standpunkt des Maschinenamts aus festhalten, daß man zur Erzielung einer wirklich guten Ausbesserung im allgemeinen immer vorziehen soll, die zuständige Heimathauptwerkstätte beizubehalten; deshalb ist es sogar u. U. berechtigt, eine Lokomotive etwas länger auf Ausbesserung warten zu lassen, damit sie die zuständige Werkstatt, die ihre Eigenart kennt, wieder in die Hände bekommt. Würden die Vorschläge Grehlings auch bei den Lokomotiven durchgeführt, wonach ihre Ausbesserung lediglich nach den Gesichtspunkten der Billigkeit und Schnelligkeit bewerkstelligt werden soll, so würde dies eine Verewigung der Lokomotivausgleichstellen bedeuten, die als Kriegsmaßnahme zwar unbedingt erforderlich waren und leider heute noch in den Kauf genommen werden müssen, über die sich aber wohl sämtliche Maschinenamtsvorstände und auch ihre Schöpfer darin einig sind, daß der Zeitpunkt ihrer Beseitigung, wenigstens in ihrer heutigen Form, möglichst bald kommen möge. Der erstrebenswerte Zustand für den Maschinenbetrieb ist derjenige vor dem Kriege, nämlich ein eigener, möglichst selten wechselnder Lokomotivbestand und Festhalten an der jeder Lokomotive zugehörigen Heimats-Hauptwerkstätte. An dieser Stelle soll auch mit Nachdruck dem Gedanken des Verfassers entgegengetreten werden, der zwar nicht offen ausgesprochen ist, aber sich wie ein roter Faden durch seine ganze Abhandlung zieht: daß sein „Ausbesserungsleiter“ besser in der Lage wäre, als die zuständige Betriebswerkstätte, zu beurteilen, welcher Ausbesserungsstelle eine Lokomotive zuzuführen ist. Der Grundsatz, daß eine notdürftige und schnelle Ausbesserung dem Betriebe mehr nützen kann, als wenn man sie wegen jeder Kleinigkeit in die Hauptwerkstatt schickt und bei dieser Gelegenheit alle möglichen anderen aufschiebbaren Ausbesserungsarbeiten ausführen läßt, ist den Betriebswerkstätten bereits vollkommen in Fleisch und Blut übergegangen, und es liegt kein ersichtlicher Grund vor, an den jetzigen Zuständen im Sinne Grehlings etwas zu ändern.

Zu 5 muß an das kurz vorher Gesagte angeknüpft werden, denn es ist nicht einzusehen, aus welchen Gründen ein Maschinenamtsvorstand, der die örtlichen Verhältnisse und Bedürfnisse seiner Betriebswerkstätten genau kennt und auf ihre Mitarbeit wie kein anderer angewiesen ist, nicht imstande sein sollte, zweckmäßige Anregungen für ihren weiteren Ausbau zu geben. Es muß ihm auch zugetraut werden, daß er hierbei die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit genau so gut zu wahren versteht wie der vorgeschlagene „Ausbesserungsleiter“, denn die wissenschaftliche Vorbildung beider Amtsvorstände ist doch ein und dieselbe, und sie ziehen doch an einem und demselben Strange. Überforderungen für den Ausbau von Betriebswerkstätten lassen sich auch bei der bestehenden Organisation im Benehmen mit dem nachbarlichen Werkstätten-Amtsvorstande leicht vermeiden, und wenn der Fall eintritt, daß die leitenden Stellen ihm engherzige Schwierigkeiten bereiten, so wird der Maschinenamtsvorstand ebenso gut wie der Ausbesserungsleiter wissen, was er zu tun hat. Es kommt also bei dieser Frage in erster Linie auf die Persönlichkeit der Amtsvorstände und die Unterstützung der leitenden Stellen an; eine Änderung der bestehenden Organisation würde erst dann berechtigt sein, wenn den Vorständen der Maschinenämter der Nachweis erbracht werden könnte, daß sie auf dem Gebiete des Ausbaus ihrer Betriebswerkstätten versagt hätten.

Zu 6. Die Versorgung der Betriebswerkstätten seitens der Hauptwerkstätten und Stofflager mit Werkstoffen und Ersatzteilen ist und bleibt eine schwierige Frage, aber es ist nicht einzusehen, weshalb durch die von Grehling vorgeschlagene Neuordnung mit einem Schlage alle Schwierigkeiten beseitigt werden sollten. Es ist nämlich m. E. völlig belanglos, ob der von den Organen der Werkstätte zu versorgende Bezirk der eigene oder ein fremder ist. In beiden Fällen ist der abgebende Teil sich selbst der Nächste, und der Kampf mit der fest eingewurzelten Unsitte, daß man sich nicht „verausgeben“ will und immer noch eine stille Reserve für „unvorhergesehene Fälle“ behalten möchte, wird auch bei Einführung der Neuordnung unentwegt weitergehen. Hier hilft nur gespannte Aufmerksamkeit und zielbewußtes Eingreifen der beiden Amtsvorstände, und dazu stehen ihnen bei der bestehenden Organisation genügend Mittel zu Gebote. Dasselbe gilt von den übertriebenen Anforderungen der Betriebswerkstätten.

Wenn im Vorstehenden den Ausführungen Grehlings in ihren wesentlichen Punkten entgegengetreten werden mußte und immer wieder darauf verwiesen wurde, daß die heutige Organisation im allgemeinen auch für die Erreichung seiner Ziele grundsätzlich ausreichend sei, so soll keineswegs verkannt werden, daß die von ihm ausgesprochenen Absichten als solche sehr erstrebenswert sind. Es ist nur der Weg, auf welchem er zum Ziele gelangen will, der zur vorliegenden Entgegnung Veranlassung gegeben hat, denn er setzt sich über den altbewährten Grundsatz hinweg, daß die Maschinenämter aus ihrer engen Berührung mit dem Betriebe die einzig Zuständigen sind, die darüber zu entscheiden haben, welche Art von Ausbesserungen und an welcher Ausbesserungsstelle sie vorzunehmen sind, während die Werkstättenämter, mögen sie innerlich ausgestaltet werden, wie sie wollen, immer die Auftragsempfänger des Betriebes bleiben müssen. Wer an diesem Grundsatze rüttelt, mag wohl, wie Grehling es erreichen will, größere Machtbefugnisse für die Werkstätten-Amtsvorstände erzielen und ihnen in vieler Beziehung ein weiteres Feld der Arbeitstätigkeit eröffnen, er wird aber niemals eine Gesundung des gesamten Eisenbahnwesens herbeiführen können, weil er die Befugnisse des Betriebes zugunsten des Ausbesserungswesens beschneidet. Der einzig mögliche Weg, um das Eisenbahnwesen wieder auf seine alte Höhe zurückzuführen, besteht darin, daß an beiden Teilen Verbesserungen vorgenommen werden und jedem das Seinige gegeben wird, wie es die heutigen Verhältnisse erfordern und die Erfahrung aus früherer Zeit lehrt.

Der nicht sachverständige Leser muß aus Grehlings Ausführungen herauslesen, daß das Eisenbahnwesen auf betriebs-, maschinen- und werkstättentechnischem Gebiete noch vollkommen rückständig sei, und daß noch nichts Durchgreifendes in den anderthalb Jahren seit Kriegsende geschehen sei, um so mehr, als er auch die von Martens angebahnte, großzügige Organisation der Hauptwerkstätten ebenfalls angreift. Das Gegenteil ist der Fall! Die Werkstätten sind wieder neu mit Werkzeug aufgefüllt, ihre Ausrüstung mit Maschinen ist oder wird weiter ergänzt, notwendige Erweiterungsbauten sind im Gange oder in die Wege geleitet, die Lokomotiven erhalten trotz mancher zeitweiser Rückschläge im allgemeinen wesentlich bessere Kohle, das alte gute Öl erscheint wieder, Dichtungsstoffe aus Gummi und Asbest werden wieder geliefert, der Austausch der verhängnisvollen eisernen Rohrwände gegen kupferne ist im Gange, und die Wiedereinführung der Doppelbesetzung der Lokomotiven schreitet rüstig vorwärts. Das sind wesentliche Fortschritte, die wir im Betriebe tagtäglich verspüren und unter den heutigen schwierigen Verhältnissen nur freudig begrüßen können. Was die Hauptwerkstätten anbelangt, so

möchte ich glauben, daß sie seit der Schließung der größeren unter ihnen und der Wiedereinführung des Akkord- (Gedinge-) Verfahrens ebenfalls die schlimmsten Zeiten überwunden haben, und ich verweise auf den soeben erschienenen Aufsatz des Regierungs- und Baurats Schmelzer (Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1920 Nr. 21). Darüber sind sich alle Eisenbahnfachleute klar, daß noch viele Verbesserungen nötig sein werden, bis unser Eisenbahnwesen seine alte Stellung und Geltung wieder erlangt hat. Um so mehr muß aber davor gewarnt werden, in diesen Bestrebungen zu weit zu gehen.

* * *

Zu der gleichen Frage erhalten wir von dem Regierungsbaumeister Dr.-Ing. Wagner (Wedau) noch folgende Ausführungen, mit denen wir die Besprechung der Angelegenheit beschließen wollen.

Zu den sehr beachtenswerten Ausführungen des Herrn Regierungs- und Baurats Grehling in Nr. 87 vorigen Jahres über Güterwagenausbesserung möchte ich noch folgendes bemerken:

Es ist durchaus zutreffend, daß das gruppenweise Ausrangieren der beschädigten Wagen nach der Schwere ihrer Schäden von einer meist unterschätzten sehr großen Bedeutung hinsichtlich ihrer schnellsten Wiederherstellung ist. Die Ausführbarkeit dieser Maßnahme bedingt aber besondere Gleisanlagen, die bei den vorhandenen Bahnhöfen in dem erforderlichen Umfange und an der richtigen Stelle meistens nicht vorhanden sind. Hier wird es sich also nur darum handeln können, die Trennung und gesonderte Aufstellung der beschädigten Wagen, soweit dies die jeweiligen Verhältnisse gestatten, auszuführen.

Dagegen ist es bei Neuanlagen von größter Wichtigkeit, gleich von vornherein auf entsprechende Gleisanlagen Bedacht zu nehmen, wie es z. B. für die Erweiterung der Hauptwerkstätte Wedau vorgesehen ist. Dort ist im nördlichen Teile des großen Abstellbahnhofes Wedau dicht bei der Hauptwerkstätte ein besonderer Werkstattabstellbahnhof vorgesehen. Dieser besteht aus einer größeren Anzahl von Gleisgruppen, in die die ankommenden beschädigten Wagen nach Art ihrer Schäden einrangiert werden. Letztere sollen nicht — wie sonst üblich — auf den Unterwegsbahnhöfen in die Güterzüge des öffentlichen Verkehrs eingestellt werden und mit diesen hier eintreffen, sondern, planmäßig auf den Bahnhöfen des Zuführungsgebiets gesammelt, als planmäßige Sonderzüge hier anlangen und sofort nach Eintreffen in die Aufstellungsgleisgruppen ausrangiert werden. Diese Maßnahme bewirkt eine ganz erhebliche Abkürzung der Zeit für das Ausrangieren, ganz abgesehen von den Vorteilen, die daraus entspringen, daß die Güterzüge durch die beschädigten Wagen nicht mehr belastet werden. Das Ausrangieren soll — wie im obigen Aufsatze in Nr. 87 sehr zweckmäßig angeregt — unter Aufsicht und Leitung eines besonderen Werkstattbeamten (Verteiler) erfolgen, dem das erforderliche Rangierpersonal zugeteilt wird. Diese sollen aber zusammen — in gleicher Weise wie das Personal der Rangierlokomotive mit dieser selbst — der Hauptwerkstätte unterstellt sein, damit jede Möglichkeit von Reibungen, die erfahrungsgemäß beim Zusammenarbeiten von Beamten verschiedener Ämter nur zu häufig eintreten, und die den dienstlichen Interessen keineswegs förderlich sind, von vorherein ausgeschlossen ist.

Neben den Gleisgruppen für ganz leicht beschädigte (eintägige) Wagen ist im Werkstattabstellbahnhof eine gut eingerichtete Schnellausbesserung mit bedeckter Halle für etwa 60 Wagenstände vorgesehen, deren Aufgabe es sein soll, diese leicht beschädigten Wagen, ohne daß sie in die eigentliche Hauptwerkstätte gebracht zu werden brauchen, an Ort und Stelle sofort wieder betriebsfähig zu machen. Zu diesem Zwecke wird die Schnellausbesserung auch mit einer Achswechselanlage hoher Leistungsfähigkeit[1]) zur Behandlung der heißgelaufenen Wagen (Heißläufer) und Prüfvorrichtung für entgleiste Wagen[2]) ausgerüstet. Die Wagen mit mittelschweren und schweren Schäden sowie die Untersuchungswagen werden aus den betreffenden Gleisgruppen des Werkstattabstellbahnhofes zugweise der Hauptwerkstätte zugeführt.

Die in der beschriebenen Weise ausgebildete Anlage wird es ermöglichen, die beschädigten Wagen in denkbar kürzester Zeit wiederherzustellen und in den Betrieb zurückzubringen, bedeutet daher in betrieblicher und wirtschaftlicher Hinsicht einen erheblichen Fortschritt gegenüber den früheren Anlagen zu dem gleichen Zweck.

[1]) Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens 1918, Heft 21.

[2]) Desgleichen 1918, Heft 10, Seite 154.

Zeitgemäße Betrachtungen über Eilgut-, Lade- und Beförderungsdienst.

Von Oberstationskontrolleur Vogel, Heidelberg.

Durch den verhängnisvollen Krieg hat sich in unserem Verkehrsleben mancherlei geändert. Ganz besonders trifft dies aber für den Eilgüterverkehr zu. Wegen der zu langsamen Beförderung und häufigen Sperren im Frachtgutverkehr wird vom Publikum mehr und mehr die Eilgüterbeförderung bevorzugt. Trotz der ab 1. März l. J. erst wieder um 100% erhöhten Frachtsätze werden doch Gegenstände jedweder Art, die man früher höchst selten oder gar nicht als Eilgut zu Gesicht bekam, als Eilgut und sogar als beschleunigtes Eilgut zur Auflieferung gebracht. Bis jetzt werden im Eilstückgutverkehr, der hier ausschließlich behandelt werden soll, in der Hauptsache Eilgutkurswagen und nur vereinzelt Orts- und Umladewagen abgefertigt. Die auf den einzelnen Strecken laufenden Kurswagen werden durch die beteiligten Verwaltungen von Zeit zu Zeit festgelegt und dann in Heft 2 GBV. dem Personal bekanntgegeben. Wenn man sich darin die einzelnen Kurswagen näher betrachtet, so fragt man sich unwillkürlich, ob eine große Anzahl dieser Kurswagen, ganz besonders jene auf weite Strecken, wie Cöln-Basel, Cöln-Plochingen, Bebra-Basel, Plochingen-Berlin usw., überhaupt eine Berechtigung hat. Diese Frage muß von jedem, der sich einmal näher damit beschäftigt hat, unbedingt verneint werden.

Die Gründe dieser Verneinung sind verschiedener Art. Einer der Hauptgründe ist der, daß auf Hauptstrecken, wie z. B. Frankfurt a. M.-Basel, das Begleitpersonal der Eilgüterzüge (Fahrladeschaffner, Güterschaffner usw.), dem die Bedienung der Eilgüterkurswagen obliegt, wegen der übermäßig großen Anzahl der in jedem Eilgüterzuge laufenden Kurswagen gar nicht in der Lage ist, seinen Pflichten in gehöriger Weise gerecht zu werden. In zweiter Linie spricht für die Verneinung der Umstand, daß die Wagen auf den Unterwegs- und Übergangsstationen geöffnet und wieder verschlossen werden, so daß es hinterher niemals möglich ist, für festgestellte Unregelmäßigkeiten (Beraubungen usw.) eine bestimmte Station verantwortlich zu machen. Weiter werden solche Kurswagen auch häufig auf Übergangsstationen, weil dort die erforderlichen Ent- und Einladungen nicht während des vorgeschriebenen Stillagers vorgenommen werden können, aus ihrem Kurs geworfen. Schließlich werden diese Kurswagen infolge unzulänglicher geographischer Kenntnisse des Ladepersonals häufig ganz unrichtig beladen, so daß Güter oftmals auf solche Weise mit erheblicher Verspätung auf der Bestimmungsstation eintreffen.

Alle diese Gründe lassen eine recht baldige Änderung im Eilgutladedienst als dringend notwendig erscheinen. Die Frage ist nur die, auf welche Weise dies am besten geschehen kann. Hier wird zunächst gesagt werden müssen, daß die Eilgutkurswagen in ihrem jetzigen Umfange in Fortfall und dafür Eilgutumladewagen, die derzeit nur mit Vereinbarung der beteiligten Verwaltungen gebildet werden sollen, zur Einführung zu kommen hätten. Von den Eilgutkurswagen, die aus Heft 2 GBV. vollständig verschwinden könnten, würde man nur noch die Einrichtung beizubehalten haben, daß man sie von einer Haupt- (Umlade-) Station bis zur nächsten Haupt- (Umlade-) Station in einer Anzahl, ganz wie dies der Verkehr der Unterwegsstationen erforderlich machen würde, laufen ließe. Diese beschränkte Anzahl Wagen könnte

ann vom Fahrladepersonal ohne Schwierigkeiten unterwegs edient werden.

Die Bildung von Eilgutumladewagen wäre vollständig freiugeben. Die darin zu verladende Mindestgütermenge könnte vielleicht von 1500 auf 2000 kg erhöht werden. Die Bildung olcher Umladewagen hätte in erster Linie von den einzelnen Umladestationen, die für das ganze deutsche Reichsbahnnetz estzustellen und im Heft 2 GBV. zu veröffentlichen wären, u geschehen. Daneben müßte es aber auch den übrigen Staionen beim Vorhandensein entsprechender Gütermengen gestattet sein, solche Umladewagen abzurichten. Für jede Staion, die Umladewagen zu bilden in der Lage wäre, müßte es Grundsatz sein, sie nach der weitgelegensten Umladestation u bilden, damit den darin verladenen Eilgütern eine mögichst schnelle Beförderung zur Bestimmungsstation verchafft würde.

Um nun aber eine möglichst fehlerfreie Verladung ler Umladewagen erreichen zu können, wäre es nötig, lie jetzige Leitungsvorschrift durch eine Ladevorschrift für Eilgüter zu ersetzen. Vielleicht wäre diese der Einfachheit halber nur immer mit der letzten Umladestation auf dem Frachtbrief zu vermerken. Wenn dann dem Ladepersonal für jede dieser letzten Umladestationen in einer Tabelle die vorliegenden Umladestationen genau bezeichnet würden, so müßte es selbst ohne eisenbahngeographische Kenntnisse im Notfall in der Lage sein, Güter nur für die richtigen Stationen in einen derartigen Umladewagen zu verladen.

Was nun die Beförderung der Eilgüter anbelangt, so sollten u dem Zwecke nicht allein Eilgüterzüge, sondern auf Hauptstrecken auch Ferneilgüterzüge laufen. In letzteren wären ur Orts- und Umladewagen nach weitergelegenen Stationen zu befördern, während die Eilgutkurswagen ausschließlich und die Eilgutorts- und Umladewagen nach nähergelegenen Stationen in den gewöhnlichen Eilgüterzügen Beförderung zu finden hätten.

Von einer Neuregelung des Eilgüterlade- und Beförderungsdienstes in der oben dargestellten Weise wären in der Hauptsache folgende Vorteile zu erwarten:

1. Bessere Ausnutzung des Wagenmaterials im Eilgutverkehr als bisher;
2. Schnellere und sichere Beförderung der Eilgüter;
3. Leichtere Verfolgungsmöglichkeit bei Unregelmäßigkeiten, weil bei Umladewagen stets die abrichtende Station allein verantwortlich gemacht werden könnte, was bei den jetzigen Kurswagen nicht geschehen kann;
4. Ersparung von vielen, meistens nutzlosen Vernehmungen des Fahrladepersonals;
5. Ersparung von Fahrladepersonal selbst, sobald weniger Kurswagen liefen;
6. Einlegung von Ferneilgüterzügen auf Hauptstrecken, weil auf solchen ein gewöhnlicher Eilgüterzug in jeder Richtung zur Bedienung der Unterwegsstationen genügen würde;
7. Wegfall des sehr umfangreichen Verzeichnisses der Eilgutkurswagen im Heft 2 GBV.

Mit der Durchführung des Eilgüterlade- und Beförderungsdienstes würde bei der Eisenbahn im Eilgutverkehr etwa ein Zustand geschaffen werden, wie er bei der Post in Gestalt der Postsackwagen und geschlossenen Postpaketwagen, die auf weite Strecken wie Stuttgart-Hamburg, Berlin-Basel usw. abgefertigt werden, schon längst besteht.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Beschaffung von Eisenbahnmaterialien.** Das Verkehrsministerium, Zweigstelle Preußen-Hessen, hat folgenden Erlaß a die Eisenbahndirektionen und das Zentralamt gerichtet: Seit Ende Februar d. J. hat die Bewertung der deutschen ark im Auslande — von einigen Schwankungen abgesehen — ne merkliche, langsam fortschreitende Besserung erfahren. ementsprechend sind die Preise vieler Einfuhrwaren, z. B. upfer, Öle usw., bereits erheblich zurückgegangen. Gleicheitig ist auf verschiedenen Gebieten des inländischen Rohoffmarktes ein Anhalten der aufsteigenden Preisbewegung, m Teil sogar ein Rückgang der Preise eingetreten. So macht ch im Schrotthandel seit einigen Wochen ein Umschwung in r Preisgestaltung bemerkbar und auf einzelnen anderen ohstoffmärkten, wie z. B. dem Häutemarkt und neuerdings ch dem Holzmarkt sind nicht unbeträchtliche Preisrückinge zu verzeichnen gewesen. Wenn auch diese Erscheiingen noch nicht zu dem sicheren Schlusse berechtigen, daß nmehr das Einsetzen einer allgemeinen Rückbildung der reise aller Waren zu erwarten ist, so deuten sie doch darauf n, daß die ständig fortschreitende Preissteigerung, mit der sher gerechnet werden mußte, ihrem Ende entgegengeht. s ist deshalb erforderlich, bei der Beschaffung von Rohstoffen d sonstigen Materialien in Zukunft mit besonderer Vorsicht Werke zu gehen und hinsichtlich solcher Materialien, bei enen ein Preisrückgang oder auch nur ein Stehenbleiben der reise auf ihrer jetzigen Höhe zu beobachten ist, soweit es gend angängig erscheint, Zurückhaltung zu üben. Das gilt sbesondere bezüglich derjenigen Stoffe, von welchen ein rößerer, für längere Zeit ausreichender Vorrat vorhanden er durch Lieferverträge bereits gesichert ist. Soweit im teresse der Auffüllung und Erhaltung eines für die Deckung s ständigen Bedarfs notwendigen Bestandes an Materialien it fortlaufenden Beschaffungen nicht zurückgehalten werden nn, empfiehlt es sich, wenigstens von dem Abschluß von ngfristigen Verträgen über große, für einen längeren Zeitum bestimmte Mengen abzusehen und über in nächster Zeit bedingt nötige Mengen kurzfristige Abschlüsse zu tätigen, ein leichteres und schnelleres Anpassen an die Bewegung r Preise ermöglichen. . . .

Die vorstehenden Erwägungen gelten in gleicher Weise ch für Werkverdingungsverträge, für Verträge auf Liefeng von Maschinen und Werkzeugen, auf Ausführung von uten usw. Soweit bei diesen gleitende Preise vereinbart rden sind, muß, sobald als angängig, mit Nachdruck auf Anwendung der Abrede der Anpassung der Preise an die stehungskosten auch zum Vorteil der Eisenbahnverwaltung ngewirkt werden. Bei langfristigen Verträgen dieser Art wird sich die Vereinbarung gleitender Preise in einer Form, die eine sichere und einfache Nachprüfung ermöglicht, auch für die Zukunft empfehlen.

Es wird den Beschaffungsbehörden zur Pflicht gemacht, die weitere Gestaltung der Preise auf allen für den Bedarf der Eisenbahnverwaltung in Betracht kommenden Wirtschaftsgebieten sorgfältig zu beobachten und darauf vertraut, daß sie mit Umsicht und Geschick die aus einer rückläufigen Preisgestaltung sich ergebenden Gefahren einer Schädigung der Eisenbahnverwaltung vermeiden und, ohne eine Gefährdung der Leistungsfähigkeit des Betriebes durch Mangel an Materialien aufkommen zu lassen, der Eisenbahnverwaltung die Vorteile einer solchen Entwicklung in weitestgehendem Maße zuführen werden."

— **Wagengestellung für Stickstoffdüngemittel.** Wie die „D. Allg. Ztg." mitteilt, hat das Generalverkehrsamt an die Erzeuger von Düngemitteln folgendes Schreiben gerichtet:

Die Wagenanforderungsziffern lassen erkennen, daß die Düngemittelverladung merklich zurückgeht. Wir führen dies darauf zurück, daß die Versorgung des Inlandes mit Düngemitteln beendet ist und die Verbraucher anscheinend nicht geneigt sind, sich für die nächste Düngeperiode zu versorgen. Wir verfehlen nicht, darauf aufmerksam zu machen, daß die nunmehr voraussichtlich einsetzende verkehrsstille Zeit unbedingt dazu benutzt werden muß, der Landwirtschaft bereits für die nächste Düngeperiode Düngemittel zuzuführen. Wir ersuchen die Verbraucher, auch die Bezugsgesellschaften, darauf aufmerksam zu machen, daß es sich heute noch nicht übersehen läßt, ob die Eisenbahnverwaltung während der nächsten Düngeperiode wiederum in der Lage sein wird, besondere Maßnahmen zur ausreichenden Versorgung der Landwirtschaft mit Düngemitteln zu treffen. Sie wird sich um so schwerer hierzu entschließen können, wenn unsere jetzige Mahnung zur Versorgung nicht befolgt werden sollte.

— **Oberschlesische Schmalspurbahnen.** Der seit dem 3. September 1906 auf der Strecke Georgenberg—Bibiella der fiskalischen Oberschlesischen Schmalspurbahn eingeführte Personenverkehr wird mit dem 15. Juli d. J. eingestellt.

— **Gegen den Streikterror.** Die Handelskammer Bayreuth richtete eine Eingabe an den bayerischen Staatsminister für Verkehrsangelegenheiten, in der es heißt: „Es steht wohl fest, daß die andauernden Tariferhöhungen im Verkehrswesen außer auf die allgemeine Teuerungswelle in unserem Wirtschaftsleben wesentlich mit zurückzuführen sind auf die fortwährenden, unter Streikandrohung bewilligten oder durch Streik erzwungenen Lohn- und Gehaltssteigerungen des Verkehrspersonals, Steigerungen, die die Verkehrsverwaltung durch die zahlreichen Neueinstellungen während der Zeit der Demobilmachung doppelt schwer belasten. Wir sind der Auffassung, daß an diese Ursachen für die wachsenden Fehlbeträge in der Verkehrsverwaltung in erster Linie angeknüpft

werden müßte, wenn Maßnahmen zur möglichsten Beseitigung dieser Fehlbeträge gesucht werden. Der Herr Reichsfinanzminister hat am 26. April in der Nationalversammlung ausgeführt, daß von der Ausgestaltung der Betriebsverwaltungen der Post und der Eisenbahn unser finanzielles Schicksal abhängen werde. Dadurch wird die Lebenswichtigkeit dieser Verkehrsinstitute um ein Vielfaches erhöht. Mit Rücksicht hierauf sollte es selbstverständlich sein, daß endlich einmal energisch gegen den Streikterror, dem unser Wirtschaftsleben seit der Revolution unterworfen ist, eingeschritten wird. Es ist hier wie überall im Wirtschaftsleben: wenn nicht Ruhe und Ordnung eintritt und die Notwendigkeit angespannter Arbeitsleistung nicht endlich erkannt wird, dann bleiben wir in dem wirtschaftlichen und finanziellen Elend, in das wir hineingeraten sind, stecken. Es gilt den Geist der Arbeit, der uns einstmals zu wirtschaftlicher Blüte emporgeholfen hat, wieder zum Leben zu erwecken. Bei den Beratungen in unserer Kammer ist mit Nachdruck auf die allenthalben beim Verkehrspersonal vorhandene Lässigkeit hingewiesen worden. Sie entspricht dem Zeitgeist, der an dem unnatürlichen und ungesunden Streben nach größtmöglicher Schonung der Arbeitskraft krankt und dem der Entwurf der Überspannung und Verzerrung des sozialen Gedankens nicht erspart bleiben kann. Wenn wir leben wollen, brauchen wir Arbeit, intensivste Arbeit, nicht aber Arbeitseinschränkungen oder gar Streiks. Das gilt nicht zuletzt von unserem Verkehrswesen. Das Übel unserer Zeit, von dem auch das Verkehrswesen ergriffen ist, das Übel der nachlässigen und geringen Arbeitsleistung, muß an der Wurzel erfaßt werden, wenn unsere Verkehrsinstitute finanziell wieder in die Höhe kommen sollen. Das ist der einzige Weg, der uns bleibt. Er wird unter Umständen über das Streikverbot und die Erhöhung der Arbeitszeit führen; vor solchen Maßnahmen darf aber nicht zurückgeschreckt werden, wenn nach den Worten des Herrn Reichsfinanzministers von der Ausgestaltung der Betriebsverwaltungen der Post und der Eisenbahn unser finanzielles Schicksal abhängt."

— **Personalnachrichten.** Bei dem Reichs-Verkehrsministerium, Zweigstelle Preußen-Hessen, sind folgende Änderungen eingetreten: der Regierungsbauführer des Eisenbahn- und Straßenbaufachs Wilhelm Classens aus Aachen ist zum Regierungsbaumeister ernannt worden. — Dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Karl Berg, bisher bei der Eisenbahndirektion in Essen, ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatseisenbahndienste erteilt worden.

Österreich.

— **Zahlenübersicht über die in das Ausland beförderten österreichischen Kinder.** Die Geschäftsstelle „Kinder ins Ausland" (im Volksgesundheitsamte) teilt mit: In der Zeit vom 1. Januar bis zum letzten April haben 108 Eisenbahnzüge 63 665 Kinder in jene ausländischen Staaten gebracht, die in dankenswerter Weise österreichische unterernährte Kinder aufnahmen. Im April sind 13 659 Kinder abgegangen, und zwar nach der Schweiz 5340 (sieben Züge), Holland 4000 (sieben Züge), Dänemark 2300 (vier Züge), Schweden 1219 (zwei Züge), Norwegen 600 (ein Zug), Deutschland 138, Tschechoslowakei 62. Für die insgesamt 108 Züge und die damit verbundenen Leerfahrten hat die österreichische Eisenbahnverwaltung 589 Wagen Kohle zu 10 t, demnach zwölf vollständige Kohlenzüge zu 48 Wagen verbraucht. Das Staatsamt für Verkehrswesen war bemüht, unter allen Umständen die in Anbetracht des argen Heizstoffmangels große und schwer aufbringbare Kohlenmenge für die Kinderzüge sicherzustellen.

— **Besichtigung neuer Lokomotiven und Wagen.** Der Staatssekretär für Verkehrswesen Paul hat kürzlich im Beisein höherer Eisenbahnbeamter auf dem Westbahnhof in Wien eine neuartige Güterzuglokomotive und mehrere Güterwagen mit neuen Einrichtungen für durchgehende Güterzugbremse besichtigt. Die vorgeführte, für den schweren Güterzugdienst auf den Alpenstrecken bestimmte Lokomotive ist nach den Plänen des Ministerialrates Ing. J. Rihoschek von der Wiener-Neustädter Lokomotivfabrik erbaut worden.

— **Graz-Köflacher Bahn.** Im steierischen Landtag wurde an die Landesregierung die Anfrage gerichtet, welche Maßnahmen diese treffen wolle, um bei der bevorstehenden Kapitalserhöhung den österreichischen Charakter der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft zu wahren. Der Landeshauptmann beantwortete die Anfrage dahin, daß die nötigen Kapitalien für den Ausbau der lange vernachlässigten Betriebe der Graz-Köflacher Bahn durch Neuausgabe von Aktien und durch Anleihen, in der Hauptsache aber durch erhöht Kohlenpreise aufgebracht werden sollten. Die Landesregie rung habe, nach den bei der Alpinen Montangesellschaft un den Veitscher Magnesitwerken gemachten Erfahrungen de Anspruch des Landes Steiermark auf die Beteiligung an de Neuausgabe der Aktien in entschiedener Weise geltend ge macht. Das Land Steiermark verlangt zusammen mit de Staate die Zuweisung sämtlicher Aktien aus der Neuausgab da es nur dann den nötigen Einfluß in der Verwaltung un in der Generalversammlung unbedingt gesichert habe und au Grund dessen die Kohlenpreise, die Kohlenförderung un Kohlenverteilung bestimmen könne. Eine geringere Beteil gung an der Neuausgabe würde nicht die volle Wahrung de Belange der Allgemeinheit gewährleisten.

Ungarn.

— **Die Wohnungsgeldzulage für Eisenbahnangestellte.** M Rücksicht auf den Umstand, daß die Hauseigentümer die Mie preise erhöht haben, wurde den Eisenbahnangestellten, di Wohnungsgeld beziehen, eine Wohnungsgeldzulage, die i Budapest, vom 2. Zinsquartal angefangen, 20, vom 3. Zin quartal angefangen, 50, an anderen Orten, vom 3. Zinsquart angefangen, 35 % des tatsächlichen Wohnungsgeldes beträg gewährt. — Die in Budapest dauernd wohnenden Staatsbahn pensionäre, wie auch die Witwen solcher Angestellten, e halten seit 1. Mai d. J. eine Wohnungsgeldzulage im Betrag von 20 % ihrer tatsächlichen Wohnungsgeldpension.

— **Vereinigung des Handelsmuseums und des Warenve kehrsamtes.** Diese beiden Ämter haben bisher — obwohl s gemeinsame Interessen verfolgten — gesondert amtliche Täti keit verrichtet. Der Handelsminister hat nun Maßnahme getroffen, daß beide Ämter in ein staatliches Außenhandel amt vereinigt werden, das die handelspolitischen Angelege heiten durch eine besondere Kommission erledigen und säm liche geschäftlichen und gewerblichen Interessengruppe vereinigen wird.

— **Erdgasfelder im Csanáder Komitat.** In der Umgebu von Királyhegyes, Csanáder Komitate, wurden jüng große Erdgasfelder entdeckt, die mit denen von Mezöhegy in Verbindung stehen. Die Regierung hat einen aus Fac männern bestehenden Ausschuß an Ort und Stelle gesan um das Erdgas auf dessen Beschaffenheit zu prüfen.

Übrige europäische Länder.

— **Kein verstärkter Sommerfahrplan in der Schweiz.** V zuständiger Seite erfährt der Berner „Bund", daß von d Einführung des Sommerfahrplans auf 1. Juli keine Rede se kann, da die Zufuhren und der derzeitige Stand der Kohle vorräte nicht gestatten würden, einen vermehrten Betrieb m Sicherheit durchzuführen.

— **Internationale Konferenz für das Verkehrswesen.** Ein Reutermeldung aus London vom 25. Mai zufolge hat auf d Konferenz in Rom der Völkerbundrat beschlossen, vor En des Jahres eine Internationale Konferenz für das Verkeh wesen einzuberufen, die die Aufgabe hat, eine ständige Org nisation für das internationale Verkehrswesen zu schaffe um die Freiheit des Verkehrs und des Gütertransports zw schen den Mitgliedstaaten zu sichern, um damit die Wiede herstellung des Güteraustausches und die wirtschaftliche G nesung der Welt zu fördern.

— **Französische Verwaltungsräte der Orientalischen Eise bahnen.** Am 18. d. M. fanden in Wien zwei Verwaltungsrat sitzungen der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eise bahnen statt, in denen laufende Angelegenheiten behande und die Maßnahmen beschlossen wurden, welche infolge d Abverkaufes der Mehrheit der Aktien (vgl. Nr. 27, S. 323 Ztg.) an eine unter der Führung der Banque Française pou le Commerce et l'Industrie in Paris stehende französisch Gruppe und der damit zusammenhängenden Auflösung d Wiener Präsidialbüros notwendig werden. An Stelle v teils durch Tod, teils durch Rücktritt freigewordenen Sitz wurden in die Verwaltung zugewählt: Paul Dutasta, fra zösischer Botschafter; Boudon, Präsident der Banq Française pour le Commerce et l'Industrie; René Chasseria Direktor der gleichen Bank; Ernst Weyl, Ingenieur der staa lichen Industrien; Georg Graf Vitali, Präsident der Genera unternehmungen der Eisenbahnen; Gaston Gouin, Präside der Baugesellschaft Batignolles; Moritz Devies, Genera sekretär der Etablissements Schneider & Cie., alle in Paris.

Fremde Erdteile.

— Ein Kanal zwischen dem Atlantischen Ozean und dem Golf von Mexiko. Zur Erreichung von New Orleans an der Mississippimündung und anderer Hafenplätze an der Nordküste des Golfes von Mexiko müssen die aus dem Atlantischen Ozean kommenden Schiffe die langgestreckt nach Süden vorspringende Halbinsel Florida umfahren, was einen nicht unbedeutenden Umweg verursacht. Um diesen zu vermeiden, hat man im Repräsentantenhause der Vereinigten Staaten, wie die „Schw. Verk.-Korr." mitteilt, einen Gesetzentwurf eingebracht, der den Bau eines Schiffahrtskanals vorsieht, der die Halbinsel Florida abschneiden und eine kürzere, direkte Verbindung zwischen dem Atlantischen Ozean und der nördlichen Golfküste herstellen soll. Nach einem Vorschlag soll der Kanal dem zwischen Darien und Brunswick in den Ozean mündenden Altamaha River folgen und unter Benutzung mehrerer kleinerer Wasserläufe im Süden des Staates Georgia den Apalachicola River erreichen, der in den etwas östlich von der die Nordwestecke des mexikanischen Golfes bildenden Apalacheebai liegenden St.-Georgs-Sund mündet. Nach einem zweiten Vorschlag soll an Stelle des Altamaha River der etwas südlicher in den Atlantischen Ozean mündende St. Marys River benutzt werden, auf welchem Wege man ebenfalls den Apalachicola River und den St.-Georgs-Sund erreichen könnte.

Allgemeines.

— Versuche mit Rückgewinnung elektrischen Stroms bei der Schöllenenbahn. Bei der von der Firma Brown, Boveri & Cie. ausgerüsteten Schöllenenbahn, die mit Gleichstrom von 1200 Volt betrieben wird, wurden, wie wir der „Schweiz. Bauztg." entnehmen, im Jahre 1918 Versuche zur Klarstellung des Einflusses der bei dieser Bahn normalerweise angewendeten Bremsung mit Energierückgewinnung auf den Energieverbrauch vorgenommen, über die in den „BBC-Mitteilungen" vom September 1919 Näheres berichtet ist. Die mit Meterspur angelegte Bahn hat eine Länge von 3,755 km, wovon 2,479 km für Zahnstangenbetrieb, und überwindet zwischen Göschenen und Andermatt einen Höhenunterschied von 330 m. Auf der Reibungsstrecke beträgt die größte Steigung 36,5 ‰, auf der Zahnradstrecke 179 ‰. Die Kraft wird von einer mit Zusatzbatterie versehenen Umformerstation geliefert. Die Lokomotiven sind mit zwei in Serie geschalteten, sechspoligen Nebenschluß-Gleichstrommotoren von 160 PS Stunden- bzw. 130 PS Dauerleistung an der Welle ausgerüstet. Bei den Versuchen, die zehn Hin- und Rückfahrten mit einem Zug von 57,9 t Gesamtgewicht (ungefähr dem größten zulässigen Zuggewicht) umfaßten, und wobei auf der Talfahrt stets mit Rückgewinnung gebremst wurde, ergab sich im Mittel als Arbeitsverbrauch für eine Hin- und Rückfahrt 63,33 kWh auf der Dreiphasenstromseite, gegenüber einem solchen von 104,3 kWh bei Talfahrt mit Kurzschlußbremsung. Es ermäßigt sich somit der Kraftbedarf für eine Hin- und Rückfahrt mit Rückgewinnung um etwa 39 %. An den Gleichstromsammelschienen gemessen ist der Betrag der rückgewonnenen Kraft 53,8 %. Bei Anwendung der Bremsung mit Rückgewinnung kann die Ladung der Batterie zum größten Teil vom talwärts fahrenden Zug, statt von der Umformergruppe übernommen werden.

— Der Fahrdiagraph. Dem entwerfenden Ingenieur, soweit er sich mit der Berechnung der Bewegungsverhältnisse von Eisenbahnzügen befaßt und sich zur zeichnerischen Berechnungsart bekannt hat, sollen die zeitraubenden zeichnerischen Ermittlungen durch die Benutzung einer von Dipl.-Ingenieur Knorr, München, erdachten, auf dem Zeichentisch zu befestigenden Vorrichtung ganz bedeutend erleichtert werden. Bereits in Nr. 87, Seite 1222 des Jahrgangs 1914 dieser Zeitung konnte auf den zweckmäßig erscheinenden Apparat hingewiesen werden. In einer neuerdings in den Heften 7 und 8 des laufenden Jahrgangs der Zeitschrift „Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen" veröffentlichten, von dem genannten Erfinder verfaßten Abhandlung wird dargelegt, daß das Problem der mechanischen Ermittlung von Schaubildern durch den „Fahrdiagraph" für ein umfangreiches Gebiet vielseitiger und wichtiger Aufgaben, wie sie nicht nur den entwerfenden Ingenieur, wie eingangs erwähnt, sondern auch den Physiker und Mathematiker beschäftigen, als gelöst betrachtet werden kann. Nachdem in der angezogenen Abhandlung die selbsttätig arbeitende Vorrichtung eingehend beschrieben ist, war die Lösung einiger Aufgaben näher zu behandeln. Der Leser wird mit der mechanischen Ermittlung von Fahrschaubildern, wie solche auf Seite 114 des laufenden Jahrganges dieser Zeitung bei Besprechung des Pforr'schen Buches „Berechnung von Zugbewegungen" im Bilde vorgeführt sind, vertraut gemacht, und lernt weiter die zeichnerische Ermittlung von Temperaturverlaufskurven eines elektrischen Motors, die Aufzeichnung der verschiedensten Schwingungsvorgänge, die Darstellung von Integralkurven beliebiger Kurven und die Umwandlung gegebener Funktionen näher kennen. Es bleibt zu wünschen, daß der inzwischen patentamtlich geschützte „Fahrdiagraph" als ein praktisches, zuverlässig arbeitendes Hilfsmittel sich in der Hand des Ingenieurs und des Forschers bewähren wird.

Bücherschau.

— Versuchsfeld für Maschinenelemente der Technischen Hochschule zu Berlin (Vorsteher: Professor Kammerer). 2. Heft. A. Entstehung der Lagerversuche von Dr.-Ing. Kammerer, Charlottenburg; B. Durchführung der Lagerversuche von Dr.-Ing. Georg Welter und Dipl.-Ing. Gerold Weber. Verlag von R. Oldenbourg, Berlin-München; Preis 12 *M* geheftet.

Das Heft berichtet in sieben Abschnitten über die Entstehung der Lagerversuche, die Art ihrer Durchführung, das Versuchsmaterial, den Verlauf eines normalen Versuches, die Versuche und Ergebnisse allgemeiner Art, die störenden Nebeneinflüsse, und bringt schließlich eine Zusammenfassung der Versuche.

Die Versuche haben gezeigt, wie verwickelt und schwierig die vielen schwankenden Faktoren sind, die bei näherer Untersuchung eines Lagers von allen Seiten ihre störende und unerfreuliche Wirkung geltend machen. Erwähnt sind die noch sehr der Klärung bedürftigen Punkte wie Ölluft, Viskosität des Öles und das Einlaufen der Schale, „drei Säulen, auf denen die ganze Lageruntersuchung zum Teil beruht". Trotzdem sind einige Ergebnisse zu verzeichnen, die von allgemeiner Bedeutung sind. Es ist kurz auf die Versuche mit der Staufferbüchse mit Fettpreß- und Fettlochschmierung hingewiesen, von denen die letztere die besten Ergebnisse lieferte. Bei der Preßölschmierung konnte kein großer Vorteil durch Zuführung des Öles unter Druck gegenüber den Lagern mit Ringschmierung festgestellt werden. Bei Preßschmierung ist ein Windkessel zwischen Pumpe und Lager notwendig, um das Öl dauernd unter gleichem Druck der Schale zuzuführen. Bei der Wahl von Ringschmierlagern ist der feste Ölring dem losen vorzuziehen; es wurde weiter erkannt, daß das Anlaufen, sei es mit Öl- oder Fettschmierung, nicht so ungünstig auf das Lager einwirkt wie Dauerlauf bei gleicher Belastung. Ferner wurde festgestellt, daß es günstiger ist, die Lauffläche nicht mit Ölnuten zu zerschneiden; auch soll die Ölluft möglichst groß gewählt werden, soweit dies mit der Anwendungsart des Lagers verträglich ist. Günstige Ergebnisse wurden mit Lagerschalen erzielt, die kürzer als das Zweifache des Zapfendurchmessers waren. Es ergab sich weiter, daß es innerhalb der Grenzen von weich und hart eigentlich weniger auf das Lagermaterial ankommt, und bei hochbelasteten Lagern mehr darauf, das Schmiermittel genügend zu kühlen.

Jedenfalls ist aus den Ergebnissen der Versuche mit Ersatzmetallen zum größten Teil der Zweck erreicht worden, von all den sehr vielen Legierungen, die als Lagermaterial hergestellt wurden, die besten und brauchbarsten ausfindig zu machen und so vollständigen Ersatz für Weißmetall und Bronze zu schaffen. Aus der Zusammenstellung der Ersatzlegierungen geht hervor, daß es Blei- und Zinklegierungen in den verschiedensten Zusammensetzungen gibt, die die an sie gestellten Bedingungen als Lagermetall vollständig erfüllen. Die Ergebnisse aus diesen Versuchen können bei der heutigen Knappheit an Metallen nicht hoch genug eingeschätzt werden.

Der Schriftleitung sind folgende Bücher zugegangen:

Selbstkostenberechnung und moderne Organisation von Maschinenfabriken. Von Herbert W. Hall. 2. Auflage mit 52 Abbildungen im Anhang. München und Berlin 1920. Verlag von R. Oldenbourg. Preis 24 *M* und der übliche Teuerungszuschlag.

Die bisherigen und künftigen Vereinheitlichungsarbeiten in der deutschen Elektrotechnik. Von Dr.-Ing. e. h. G. Dettmer. Sonderabdruck aus der Elektrotechnischen Zeitung 1920, Heft 10. Verband deutscher Elektrotechniker e. V. Berlin W. 57.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Aufhebung bzw. Eröffnung von Strecken usw.
Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Über die Aufhebung der Hauptbahn Wilster-St. Michaelisdonn und deren Eröffnung als vollspurige Hauptbahnstrecke, Weiterführung der Nebenbahn St. Margarethen-Brunsbüttelkoog von St. Margarethen bis Wilster und Eröffnung der vollspurigen Nebenbahn St. Michaelisdonn bis Brunsbüttelkoog Nord sind genauere Angaben in den „Amtlichen Bekanntmachungen" in Nr. 36 auf Seite 430 enthalten.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schließung von Stationen.

Deutsche Wechselgütertarife.
Die Güterstation Beiertheim wird mit Wirkung vom 1. August 1920 geschlossen. In den Tarifen ist deshalb der Stationsname mit sämtlichen Angaben zu streichen.
Karlsruhe, den 26. Mai 1920. (563)
Eisenbahn-Generaldirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Juni 1920 wird die Station Vohren auch für die Abfertigung von Tieren als Stückgut und in Wagenladungen eröffnet.
Münster (Westf.), den 29. Mai 1920.
Eisenbahndirektion. (568)

3. Güterverkehr.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr. Tarifheft 2.
Am 10. Juni 1920 treten Frachtsätze für den Verkehr zwischen Norden und Naundorf b. Dresden in Kraft, die bei beantragter Beförderung über Magdeburg-Halle (Saale)-Schönefeld anzuwenden sind. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.
Dresden, am 28. Mai 1920. (565)
Eisenbahn-Generaldirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gemeinschaftliches Heft CIb (Stationstariftafeln usw.). — Tfv. 200.
Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1920 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht. Näheres enthält die am 3. Mai 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455).
Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 26. Mai 1920. (564)
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft CIb (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.
Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1920 ab wird die neben der Fracht für Birkenfeld Stadt zugunsten der Stadtgemeinde Birkenfeld für gewöhnliche Backsteine und Sand in Wagenladungen zu erhebende Zuschlagsfracht von 2.20 ℳ auf 4,30 ℳ für den Wagen erhöht. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455).
Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 27. Mai 1920. (562)
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft CIb (Stationstariftafeln usw.). — Tfv. 200.
Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1920 ab werden die im Verkehr mit den Nebenbahnen
a) Kehl-Altenheim-Offenburg-Ottenheim,
b) Kehl-Bühl,
c) Rastatt-Schwarzach und
d) Rhein-Lahr-Seelbach
zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht. Näheres enthält die am 31. Mai 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455).
Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 27. Mai 1920. (559)
Eisenbahndirektion.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif v. 1. April 1919.
Ab 1. Juni 1920 sind die Zuschläge wie folgt erhöht worden:
1. bei Eil- und Frachtstückgut von 35 auf 100 ₰;
2. bei Wagenladungen:
   a) für Steinkohlen usw. von 5 auf 23 ₰,
   b) für alle übrigen Güter von 5,5 auf 27 ₰.
München, 28. Mai 1920. (561)
Tarifamt d. bayer. St.-E.-V. r. d. Rh.

Binnentarif der Bentheimer Kreis-Bahn.
Mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde gelangen von sofort ab für unsere auf niederländischem Gebiet gelegene Strecke von der preuß. Landesgrenze bis Coevorden besondere Zuschlagsfrachten (Währungszuschläge) zur Erhebung. Dieselben betragen:
für Eilgut 3 ℳ pro 100 kg,
für Stückgut und Spez.-Stückgut 1.50 ℳ pro 100 kg,
für Wagenladungen 0,80 ℳ pro 100 kg.
Bentheim, den 25. Mai 1920. (566)
Der Betriebs-Direktor.

Wechselverkehr Sachsen-Württemberg Tarifheft 11 B.
Am 10. Juni 1920 werden die Stationen Mähringen und Ohmenhausen der Württembergischen Nebenbahnen in den direkten Verkehr einbezogen. Gleichzeitig ist bei der Station Mochenwangen das Dienstbeschränkungszeichen „O K" zu streichen. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und aus dem Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen zu ersehen, auch gibt unser Verkehrsbüro, hier, Wiener Str. 4/II Auskunft.
Dresden, am 29. Mai 1920. (567)
Eisenbahn-Generaldirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Binnen- und Wechsel-Güter- und Tierverkehr der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.
Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1920 werden, vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde, die im Binnen- und direkten Güter- und Tierverkehr bestehenden Zuschlagsfrachten erhöht.
Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der E. V. O. (R. G. Bl. 1914 S. 455). (558)
Blankenburg (Harz), den 28. Mai 1920
Direktion der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Gütertarif.
Die badische Station Karlsruhe-Mühlburg wird am 31. Mai geschlossen und ist deshalb im Tarif zu streichen.
Abfertigungen mit dem pfälzisch-lothringischen Grenzpunkt Reinheim Grenze werden auch für den Verkehr über Elsaß-Lothringen hinaus zugelassen.
Am 16. Juni werden die württembergischen Stationen Mähringen und Ohmenhausen in den Tarif aufgenommen.
Erfurt, den 29. Mai 1920. (569)
Eisenbahndirektion.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Personentarif für den Binnenverkehr der Oldenburgischen Staatsbahnen.
Zum 1. Juni 1920 werden herausgegeben:
a) Nachtrag III zum Tarifheft 1, enthaltend Änderungen der besonderen Ausführungsbestimmungen und der Preistafeln,
b) Heft 3 (Neudruck).
Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Fahrkartenausgaben.
Oldenburg, den 25. Mai 1920. (560)
Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 38. Berlin, den 5. Juni 1920. LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, **amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 8 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 40 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 45 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 50 Pf. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 1.35 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. **Reichsbank-Girokonto:** Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 38. Berlin, den 5. Juni 1920. LX. Jahrgang.

Inhalt:

Zur Neuregelung der Personentarife nach Uebergang der Staatseisenbahnen auf das Reich.

Von Rechnungsrat **Gottschalk** in Halle (Saale).

I. Zur Zeit bestehen im Bereiche jeder der ehemaligen Staatsbahnverwaltungen noch besondere Tarife für den Binnenverkehr und für den direkten Verkehr mit den übrigen Staatseisenbahnverwaltungen. Die direkten Tarife dienen entweder nur dem Nachbarverkehr zweier oder dreier Verwaltungen wie der bayerisch-preußische, der bayerisch-sächsische, der preußisch-hessisch-oldenburgisch-sächsische, oder sie umfassen ein ganzes Verbandsgebiet, wie der ost-, mittel-, südwestdeutsche, der rheinische Personentarif u. a. In allen diesen Tarifen sind die Tarifentfernungen durch Zusammenstoßen der — für jede Verwaltung auf volle Kilometer abgerundeten — Teilentfernungen gebildet. Wo zwischen zwei Tarifstationen verschiedene die Verwaltungsgrenzen überschreitende Wege in Frage kommen, deren Entfernung gleich gehalten werden soll, mußten z. T. umfangreiche Gleichstellungs- und Ausfallberechnungen aufgestellt werden; sollten diese Wege zur Bequemlichkeit der Reisenden in eine Fahrkarte zusammengefaßt werden, so mußte diese zur Sicherstellung der Verrechnung über die benutzten Wege als Buchfahrkarten erstellt und in den Preis noch besondere Druckkosten eingerechnet werden. So bietet der Tarifaufbau trotz äußerlicher Gleichheit noch ein recht buntes Bild.

II. Mit dem Übergange der Staatseisenbahnen auf das Reich und dem Fortfalle der Abrechnungen zwischen den einzelnen Verwaltungen sind auch die Gründe für die aufgeführten Besonderheiten fortgefallen, und es wäre nun die Möglichkeit gegeben, sämtliche bestehenden Binnen- und direkten Personentarife ohne weiteres in einen deutschen Reichs-Eisenbahn-Personentarif, Teil II, zusammenzufassen, der nur ein gemeinsames Heft Tarifbestimmungen und für jede Direktion ein Heft Entfernungstafeln enthielte. Dieser Zusammenfassung ohne Neuberechnung stehen aber doch einige gewichtige Bedenken entgegen.

Zunächst müßte nach den bisherigen Grundsätzen, nachdem die Bahnen zu einem einheitlichen Netze vereinigt sind, die bisherige Abrundung auf volle Kilometer an den Landesgrenzen beseitigt und es müßte über die Grenzen durchgerechnet werden. Wenn man mit Rücksicht auf die Geringfügigkeit der dabei eintretenden Verminderung der Gesamtentfernung von dieser Durchrechnung auch absehen könnte, so empfiehlt sich doch die Neuberechnung in allen den Fällen, wo jetzt Gleichstellungen bestehen. Die mit der Gleichstellung verbundenen Ausfälle sind z. T. übernommen, weil es sich nur um geringe Unterschiede handelte, die auch im Binnenverkehre zugelassen wurden; z. T. aber handelt es sich um höhere Unterschiede, die im Wettbewerbe gegen eine benachbarte Bahn übernommen sind, um den eigenen Linien Verkehr zuzuführen. In den letzteren Fällen liegt jetzt kein Grund zur Beibehaltung der Gleichstellung mehr vor; hier müßte also schon deshalb eine Neuberechnung vorgenommen werden.

Auch im Binnenverkehr der einzelnen Verwaltungen ist man in der Zulassung von Umwegen z. T. ziemlich weit gegangen, in manchen Fällen betragen sie weit über 10 %. Ein solches Entgegenkommen war zur Zeit der Überschüsse vielleicht angebracht; jetzt aber, wo es darauf ankommt, alle erreichbaren Einnahmen wahrzunehmen, müssen die Reisenden sich damit abfinden, wenn für jede Leistung auch die entsprechende Gegenleistung verlangt wird; auch für diese Verbindungen dürfte sich also die Neuberechnung nach neuen Grundsätzen empfehlen. Nun ist es schon aus praktischen Gründen nicht gut möglich, beim Vorhandensein verschiedener Wege zwischen zwei Knotenpunkten für jeden Weg besondere Fahrkarten aufzulegen, denn das würde die Fahrkartensorten ins ungemessene vermehren. Aber es empfiehlt sich doch, den Vorteil, der dem Reisenden durch die Zulassung von Umwegen geboten wird, in allen Fällen bei der Fahrpreisbildung anzurechnen. Dies geschieht am zweckmäßigsten, wenn etwa der Durchschnitt der zugelassenen Wege angenommen, dabei aber jede beteiligte Strecke mit dem Werte, den sie für den Verkehr vermöge der über sie führenden Zugverbindungen hat, eingesetzt wird. Beispielsweise ist jetzt die über Halle oder Zerbst gültige Tarifentfernung zwischen Leipzig und Magdeburg über Zerbst nach 119,09 = 120 km gebildet, während der Weg über Halle 123,86 = 124 km beträgt. Der glatte Durchschnitt beider Strecken würde 122 km betragen. Berücksichtigt man die Zahl der über jeden Weg bestehenden Zugverbindungen und setzt dabei 1 Schnellzugverbindung im Werte etwa 2 Personenzugverbindungen

gleich, so ergibt sich nach dem Sommerfahrplan 1920 für die Strecke über Zerbst die Zahl von 8 Personenzugverbindungen für beide Richtungen und über Halle die Zahl von 8 Personenzug- und 6 Schnellzugverbindungen oder (letztere doppelt gerechnet) zusammen 20 und für beide Wege zusammen 28 Verbindungen; hiervon entfallen $^{8}/_{28}$ auf den Weg über Zerbst und $^{20}/_{28}$ auf den über Halle. Die Tarifentfernung würde sich danach mit $\frac{8 \cdot 119{,}09 + 20 \cdot 123{,}86}{28} = 122{,}50$ km, abgerundet 123 km berechnen.

Ähnlich gestaltet sich die Berechnung für Verbindungen mit einer größeren Anzahl von Wegen wie z. B. Berlin-Frankfurt, wenn die bei den einzelnen Wegen angenommenen Zugverbindungen bestehen.

a) über Bitterfeld - Halle - Apolda-Bebra	538,74 km	4 (= 8) Sz.	4 Pz.
b) über Belzig-Güsten-Nordhausen-Eichenberg-Bebra	545,32 „	—	2 „
c) über Belzig-Güsten-Nordhausen-Cassel-Gießen	564,96 „	—	2 „
d) über Magdeburg - Güsten - Nordhausen-Eichenberg-Bebra	577,51 „	—	2 „
e) über Magdeburg - Halberstadt-Kreiensen-Bebra	578,84 „	—	2 „
f) über Magdeburg - Halberstadt-Kreiensen-Cassel-Gießen	589,81 „	2 (=4) Sz.	2 „
g) über Bitterfeld - Halle - Nordhausen-Cassel-Gießen	579,16 „	2 (=4) „	2 „
		16	16
		32	

Die Tarifentfernung würde sich hiernach berechnen auf

$$\frac{12 \cdot 538{,}74 + 2 \cdot 545{,}32 + 2 \cdot 564{,}96 + 2 \cdot 577{,}51 + 2 \cdot 578{,}84 + 6 \cdot 589{,}81 + 6 \cdot 579{,}16}{32} = 562{,}87 \text{ km},$$

abgerundet 563 km gegenüber der jetzigen Tarifentfernung von 539 km.

Die Erhöhung um 24 km ist zwar an sich ziemlich erheblich, im Verhältnis zur Gesamtentfernung aber doch nicht bedeutend (rd. 4,4 %); auf jeden Fall ist es nicht unbillig, von den Reisenden, denen die Möglichkeit geboten wird, nach Belieben einen der zur Verfügung stehenden Wege zu benutzen, die Zahlung eines entsprechenden Mehrbetrages zu verlangen.

III. Der bei der Neuberechnung der Tarife durch Änderung der Grundsätze erreichbaren Einnahmesteigerung würde auf der andern Seite infolge des Neudrucks der vorhandenen Stations-Entfernungstafeln bei den jetzigen Material- und Druckpreisen eine ganz bedeutende Ausgabe gegenüberstehen; es müssen daher Mittel gefunden werden, um diese nach Möglichkeit zu vermindern. Bei der Neueinrichtung der Tarife infolge der Verwaltungsänderung der preußischen Staatseisenbahnen im Jahre 1895 und auch bei der Tarifreform im Jahre 1907 wurden die Fahrkartenausgaben noch mit Stationspreistafeln ausgerüstet, die außer den Tarifentfernungen auch die zugehörigen Fahrpreise enthielten. Das Anschwellen der Preistafeln infolge der dauernd erforderlichen Steuereinführungen und die beim Neudruck dadurch entstehenden Mehrkosten führten zu Erwägungen, ob nicht für die Fahrkartenausgaben eine Entfernungstafel genüge, auf Grund deren die Schalterbeamten die Fahrpreise aus einer Berechnungstafel selbst zu entnehmen hätten. Trotz anfänglicher Bedenken von einzelnen Seiten setzte sich das Verfahren durch, sodaß endlich auch Verbandstarife, wie der preußisch-hessisch-oldenburgische, der preußisch-hessisch-oldenburgisch-sächsische u. a. nicht mehr mit Preistafeln, sondern nur noch mit Entfernungstafeln versehen wurden. Schließlich hatten auch die noch vorhandenen Preistafeln nur den Wert von Entfernungstafeln, als es sich erforderlich machte, in kurzer Zeit Änderungen der Fahrpreise durchzuführen und dazu die erforderlichen Preisangaben aus einer die neuen Sätze enthaltenden Berechnungstafel zu entnehmen. Durch die im Laufe der letzten Jahre wiederholt durchgeführten Preisänderungen sind die Beamten der Fahrkartenausgaben nun schon so an das Selbstaufstellen der Stationstarife nach Entfernungs- und Berechnungstafel gewöhnt, daß wohl niemand mehr die fertig gedruckte Stationspreistafel vermißt. Warum sollte man nun nicht weiter gehen und den Schalterbeamten auch einen einfachen Teil der Tarifbildung übertragen? Im Güterverkehr besteht bereits seit langem das Verfahren, in die Tarife nur die wichtigen Stationen zu einander in Beziehung zu setzen und für diese Verbindungen die Tarifentfernungen anzugeben, während die Entfernungen nach minder wichtigen Stationen durch Anstoß an die nächste im Tarife angegebene größere Station berechnet werden. Ein Verfahren aber, das im Güterverkehre schon jahrelang geübt worden ist, ohne daß sich Anstände ergeben haben, muß sich auch im Personenverkehre durchführen lassen. Für den preußisch-hessischen Bereich liegen darin bereits einige Erfahrungen vor. Bereits 1907 hatte Verfasser vorgeschlagen (s. Ztg. d. Ver. D. E. V. 61/1907), einen allgemeinen preußischen Personentarif aufzustellen, der die direkte Abfertigung zwischen sämtlichen preußischen Stationen ermöglichte; mangels jeder Erfahrung auf dem Gebiete hielt man aber das Verfahren für zu weitgehend und rüstete nur die Mehrzahl der kleinen Stationen mit den Entfernungstafeln benachbarter größerer Stationen aus, damit sie durch Anstoß ihrer Entfernung bis zu den fraglichen Nachbarstationen an die in den Entfernungstafeln enthaltenen Tarifentfernungen die eigenen Tarifentfernungen bis zu den in den Entfernungstafeln aufgeführten Stationen berechnen konnten. Um dem Verlangen der Militärbehörden nach direkter Abfertigung zwischen den Garnisonorten und den übrigen Orten nachzukommen, ist ferner — dem oben angeführten Vorschlage des Verfassers im allgemeinen entsprechend — ein Militär-(Knotenpunkt-)Personentarif hergestellt worden, der die Tarifentfernungen zwischen sämtlichen Garnisonstationen und den zum Anstoß geeigneten Knotenpunktstationen enthält und die Berechnung der Tarifentfernungen von und nach den übrigen Stationen durch Anstoß ermöglicht. Für jeden Direktionsbezirk besteht ein Heft I, das in einer Längsspalte die Garnisonen und Knotenpunkte des eigenen Bezirks und im Kopfe die sämtlichen Garnisonen und Knotenpunkte der preußisch-hessischen Staatsbahnen enthält, in den Querspalten ist für jede Verbindung die Tarifentfernung und darunter durch eine Zahl die Wegevorschrift angegeben, die unter dieser Zahl im Heft II aufgeführt ist. Ein gemeinsames Heft III enthält die Anstoßentfernungen von sämtlichen preußisch-hessischen Stationen bis zu den nächsten Knotenpunktstationen. Der Tarif hat sich schon verschiedene Jahre bewährt, sodaß bereits seine Anwendung für den allgemeinen Verkehr ins Auge gefaßt war; nur die Kriegsereignisse haben bisher verhindert der Ausführung dieser Absicht näher zu treten. Bereits vor Erstellung des Militär-Knotenpunkttarifs war in den Bezirken Halle und Posen auf Vorschlag des Verfassers ein auf derselben Grundlage aufgebautes Verfahren eingeführt, um den Fahrkartenausgaben des einen Bezirks die Ermittelung der Tarifentfernungen nach sämtlichen Stationen des andern Bezirks zu ermöglichen; auch dieses Verfahren hatte sich durchaus bewährt.

Hiernach dürfte es keinen Bedenken begegnen, wenn für die Neuregelung der Personentarife von der Neuaufstellung der Stationspreistafeln abgesehen und ein allgemeiner deutscher Reichseisenbahn-Personentarif aufgestellt würde, der nur Tarifentfernungen zwischen den Knotenpunkten, die ja meistens größere Stationen sind, und vielleicht noch zwischen den sonstigen Schnellzugstationen unmittelbar, nach den übrigen Stationen aber nur Anstoßentfernungen enthält. Beim mehrmaligen Zusammenstoßen abgerundeter Entfernungen können natürlich Erhöhungen bis zu 2 km gegenüber den durchgerechneten Entfernungen eintreten; das ließe sich

aber nötigenfalls dadurch vermeiden, daß die Anstoßentfernungen nicht durchweg, sondern etwa erst von ½ km nach oben, darunter aber nach unten abgerundet werden.

Was die Einteilung des Tarifs anlangt, so ist es an und für sich erwünscht, daß sämtliche Knotenpunkte eines Bezirks mit sämtlichen übrigen deutschen Knotenpunkten in Beziehung gesetzt werden; danach wäre also für jeden Bezirk ein einziges Heft aufzustellen, das die Entfernungen nach den sämtlichen übrigen Knotenpunkten enthielte und mit allen Fahrkartenausgaben des betr. Bezirks auszurüsten wäre. Dabei ist aber zu berücksichtigen, daß die Mehrzahl der kleinen Stationen kaum ein Verkehrsbedürfnis über den Nachbarbezirk hinaus hat; die Fahrkartenausgaben würden also mit Tarifmaterial weit über das Bedürfnis hinaus ausgerüstet werden, wenn sie alle den ganzen Tarif erhielten; es empfiehlt sich daher, das Tarifgebiet in Gruppen zu zerlegen und die Knotenpunkte eines Bezirks immer nur mit denen je einer Gruppe in Beziehung zu setzen. Das würde zwar keine Verringerung der Aufstellungsarbeiten, aber doch eine wesentliche Kostenersparnis ermöglichen, da nur die Knotenpunkte mit sämtlichen Gruppentarifen ausgerüstet zu werden brauchten, während für die übrigen Fahrkartenausgaben die Tarife mit den benachbarten und vielleicht einigen anschließenden Gruppen genügen würden.

Bei der Tarifaufstellung in Gruppen könnte das alphabetische Stationsverzeichnis, das ohnehin neu aufgestellt werden muß, durch Angabe der Gruppennummer bei den Stationen nutzbar gemacht werden.

Für die Abfertigung würde das Verfahren keine Änderung bringen, die bisherigen Entfernungstafeln der Binnentarife wären beizubehalten, sie wären nur auf Grund des neuen Tarifs nachzuprüfen, zu berichtigen und durch Nachtragung der Verbindungen aus den bisherigen direkten Tarifen zu ergänzen, oder die Fahrkartenausgaben hätten sich nach dem neuen Tarif eine Stations-Preistafel anzulegen, die sämtliche deutsche Stationen, nach denen bisher Verkehr bestand, enthält. Um der Verkehrskontrolle die Prüfung der Rechnungen zu erleichtern, müßte jede Fahrkartenausgabe erstmalig nach Einführung des Tarifs eine Nachweisung der in der Preistafel vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen einreichen, später wäre bei Vorlage der Rechnungen jedesmal eine Nachweisung der neu in die Preistafel aufgenommenen Verbindungen mit ihrer Berechnung beizufügen.

IV. Die Vorteile des Verfahrens bestehen zunächst in der Beschleunigung der Tarifarbeiten. Da mit jeder im Tarife enthaltenen Knotenpunktverbindung ohne weiteres auch die anschließenden, durch Anstoß zu ermittelnden Verbindungen festgelegt sind, wird die bei Neuherausgabe der Entfernungstafeln auf die Neuberechnung der letzteren Verbindungen entfallende Arbeit erspart. Vor allem aber fällt die Ersparnis an Druckkosten ins Gewicht. Der Umfang des Knotenpunkttarifs für einen Direktionsbezirk wird ungefähr dem der Entfernungstafel einer großen Station entsprechen. Wenn durch Anwendung des Knotenpunkttarifs also der Neudruck auch nur einiger Entfernungstafeln jedes Bezirks erspart würde, so wären die Kosten des Tarifs schon mehrmals aufgewogen, und bei einer tiefer durchgreifenden Tarifänderung würden die Ersparnisse in die Hunderttausende gehen. Weiter spricht aber auch die für die Zukunft zu erwartende Arbeitsersparnis mit. Bei dem bestehenden Zustande müssen sämtliche Tarife fortgesetzt durch Ergänzungen und Nachträge weiter ausgebaut werden, um den steigenden Verkehrsanforderungen zu genügen. Mit dem Knotenpunkttarif ist jede Fahrkartenausgabe ohne weiteres in der Lage, Fahrkarten nach jeder gewünschten andern Station auszufertigen. Die Arbeit in den Tarifbüros wird sich also darauf beschränken, den Knotenpunkttarif durch Einbeziehung neu eröffneter Strecken und Durchführung der durch Umbauten entstehenden Entfernungsänderungen auf dem laufenden zu erhalten.

Zur Neuordnung der Eisenbahnverwaltung.

Vom Geheimen Baurat **Glimm** (Stendal).

Die spärlichen Nachrichten, die bisher in die Öffentlichkeit gedrungen sind, haben zu den verschiedensten Betrachtungen geführt. Im allgemeinen scheint festzustehen, daß die zuerst bekanntgewordene Grundform Quaatz nicht ins Leben treten wird. Schon das hierzu gegebene schematische Bild ließ keine Verbesserung gegenüber der jetzigen einfachen und durchsichtigen Gliederung erkennen. Wie man die Werksabteilungen einer modernen Fabrik so anlegt, daß ein Werkstück bis zur letzten Formung und Stapelung nach dem Gang des technologischen Vollendungsprozesses fortschreitend bewegt wird, so muß auch die Grundform jeder Verwaltung so gestaltet sein, daß unter Vermeidung jeder nicht notwendigen Instanz die Geschäftssachen nur Stellen passieren, die an ihrer Bearbeitung unmittelbar beteiligt sind. Nur dann ist die schnellste Erledigung mit dem geringsten Aufwand an Arbeitskräften gewährleistet.

Der Aufbau der Verwaltung, wie er 1895 grundlegend wurde — Ministerium, Direktion, Amt —, ist einfach, klar und durchsichtig und entspricht dem vorstehend angegebenen Grundsatze. Man könnte sich daher fragen, ob denn überhaupt eine zwingende Notwendigkeit zu einer Umgestaltung vorliege, um so mehr, als vor längerer Zeit in dieser Zeitung in einer Abhandlung eines sächsischen höheren Baubeamten freimütig ausgesprochen wurde, daß Sachsen Preußen um die eingeführte Neuorganisation geradezu beneide. Wenn es demnach ausreichend erscheinen könnte, nach den allgemeinen Regeln geistigen Fortschrittes nur in eine Fortentwicklung des bestehenden Systems einzutreten, so soll doch nicht verkannt werden, daß die ganze Frage durch die Vereinigung von Nord und Süd reichlich verwickelt ist, und es ohne Konzessionen nicht abgehen kann.

Die Grundform Quaatz — Generaldirektion, Betriebsdirektion, Bahnamt —, läßt in den Betriebsdirektionen und in den Bahnämtern Geschäftsstellen erstehen, die eine Beschleunigung des Geschäftsganges nicht erwarten lassen. Sie bilden nur Verzögerungsstellen und leiten das Geschäftsstück nicht direkt an die Stelle der Bearbeitung. Die Betriebsdirektionen lassen die Verwandtschaft mit den früheren Betriebsämtern erkennen, und in den Bahnämtern sind innere Reibungen vorauszusehen.

Wenn Quaatz behauptet, die jetzigen Ämter seien nicht volkstümlich geworden, so ist das nicht recht verständlich. Durchaus volkstümlich ist das Verkehrsamt, es steht mitten in dem täglich sich abwickelnden Verkehrsleben, und es würde noch volkstümlicher werden, wenn dem kürzlich gemachten Vorschlage Folge gegeben und die Bezeichnung „Güteramt" gewählt würde. Die nicht ganz vermeidbare Irreführung zwischen „Verkehr" und „Betrieb" würde dann ausgeschlossen sein. Das Betriebsamt ist volkstümlich durch die ihm unterstellten Bahnhöfe und Bahnmeistereien. Weniger nach außen in Erscheinung tritt das Maschinenamt, es übt stille Pflichterfüllung; trotzdem aber weiß das Publikum genau, wohin es sich zu wenden hat, wenn es altbrauchbare Schienen, oder wenn es Schlacken erstehen will. Das Werkstättenamt endlich ist im Volke durch die Massigkeit seiner Anlagen und der Menge der darin beschäftigten Werksarbeiter wohlbekannt.

Eigenartig mutet ferner die Behauptung an, die Ämter seien nicht in der Lage gewesen, die Fühlung zwischen Direktion und Dienststellen aufrechtzuerhalten, und daß es deshalb der Einführung der Kontrolleure bedurft hätte. Die Dienststellen werden durch die Ämter vertreten, und ein in der Arbeit gefestigter Amtsvorstand wird zu jeder Zeit in der Lage sein, die gewünschte Auskunft geben zu können. Die Kontrolleure sind zur Unterstützung der Dezernenten da, weil diese bei der Fülle der ihnen obliegenden Geschäfte nicht in der Lage sind, die wünschenswerte Verbindung nach außen aufrechtzuerhalten. Wenn die Kontrolleure dann hin und wieder noch mit Sonderaufgaben betraut werden, so könnten diese bei reichlicherer Ausstattung mit Hilfskräften auch wohl von den Ämtern übernommen werden.

Schließlich sollen sogar Reibungen unter den Ämtern vorgekommen sein. Das ist möglich, wenn auch bedauerlich, weil man unter Reibungen einen länger andauernden Zustand ver-

steht. Bei der klar ausgesprochenen Zuständigkeit und bei gutem Willen sollte das nicht eintreten. Immerhin sind es auch Ausnahmefälle. Kleinere Unstimmigkeiten aber gibt es auch an höheren Stellen; im Gefühle der ausübenden Pflichterfüllung nehmen sie meistens ein Ende wie die Eintagsfliegen.

Die Ämter sind Stätten aufreibender Arbeit; in Kriegs- und Friedenszeiten dürften sie ihre Bedeutung vollwertig erwiesen haben. Besonders in der Kriegszeit, wo sie mit verringerten Arbeitskräften ganz auf sich selbst gestellt und die Arbeiten rein örtlich zu bewältigen waren, hatten sie ganz erhebliche Leistungen aufzuweisen. Ihre Bedeutung ist seit der Staatsumwälzung gewachsen, da die Behandlung der gesamten Arbeiterverhältnisse ein gerüttelt Maß von Mehrarbeit hinzugebracht hat, die sowohl an die Umsicht und den Takt, wie auch an die Nervenkraft des Amtsvorstandes recht hohe Anforderungen stellt. Was den Ämtern fehlt, ist eine Erweiterung ihrer Zuständigkeit in der Verwendung der Mittel. Die Bauten und Beschaffungen würden nach kaufmännischer Art erheblich schneller zum Abschluß gelangen und dadurch den Geschäftsbetrieb in Bezug auf Schreibarbeit, Fertigstellung und Lieferung günstig beeinflussen. Besonders jetzt, in der Zeit andauernder Preissteigerung, könnten namhafte Ersparnisse gemacht werden. Die Schaffensfreudigkeit wächst mit der erweiterten Zuständigkeit und dem vergrößerten Verantwortungsgefühl. Ein Musterbeispiel hierfür bietet die sehr lesenswerte und gediegene Abhandlung des Regierungs- und Baurats Ryssel in Nr. 36/1819 der „Verkehrstechnischen Woche". Innerhalb des kurzen Zeitraumes von 4 Monaten gelang es, ein vollständiges Sägewerk als Hilfsmittel für die Erbauung von Kleinwohnungen für die Hauptwerkstatt Oppeln zu errichten. Die Zuständigkeit der Amtsgerichte ist auch nicht zum Schaden der Abwicklung der Geschäfte stetig erhöht worden.

Es sollte ferner vermieden werden, den Amtsvorstand in Bezug auf die Zahl der monatlichen Dienstreisen zu beschränken. Der Budde'sche Erlaß, der so ganz sachte wieder verschwunden ist, traf das Richtige, indem er volle Freiheit gewährte, dafür aber Bezirkstagegelder festsetzte.

Kleinere Einengungen sind also zur ungehinderten Entfaltung der Kräfte zu beseitigen. Geschieht dies, dann sind in den Ämtern Einrichtungen geschaffen, die eine Spezialisierung der Geschäfte bieten, wie sie zur Hervorbringung von Höchstleistungen einfacher nicht gedacht werden können. Denn alle Geschäfte fallen dort an, wo sie ihrer Natur nach hingehören. Daß in der Schaffung der Ämter im Jahre 1895 eine glückliche Hand gewaltet hat, geht aus vielen Beurteilungen süddeutscher Fachgenossen hervor. Es sei verwiesen auf die inhaltsvollen Darlegungen des Direktionsrates Semmelmann in Nr. 7 und des Bauinspektors Gaber in Nr. 16 dieser Zeitung.

Nicht beigestimmt werden kann den Äußerungen des Eisenbahninspektors Faude in Nr. 53/1919, der die Ämter — Bezirksstellen — scheinbar als überflüssiges Beiwerk betrachtet und am liebsten alle Geschäfte zwischen Direktion und Dienststellen direkt erledigt sehen möchte. Die Einschätzung der Direktionen geht denn doch wohl im allgemeinen dahin, daß sie auf höherer Warte stehen und demgemäß aus reinen Quellen schöpfen müssen, nicht aber aus den ungeklärten Wässern der vielen Dienststellen. Auffallend wäre es jedenfalls, wenn die Bezirksstellen in Württemberg, wie Faude anführt, auf die Berichte der Dienststellen in der Regel nur den Vermerk „Gesehen" anbringen. In der preußisch-hessischen Gemeinschaft haben die Ämter meistens Stellung zu den Berichten zu nehmen.

Es bliebe noch die Frage der Trennung von Bau und Betrieb zu berühren. Vom Standpunkte des Verfassers soll hier nur auf die Unfälle verwiesen werden. Die wichtigste Aufgabe ist die Wiederaufnahme des Betriebes und demgemäß die beschleunigte Wiederherstellung des Gleises. Es bedarf keiner Erörterung, daß diese Arbeiten nur gewinnen und gefördert werden können, wenn sie in einer Hand liegen. Dasselbe gilt auch für die Beseitigung von Störungen in den Stellwerken.

Bei den verschiedenen Aufgaben der Ämter wird es immer darauf ankommen, den rechten Mann an die rechte Stelle zu setzen. Grübler eignen sich z. B. nicht für den Betrieb, denn hier, wo nun und nimmer träger Stillstand und wo der siebente Wochentag entgegen dem Willen des Schöpfers aller Dinge kaum eine Unterbrechung bringt, kommt es auf schnelle Entschlüsse an. Der Lauf der Geschäfte duldet keine Selbstbremsungen.

Der Vorschlag Lemcke, in Nummer 8 dieser Zeitung, auf Gleichstellung der Amtsvorstände mit den Mitgliedern der Direktionen ist wohl der Erwägung wert. Die mit großer Verantwortung belastete Stellung des Amtsvorstandes spricht sicherlich nicht dagegen.

Süddeutsche Organisation der örtlichen Eisenbahndienststellen (Baden).

Zur Beurteilung der Vorzüge der preußischen Organisation der örtlichen Dienststellen gegenüber der süddeutschen (badischen) sei hier auch einem badischen Betriebsbeamten Gelegenheit gegeben, seine Erfahrungen bekanntzugeben.

Die Bildung eines sachlichen Urteils setzt eine Gegenüberstellung der in Frage kommenden Beamtengruppen voraus.

Normalstellung und pensionsfähiges Einkommen der preußischen Betriebsbeamten:	Normalstellung und pensionsfähiges Einkommen der badischen Betriebsbeamten:	Vorbildung der preußischen Oberbeamten:	Vorbildung der badischen Oberbeamten:
a) Höhere Beamte:			
Regierungsbaumeister (Regierungs- und Baurat) 3800—8000 ℳ wie u. a. Oberförster, Landräte, Richter.	(Ober-)Betriebsinspektoren (Regierungsrat) 3400—7400 ℳ wie u. a. Richter, Notare Kreisschulräte.	Vollständiges Hochschulstudium, Regierungsbaumeister.	Vollständiges Hochschulstudium, Eisenbahnassessor.
b) Mittlere Beamte:		Mittlere Beamte:	
Vorsteher, Obervorsteher 2546—5046 ℳ wie u. a. Gerichtssekretäre, Kreissekretäre, Polizeikommissäre.	(Ober-)Eisenbahnsekretäre 2300—4780 ℳ (Ober-) Stationskontr., wie u. a. (Ober-) Gerichtssekretäre, (Ober-) Verwaltungssekretäre. Bezirks- usw. Geometer. (Ober-)Steuer- und Grenzkontrolleure.	Zivilanwärter, ähnlich wie in Baden.	Mindestens sieben Klassen Mittelschule, Abiturienten werden bevorzugt; dreijährige Vorbereitungszeit, im dritten Jahre 6 Monate Eisenbahnschule bei der Generaldirektion, daran anschließend achttägige Fachprüfung I. Kl.

Der Bahnhof Heidelberg ist wohl den meisten Lesern bekannt und kann deshalb leicht als Vergleichsort angeführ[t] werden. Er umfaßt: 1. die Stationskasse mit einem Ober[-]stationskontrolleur als Vorsteher; ihm untersteht außerde[m] die Personen-, Gepäck- und Expreßgutabfertigung; 2. di[e] Eilgutabfertigung mit einem Vorsteher der gleichen Klass[e;] 3. Betriebsdienst und Verwaltung ohne besonderen Vo[r]steher. Den Gesamtdienst leitet ein Bahnverwalter m[it] einem pensionsfähigen Höchstdiensteinkommen von 5950 [ℳ] in der Klasse der Obergeometer der technischen Hochschul[e,] Oberrechnungsräte, Bürovorsteher der Zentralanstalte[n,] Hauptkassenverwalter der Generaldirektion.

Die Hervorhebung dieser Stationsvorstände gegenüber d[en] preußischen begründet sich in der Tatsache, daß diese j[e]weils Vorstände des Gesamtdienstes auch der größten Dien[st]stellen (z. B. Güteramt Mannheim) sind und in Verantwo[r]tung hierin der vorgesetzten Betriebsinspektion unterstehe[n].

Die zehn größeren Bahnhöfe hatten daher bis vor kurze[m] Betriebsinspektoren zu Vorständen. Den badischen Bahnve[r]waltern entsprechen aus dem gleichen Grunde in Baye[rn] die Oberbahnverwalter (6000 ℳ Höchsteinkommen). In Wü[rt]temberg sind die größeren Stationen heute noch mit B[e]amten des höheren Dienstes (Inspektoren) besetzt.

Im weiteren Gegensatz zu Preußen und dem Reich hab[en] die Fahrdienstleiterstellen der größeren Stationen (Ober[-]Sekretäre inne, desgleichen in Württemberg, in Bayern Bah[n]verwalter (4800 ℳ Höchsteinkommen) in der Klasse d[er] Musiklehrer und Oberlandsgerichtsekretäre.

Nach der Verreichlichung werden diese Stellen in Baden a[ls] künftig wegfallend zu bezeichnen und mit Beamten einer no[ch] neu zu schaffenden Assistentenklasse zu besetzen sein, da d[ie] bisherigen Bürogehilfen und Betriebsassistenten lediglich d[en] Nachweis zu erbringen hatten, daß die Volksschule mit Erf[olg] besucht wurde. Außer der Fahrdienstprüfung wurde von d[ie]sen Beamten kein Examen verlangt. Sie befinden sich in d[er] Klasse der Bau- und Magazinaufseher, Maschinenwärter, Zu[g]führer usw.

Auf den ersten Blick treten die großen Vorteile der preu[ßi]schen Organisation in Erscheinung; die süddeutsche schli[eßt] besonders den großen Mangel in sich, daß der Gesamtvorst[and] einer großen Dienststelle unmöglich die einzelnen Abteilun[gen]

berwachen kann, für die er aber verantwortlich ist. Die Abteilungsleiter (Kasse, Eilgut usw.) werden durch die ungeunde Organisation in ihren Entschließungen gehemmt und erden unselbständig. Der weitaus größere Nachteil liegt in em Umstande, daß das Beamten- und Arbeiterpersonal aller bteilungen dem Gesamtvorstand (Bahnverwalter) untersteht, er darüber nach Gutdünken verfügen kann. Es unterliegt gar einem Zweifel, daß dadurch die notwendige Autorität des bteilungsleiters Not leidet, weil Beamte und Arbeiter, denen ft die Maßnahmen eines gewissenhaften Vorstehers unangenehm werden, nur zu leicht geneigt sind, sich an den Gesamtvorstand zu wenden, um in eine andere Abteilung zu gelangen.

Der einzige kleine Vorteil der süddeutschen Organisation liegt in der leichteren Disponierung über Beamte und Arbeiter in Vertretungsfällen und in der Zusammenfassung des Personalkanzleidienstes; er muß aber ohne Bedenken vor den großen Vorteilen der preußischen Organisation zurücktreten. Die meisten Betriebsbeamten werden ohne Zweifel auch im übrigen die preußischen Eisenbahnverhältnisse herbeisehnen.

Durlach (Baden), im März 1920. Karl May.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die Einnahmen und Ausgaben der deutschen Eisenbahnen.** Über die Betriebseinnahmen und Ausgaben der deutschen Eisenbahnen unter den Wirkungen des Krieges und der staatlichen Umwälzung ist soeben eine amtliche Aufstellung fertiggestellt worden.

Im letzten Friedensjahr 1913 kamen auf 3347 Millionen Einnahmen nur 2345 Millionen Ausgaben. Der Krieg verringerte die Einnahmen im Jahre 1914 auf 2281 Millionen, während die Ausgaben etwa auf 2372 Millionen stiegen. In den drei folgenden Kriegsjahren erhöhten sich die Einnahmen wie Ausgaben, so daß immer noch ein gewisser Überschuß blieb. 1915 wurden 3268 Millionen vereinnahmt und 2338 Millionen ausgegeben. 1916 waren es 3805 Millionen gegen 2724 Millionen, 1917 wurden 4435 Millionen eingenommen und 3648 Millionen ausgegeben. Das Jahr der staatlichen Umwälzung 1918 brachte zwar wiederum eine Steigerung der Einnahmen auf 4617 Millionen, die aber die Ausgaben mit 5941 Millionen nicht mehr deckten. Infolge der Tariferhöhungen wurden 1919 zwar 6674 Millionen vereinnahmt, aber nicht weniger als 11 040 Millionen verausgabt. Für das laufende Jahr werden die Einnahmen auf 14 344 Millionen, die Ausgaben auf 16 935 Millionen geschätzt. Die Abrechnung dürfte aber diese Zahlen wesentlich ändern.

— **Neuregelung der Güterverkehrswege.** Im Reichsverkehrsministerium fand kürzlich eine Besprechung statt, in der vorbereitende Maßnahmen für die Neureglung der Leitung des gesamten deutschen Güterverkehrs nach dem Gesichtspunkte des betrieblich und wirtschaftlich vorteilhaftesten Weges getroffen wurden. Die Durchführung der umfangreichen Arbeiten soll in jeder Weise beschleunigt werden. Die aus dem früheren Wettbewerbe der Länder hervorgegangenen Leitungswege sollen baldmöglichst beseitigt werden, soweit sie betriebliche Erschwernisse und unwirtschaftliche Umwege zur Folge gehabt haben.

— **Bayerns Dank an Preußen beim Übergang der Staatsbahnen auf das Reich.** Wie die „D. Allg. Ztg.“ mitteilt, hat der bisherige bayer. Verkehrsminister v. Frauendorffer aus Anlaß des Überganges der Staatsbahnen auf das Reich an die preußische Regierung ein Schreiben gerichtet, in dem das ausgezeichnete Verhältnis, das zwischen den deutschen Eisenbahnverwaltungen bereits vor der Verreichlichung bestand, zum Ausdruck kommt. Der bayerische Verkehrsminister hebt dann unter warmer Anerkennung die langjährigen Verdienste Preußens um die Förderung der gemeinsamen Verkehrsinteressen im Deutschen Reiche hervor und sagt:

„Die Übernahme der Staatseisenbahnen durch das Reich ist vollzogen. Als letzter bayerischer Verkehrsminister möchte ich diesen Augenblick nicht vorübergehen lassen, ohne der erfolgreichen gemeinsamen Arbeit zu gedenken, die die einzelstaatlichen Eisenbahnverwaltungen für die Vervollkommnung unseres deutschen Eisenbahnverkehrs und seiner gemeinsamen Einrichtungen geleistet haben, und hierbei die Unterstützung anzuerkennen, deren sich Bayern bei so vielen Gelegenheiten seitens der Nachbarverwaltungen und im besonderen seitens der preußischen Staatseisenbahnverwaltung zu erfreuen hatte. Hervorheben darf ich hierbei die selbstlose Förderung der gemeinsamen deutschen Interessen, in deren Dienst sich die preußische Vormacht jederzeit und noch zuletzt durch die Einrichtung und verständnisvolle Führung der obersten Betriebsleitung der deutschen Staatseisenbahnen gestellt hat. —

Möge der Geist einträchtigen Zusammenwirkens auch in der Reichseisenbahngemeinschaft, zu der die deutschen Bahnen nunmehr zusammengeschlossen sind, fortleben.“

— **Die Verhältnisse im Kleinbahnwesen.** Die Gewerkschaft deutscher Eisenbahner und Staatsbediensteter sendet der „D. Allg. Ztg.“ eine Zuschrift, die sich mit den Verhältnissen im Kleinbahnwesen befaßt. In der Zuschrift heißt es:

„In recht bedenklicher Weise mehren sich in letzter Zeit die Ausstände bei den Privatneben- und Kleinbahnen. Nicht nur einzelne Bahnen, sondern ganze Konzerne werden stillgelegt. Die schwere Gefahr, die für unsere Volkswirtschaft bei einem weiteren Umsichgreifen der Bewegung besteht, darf nicht unterschätzt werden. Die Zahl der am 1. April 1918 vorhandenen nebenbahnähnlichen Kleinbahnen betrug 334 in einer Länge von fast 12 000 km. Das in den Kleinbahnen festgelegte Anlagekapital hat eine Höhe von 758 680 976 ℳ erreicht. Diese Zahlen genügen, um auch einen Nichtfachmann, der nicht gewohnt ist, die Privatbahnen in ihrer Gesamtheit zu betrachten, von der Bedeutung und dem Umfange dieser wichtigen Verkehrsmittel zu überzeugen: das Bestehen alter und die Entwicklung neuer Industrien, das Aufblühen des Gewerbes und der Landwirtschaft, was wiederum die Sicherstellung der Volksernährung bedeutet, wird auch in Zukunft zum größten Teil mit abhängen von dem tadellosen Funktionieren des gesamten Kleinbahnnetzes. Wenn es vor kurzer Zeit möglich war, nur durch die Stillegung dreier Bahnen, nämlich der Zschipkau-Finsterwalder, der Lausitzer und der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn, die gesamte Industrie in der Lausitz sowie die Ausbeutung der ergiebigsten Eisenerz- und Kalkgruben im Harzgebiet zu gefährden, muß die Öffentlichkeit ein Interesse daran haben, daß auch in diesen Verkehrszweigen stabile Zustände geschaffen werden. Die Wirtschaftskämpfe der Angestellten und Arbeiter dieser Betriebe stehen in engster Wechselwirkung mit der Preissteigerung aller Bedarfsartikel und Rentabilität der Privatbahnen. Die Angestellten und die Arbeiter werden noch heute zum allergrößten Teil weit unter die von Staat- und Privatindustrie gezahlten Sätze entlohnt. Das muß bei der heutigen Wirtschaftslage zu Komplikationen führen, die über kurz oder lang das gesamte Wirtschaftsleben auf das äußerste gefährden.“

Die Zuschrift geht dann auf die Lohnkämpfe der letzten Zeit über und kritisiert das geringe Entgegenkommen des Arbeitgeberverbandes der deutschen Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privatbahnen, der auch einen im Arbeitsministerium gefällten Schiedsspruch nicht anerkannt habe. Es wird dann weiter gesagt:

„So ist erklärlich, daß der Umfang der Ausstände bei den Neben- und Kleinbahnen in letzter Zeit einen äußerst bedenklichen Charakter annehmen konnte. Die Gefahr einer Stilllegung sämtlicher Betriebe ist in allernächste Nähe gerückt. Hinzu kommt noch, daß selbst auch einige Arbeitgeber sich wegen der Unrentabilität ihrer Betriebe mit dem Gedanken einer Stillegung vertraut gemacht haben. Daß hierdurch unsere gesamte Volkswirtschaft auf das allerempfindlichste getroffen würde, bedarf keiner Erörterung. Es wäre daher dringend erforderlich, nach Mitteln und Wegen zu suchen, um diese Wirtschaftsbetriebe, die lediglich dazu berufen sind, dem Volksganzen zu dienen, vor derartigen Erschütterungen zu bewahren. Dahingehende Bestrebungen der Privatbahnergruppe der Gewerkschaft deutscher Eisenbahner und Staatsbediensteter auf Verreichlichung der Privatbahnen, Schaffung eines autonomen Wirtschaftskörpers unter Beteiligung des Reichs und der Personale für die zentral zusammengefaßten Kleinbahnen sind bereits eingeleitet, stoßen jedoch auf manche Schwierigkeiten. Sache aller interessierten Kreise — und an einer derartigen Frage muß unser ganzes deutsches Volk Anteil nehmen — wäre es daher, hier Wandel zu schaffen, und zwar ehe es zu spät und nicht wieder gutzumachender Schaden verursacht ist.“

— **Baudirektion für den Neckarkanal.** Unter dem Vorsitz des Unterstaatssekretärs Peters vom Reichsverkehrsministerium haben, wie der „Württemb. St.-Anz.“ berichtet, in den letzten Tagen im Ministerium des Innern in Stuttgart Verhandlungen zwischen Vertretern der Regierungen von Württemberg, Baden und Hessen sowie des Reichsverkehrs- und Reichsfinanzministeriums wegen des Übergangs der

dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen dieser Länder auf das Reich und wegen der Organisation des Baus des Neckarkanals stattgefunden. Ihr Verlauf stellt eine alle Teile befriedigende Lösung der damit zusammenhängenden Fragen und die Errichtung einer einheitlichen Baudirektion für den Neckarkanal unter Leitung eines süddeutschen Technikers in nahe Aussicht. Die Mitwirkung der beteiligten Kreise der einzelnen Uferstaaten in einem Baubeirat für den Neckarkanal ist gesichert.

— **Personalnachrichten.** Beim Reichs-Verkehrsministerium, Zweigstelle Preußen-Hessen, sind folgende Änderungen eingetreten: Der Regierungsrat Arnold in Magdeburg ist mit der Wahrnehmung der Geschäfte eines Oberregierungsrats bei der Eisenbahndirektion in Berlin berufen. — Dem Regierungs- und Baurat Sellge in Schneidemühl ist die Stellung des Vorstands des Eisenbahn-Werkstättenamts 2 daselbst übertragen. — Versetzt sind: der Oberregierungsrat Sabarth, bisher in Elberfeld, zur Eisenbahndirektion nach Königsberg (Pr.), die Regierungsräte Richtsteig, bisher in Münster (Westf.), als Oberregierungsrat (auftrw.) zur Eisenbahndirektion nach Elberfeld, Dr. jur. Calmberg, bisher in Frankfurt (Main), als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Hannover und Dr. jur. Joseph, bisher in Essen, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Frankfurt (Main); die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Jaeger, bisher in Köln, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts nach Kreuzburg (Oberschles.), Bretschneider, bisher in Stettin, zur Eisenbahndirektion nach Köln, und Frankenberg, bisher in Elberfeld, zum Eisenbahn-Zentralamt nach Berlin, der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Dürre, bisher in Berlin, zur Eisenbahndirektion nach Königsberg (Pr.) und der Regierungsbaumeister des Hochbaufachs Ernst Richter, bisher in Kattowitz, zur Eisenbahndirektion nach Köln. — Der Eisenbahn-Rechnungsrevisor Wilhelm Florian ist unter Versetzung von Münster (Westf.) nach Elberfeld und Übertragung der Stellung des Rendanten der Hauptkasse bei der Eisenbahndirektion daselbst zum Eisenbahn-Hauptkassen-Rendanten ernannt. — Dem Eisenbahndirektor Reitsch, Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts in Trier, ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichseisenbahndienst mit Ruhegehalt erteilt.

Österreich.

— **Verkehrsverbesserungen im Sommer.** Über die hierüber bestehenden Absichten hat sich der Staatssekretär für Verkehrswesen wie folgt geäußert: Wir haben für den Sommer eine Reihe von Verkehrsverbesserungen in Aussicht genommen, deren Durchführung allerdings davon abhängen wird, ob die in der letzten Zeit eingetretene Besserung der Kohlenversorgung auch weiterhin anhält. Jeder Rückschlag in der Kohlenzufuhr müßte selbstverständlich die beabsichtigten Verkehrsausgestaltungen ganz oder teilweise wieder vereiteln. Im besonderen haben wir die Einführung folgender neuer Schnellzugverbindungen in Aussicht genommen: dreimal wöchentlich Tagesschnellzüge zwischen Wien Westbahnhof und Bad Gastein über Salzburg mit Anschlüssen von Attnang in das Salzkammergut und in Salzburg von und nach München. Die Abfahrt von Wien Westbahnhof wird Montag, Mittwoch und Freitag um 8 Uhr früh erfolgen, die Ankunft in Wien Westbahnhof Dienstag, Donnerstag und Sonnabend um 9 Uhr 10 Minuten abends.

Von Wien Franz Josefbahnhof nach den böhmischen Bädern (Marienbad, Franzensbad und Karlsbad) wollen wir im Einvernehmen mit der tschecho-slowakischen Staatseisenbahnverwaltung gleichfalls dreimal wöchentlich Bäderschnellzüge (D-Züge) mit Wagen I. und II. Klasse und einem Speisewagen in Verkehr setzen. Abfahrt von Wien Franz Josefbahnhof jeden Montag, Mittwoch und Freitag um 8 Uhr 30 Minuten früh. Ankunft in Wien Franz Josefbahnhof jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag um 8 Uhr 30 Minuten abends.

Für den Verkehr von Wien Südbahnhof nach den Wörther See-Stationen und nach Italien beabsichtigen wir neue Nachtschnellzüge (D-Züge) über Leoben-Klagenfurt-Villach-Tarvis einzuführen. Diese Züge sollen gleichfalls an einigen Tagen der Woche verkehren und mit durchlaufenden Wagen und Schlafwagen an Italien ausgestattet werden. Möglicherweise werden die Züge in Villach auch einen Anschluß an neue Nachtschnellzüge bekommen, die den Verkehr von Prag über Linz nach dem Süden vermitteln sollen. Ueber die Einzelheiten dieser Verkehrsausgestaltung (Anzahl und Auswahl der Verkehrstage, Fahrordnung, Fahrpreise) wird in der in Graz stattfindenden Besprechung der beteiligten in- und ausländischen Bahnverwaltungen noch das Nähere vereinbart werden.

Die angeführten Verkehrsverbesserungen beziehen sic durchweg auf neueinzuführende Schnellzüg Neben diesen Zügen sollen die bisher verkehrenden Schnel züge, soweit die österreichischen Staatsbahnen in Betrac kommen, auch weiterhin aufrecht bleiben, doch werden i internationalen Verkehr voraussichtlich in der nächsten Ze noch folgende Änderungen eintreten: Die derzeit dreim wöchentlich verkehrenden Luxuszüge Paris-Schweiz-Ar berg-Wien-Warschau sollen nur zwischen Paris u Wien Westbahnhof im Verkehr bleiben, während die weite Verbindung zwischen Wien und Warschau durch dreim wöchentlich verkehrende D-Züge mit Wagen I. und II. Kla und Schlafwagen hergestellt werden soll, wobei auch noch d Einrichtung einer Anschlußverbindung mit durchlaufend Wagen von Wien über Krakau nach Lemberg in Aussicht g nommen ist. Des weiteren sollen neue, dreimal wöchentlic verkehrende Luxuszüge zwischen Paris und Wien üb Straßburg-München eingeführt werden, deren weite Fortsetzung über Budapest nach Bukarest in Aussicht ste Mit dem Zeitpunkt der Einführung der letztgenannten Luxu züge sollen die Luxuszüge Paris-Wien über Schweiz-Arlb durch D-Züge mit Wagen I. und II. Klasse sowie mit Schla und Speisewagen ersetzt werden. Diese D-Züge werden au durchlaufende Wagen zwischen Wien und Italien über Inn bruck-Brenner führen. In den übrigen schon derzeit beste den Schnellzugverbindungen (Wien-Passau-Ostende-Lond Wien-Prag-Dresden-Berlin, Wien-Bruck-Budapest, Wien-Inn bruck-Feldkirch-Bregenz und Wien-Leoben-Klagenfur Villach-Tarvis-Italien) sind wesentliche Änderungen nicht g plant. Zur Erleichterung des Reiseverkehrs zwischen Wi und den slowakischen Bädern (Pistyan, Teplâ-Trencé-Teplic werden seit 15. Mai in günstigen Personenzugverbindunge durchlaufende Wagen I., II. und III. Klasse geführt.

— **Versicherung des Gepäcks in den bahnamtlichen Gepäc aufbewahrungsstellen.** Die Europäische Güter- und Reis gepäckversicherungs-Aktiengesellschaft hat unter Vorbeha des freien Widerrufs die Versicherungssumme, bis zu der b den bahnamtlichen Gepäckaufbewahrungsstellen das dort a einen Hinterlegungsschein hinterlegte Gepäck versichert we den kann, von 10 000 K. auf 50 000 K. erhöht.

— **Neue Verbesserungen bei Güterzuglokomotiven.** Zu d bereits in Nr. 37 S. 438 gemeldeten Besichtigung einer na den Plänen des Ministerialrats Ing. Rihoschek erbaut Zwillings-Heizdampflokomotive für Güterzüge (Reihe 8 durch den Staatssekretär für Verkehrswesen Paul wird no ergänzend berichtet: Diese mächtige, für den schweren Güte zugdienst auf den Alpenstrecken bestimmte Lokomotive b sitzt eine Einrichtung zur Vorwärmung des Kesselspeis wassers, in der ein Teil der im Abdampf enthaltenen Wärm der sonst unausgenützt durch den Rauchfang entweicht, nut bar gemacht wird. Man hofft hierdurch bis 10 % Kohle z ersparen, so daß die Lokomotive Reihe 81, die auch Übe hitzung des Arbeitsdampfes besitzt, sehr kohlesparend se wird. Zur Verhinderung fester Kesselsteinablagerungen ein Kesselsteinabschneider, Bauart Pogany, angeordnet. F Versuchszwecke sind mehrere Druck- und Temperaturma einrichtungen angebracht, um die Wirkungsgrade des Kesse und der Dampfmaschine leichter überprüfen zu können. En lich sind bei der Lokomotivreihe 81 auch Vorkehrungen z Verminderung des Schmierölverbrauches getroffen word An den Treib- und Kuppelstangen sind Schmierventile, Baua Martin, angebracht, die wenigstens 50 % Öl ersparen; d Schmierung der Achslager wurde verbessert; die Schmierun der Kolbenschieber geschieht durch Zerstäubung des von ein Schmierpumpe, Bauart Friedmann, zugeführten Öles mitte Dampfstrahl. Im Führerhause bieten an der Einfassung d Führerhauses seitlich angebrachte Fenster mit Dach dem L komotivführer besten Schutz und ein verstellbarer Sitz d Möglichkeit, seinen Dienst auch sitzend zu versehen. Al Hebel und Griffe sind so angeordnet, daß sie auch für d sitzenden Führer leicht erreichbar sind.

— **Die österreichische Kohlenförderung** hat im April d. wieder einen Rückschlag erfahren. Es wurden nur 1,9 Mi lionen Meterzentner gefördert, gegen 2,22 Millionen im Mär Der Stand der Kohlenförderung betrug in den ersten vier Mo naten 1920: Januar 1 968 832, Februar 1 902 180, März 2 225 34 April 1 907 939 Meterzentner.

— **Eisenbahnverkehrsanstalt.** In der letzten Sitzung des Ve waltungsrates der Österreichischen Eisenbahnverkehrsansta wurde der Geschäftsabschluß für das Jahr 1919 vorgelegt. E weist nach Abschreibungen von 1 567 570 K. (1 277 336 K. i Vorjahre) einen Reingewinn von 3 409 270 K. gegenüb 2 208 225 K. im Vorjahre aus. Der Verwaltungsrat hat be schlossen, die Verteilung einer Dividende von 17 % = 34 K

10% = 20 K. im Vorjahre) zu beantragen. Auf der Tagesordnung der Generalversammlung befindet sich auch ein Antrag, das Aktienkapital von 15 auf 20 Millionen Kronen zu erhöhen.

— **Personalnachrichten.** Verliehen wurde: dem Zentralinspektor der österreichischen Staatsbahnen i. R. Franz Deipenbrook der Titel eines Regierungsrates, ferner aus Anlaß der Übernahme in den dauernden Ruhestand dem Oberstaatsbahnrat Ing. Phöbus Knicker der Titel eines Regierungsrates und dem Oberstaatsbahnrat Ing. Franz Graßberger der Titel eines Oberbaurates, sämtlichen mit Nachsicht der Taxe.

Ungarn.

— **Die Wiederaufnahme der Arbeit bei der Maschinenfabrik der Staatsbahnen.** In der Maschinenfabrik der Königlich ungarischen Staatsbahnen, die nach dem Abzug der Rumänen infolge des Abbruchs und der Requisition von Maschinen vollständig in Stillstand versetzt worden ist, wurde die Arbeit bereits wieder aufgenommen. In der Lokomotivenabteilung wurden im März fünf Lokomotiven, in der landwirtschaftlichen Maschinenabteilung Dampfpflüge, Lokomobile, landwirtschaftliche Maschinen, Werkzeuge und Halbfabrikate hergestellt. Zwar ist die Leistung der Arbeiter infolge Mangels an Kohle und Rohstoffen augenblicklich sehr eingeschränkt; es ist aber trotz aller Schwierigkeiten in naher Zukunft eine höhere Arbeitsleistung zu gewärtigen.

— **Die Lage der sozialisierten Budapester Elektrischen Bahngesellschaften.** Die viel umstrittene Angelegenheit der sozialisierten Budapester Elektrischen Bahngesellschaften dürfte endlich einer Erledigung entgegensehen. Der Zusammenschluß wird nach Rückgabe der einzelnen Gesellschaften nunmehr tatsächlich erfolgen. Die während der Räteregierung entstandene Schuld von 200 Millionen Kronen wird teilweise der Staat anerkennen, teilweise wird die neuzubildende Gesellschaft hierfür haften, die dafür vom Staate erhebliche Steuerkonzessionen erhält. Gegen sämtliche, während der Räteregierung in Amtstätigkeit gewesenen Oberbeamten wurde ein strenges Verfahren eingeleitet.

Übrige europäische Länder.

— **Verkehrsschwierigkeiten auf norwegischen und dänischen Bahnen.** Die norwegischen Bahnen haben zurzeit mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen, vor allem auf Grund von Kohlenmangel, dann aber auch wegen Mangel an rollendem Material. Die norwegischen Staatsbahnen haben erst kürzlich 6 Lokomotiven von den schwedischen Staatsbahnen entlehnt. Die Folge der Schwierigkeiten sind große Verkehrseinschränkungen. Von den sieben in der Woche beförderten Nachtzügen der Bergensbahn wurden vier eingestellt. Auf der Smaalensbahn sind sämtliche Nachtschnellzüge Kristiania-Göteborg eingestellt. Auf der Kongsvingerbahn sind sämtliche Tagesschnellzüge Kristiania-Charlottenberg (Stockholm) eingezogen und für Güterverkehr umgelegt. Auf der Gudbrandsdalsbahn sind vier Tagesschnellzüge in der Woche auf der Strecke Hamar-Domaas eingezogen. Auf der Rörosbahn ist der Tagesschnellzug Hamar-Trondhjem für vier Tage in der Woche eingestellt. Auch auf der Linie nach Skien und auf der zum Randfjord haben teilweise Zugeinstellungen stattgefunden. Die Bergenske Dampskibsselskab hat sich erboten, den Staatsbahnen Kohlen zu leihen unter der Bedingung, daß auf der Bergensbahn sieben Nachtzüge in der Woche eingelegt würden. Auf diese Bedingung konnte die Staatsbahn aber wegen des gegenwärtigen großen Güterverkehrs nicht eingehen.

Wegen der in Dänemark bestehenden Kohlenschwierigkeiten wurden verschiedene Schlafwagen eingezogen. Der Verkehrsminister hat im Folketinget außer der Tagesordnung einen Antrag auf Erhöhung der Eisenbahntaxen gestellt. Die Personenfahrpreise sollen um 33⅓ % erhöht werden, wobei man sich Mehreinkünfte von 15 Millionen Kronen errechnet. Die Tarifsätze für Beförderung von Gütern und Tieren sollen um 50 % erhöht werden und 35 Millionen Kronen Mehreinnahmen abwerfen. Auch das Postporto soll erhöht werden. Alle Erhöhungen sollen am 1. Juli in Kraft treten. Dr. S.

— **Beschaffung der Wasserkräfte für die schwedische Eisenbahnelektrisierung.** Die schwedische Wasserfallverwaltung hat sich zu den Vorarbeiten, dem Kostenanschlag und Plan für die Fortsetzung der Elektrisierung der Staatsbahnen und insbesondere zu dem zunächst zur Ausführung bestimmten Plan der Elektrisierung der Strecke Stockholm-Gothenburg nunmehr geäußert. Sie hebt hervor, daß Gesichtspunkte und Vorschläge aufgetreten sind, welche darauf hinweisen, daß in verschiedener Hinsicht Kombinationen gemacht werden können zwischen dem staatlichen industriellen Dreiphasensystem und dem Eisenbahnsystem (Einphasensystem mit 16⅔ Perioden) und daß hierbei eine Minderung der Gesamtkosten für diese Unternehmungen erzielt werden könnte. Doch sollen durch diese Erwägungen die Beschlüsse, die Bahn Stockholm-Gothenburg zu elektrisieren, nicht aufgehalten werden. In diesem Zusammenhange weist die Verwaltung darauf hin, daß die Frage der Kraftzuführung der Privatbahnen bei dem Entwurf der staatlichen Anlagen kaum außer acht gelassen werden kann. Wenn ein einphasiges Kraftleitungsnetz für sich gebaut werden soll, wäre es daher gut, wenn es für gewisse Landesteile und nicht zuletzt für die Strecke Stockholm-Gothenburg von der gleichen staatlichen Abteilung verwaltet würde, welche auch die allgemeine staatliche Kraftverteilung handhabt.

Für den Kraftbedarf der Bahn Stockholm-Gothenburg plant die Wasserfallverwaltung einen Aufstau zwischen Trollhättan und Vargön im Zusammenhange mit der Einführung der Tagesregulierung und weiterhin eine Verbindung der Kraftwerke Trollhättan und Älvkarleby, wodurch die Zuführung von Dampfkraft von Västerås nach Trollhättan bei ausnahmsweisem Wassermangel ermöglicht wird. Durch diese Maßnahmen kann der Bedarf an Dreiphasenenergie auf mehrere Jahre gedeckt werden, sofern die Verwaltung davon absieht, Kraft für neue elektrochemische Zwecke abzugeben. Weiterhin bereitet es keine Schwierigkeiten, bis zum Beginn des Jahres 1923 den ersten Ausbau bei Lilla Edet fertigzustellen, sofern die Mittel zur Verfügung gestellt werden. Zu den bewilligten 5,25 Millionen Kronen sind noch 9,25 Millionen erforderlich.

Die Kraftanlagen am Trollhättan, welche ihren Anteil zur Versorgung beitragen sollten, sind für Dreiphasenstrom ausgeführt, aber die Eisenbahnverwaltung ist in ihrem Projekt von Einphasenstrom ausgegangen. Bei Fortsetzung des Ausbaues der Kraftanlage am Trollhättan beabsichtigt die Verwaltung, gegebenenfalls unmittelbar von Turbinen betriebene Einphasenmaschinen zur Lieferung eines Teils der Energie für den Eisenbahnbetrieb einzurichten. Die Kosten für die Umformerstation werden zu 3 Millionen Kronen berechnet.

Die Kraftstation bei Motala ist von der Wasserfallverwaltung so geplant, daß sie sowohl für allgemeine Verteilung als auch für Eisenbahnbetrieb verwendet werden kann. Indes ist die Wassermenge bei Station Motala so begrenzt, daß man eine größere Dauerleistung nicht erwarten kann. Man muß daher bei der Elektrisierung der Bahn Stockholm-Gothenburg auch die staatlichen Wasserfälle bei Råby und Malfors ausbauen. Doch wird wegen anderweitiger Lieferungsverpflichtung der Kraftanfall bei Niederwasser hier knapp, besonders vor der Regulierung des Vättern. Mit Hilfe der Dammanlage, welche jetzt bei Motala ausgeführt wird, ist es jedoch denkbar, diese Regelung ungefähr gleichzeitig mit der Vollendung der Elektrisierung der Bahn Stockholm-Gothenburg durchzuführen. Die Kosten für die Kraftstationen bei Råby und Malfors hat die Wasserfallverwaltung vorläufig auf 16 Millionen Kronen bei gegenwärtiger Preislage berechnet.

Die Wasserfallverwaltung ist außerstande, jetzt einen bestimmten Preis für die Kraft zu benennen, die nach dem Vorschlag der Eisenbahnverwaltung von den Kraftstationen geliefert werden soll; doch läßt sich auf Grund ausführlicher Berechnungen sagen, daß die Elektrisierung eine Art Versicherungsmaßnahme gegenüber übertrieben hohen Kohlenpreisen bildet. Von diesem Gesichtspunkt handelt es sich zweifellos um ein kluges und wohlüberdachtes Vorgehen.

Nach einer anderen Äußerung der Wasserfallverwaltung besteht kein Zweifel, daß für die Elektrisierung des ganzen Staatsbahnnetzes genügend Kraft vorhanden ist. Der Staat hat zu diesem Zwecke den Karsefors in Lagan, den Malfors und Jakobslund in Motala ström u. a. gekauft. Das Kraftwerk am Trollhättan ist ausgebaut und das von Lilla Edet befindet sich im Bau. In Dalälbo und in Norrland besitzt der Staat Wasserfälle, welche mit Vorteil für die Elektrisierung der Staatsbahnen Verwendung finden können.

Auch die Telegraphenverwaltung hat sich zu der Eisenbahnelektrisierung geäußert. Sie berührt hauptsächlich die Frage, welches System zur Anwendung kommen soll. Sie will rechtzeitig vorbeugen, daß nicht der Telegraphen- und Fernsprechverkehr in den übrigen Landesteilen den gleichen Störungen wie an der Riksgränsbahn ausgesetzt wird. Die Verwaltung betont, daß trotz wiederholter Anregungen, die Maßnahmen gegen Störungen der Schwachstromleitungen durchzuführen, welche der Schwachstromausschuß schon 1918 verlangte, an der Strecke Kiruna-Riksgränsen noch nichts geschehen sei.

Dr. S.

— **Was der französische Eisenbahnerstreik kostet.** Der Minister für öffentliche Arbeiten gibt bekannt, daß der Streik auf den Staatseisenbahnnetzen dem Staate einen Verlust von 22 Millionen Franken eingetragen habe, abgesehen von dem bedeutenden, dem Handel und der Industrie verursachten Verluste. Gegenwärtig gibt es 2636 entlassene Eisenbahner und etwa 4000—5000 entlassene Werkstättenarbeiter.

— **Schweizerische Bundesbahnen 1919.** Der Bundesrat unterbreitet den eidgenössischen Räten mit begleitender Botschaft den Antrag, Geschäftsbericht und Rechnung der Bundesbahnen für das Jahr 1919 zu genehmigen. In der Botschaft wird ausgeführt, daß der Bundesrat der Schlußfolgerung der Generaldirektion beistimme, daß die Finanzlage der Schweizerischen Bundesbahnen eine ernste und schwierige sei. Die ungenügenden Betriebsergebnisse und die großen Kapitalbedürfnisse für die Änderung des Betriebssystems erfordern sowohl eine neue Vermehrung der Einnahmen, als die Einhaltung größter Sparsamkeit in der Bemessung der Ausgaben. Eine allgemeine und wirksame Erleichterung der Lasten wird jedoch erst dann erwartet werden können, wenn auf dem Festlande wieder Ruhe und Ordnung und vermehrter Arbeitswille herrschen, wenn die Erzeugung der Lebensmittel wesentlich vermehrt und ihre Herbeischaffung erleichtert sein wird, und wenn die Rohstoffe für Industrie und Verkehr wieder zu annehmbaren Preisen zur Verfügung stehen. Mittlerweile ist darauf zu halten, die Organisation der Verwaltung und des Betriebes der Bundesbahnen möglichst zu vereinfachen, um Kraft und Kosten zu ersparen. Die Interessen des Volkes, der Behörden und des Personals sind noch mehr in Einklang zu bringen.

— **Aufhebung des englischen Eisenbahnerstreiks.** Wie aus London unterm 31. Mai gemeldet wird, hat die nationale Eisenbahnergewerkschaft die Aufhebung des Streiks angeordnet, da der von den Eisenbahnern ausgelöste Streik nicht beachtet wurde.

Rechtspflege.

— **Keine Entschädigungspflicht der Eisenbahn aus Betriebsunfällen der Arbeiter eines Privatunternehmers, soweit die Arbeiten zum versicherungspflichtigen Betriebe der Eisenbahnen gehören.** (§§ 537, 633, 634, 1542 RVO.; §§ 1, 3 RHPfl.Ges.) Der verklagte Sächsische Staat ließ im Jahre 1917 auf der von ihm betriebenen Eisenbahnstrecke E.-N.-S. ein zweites Gleis ausbauen. Die Erd-, Maurer- und Wegebefestigungsarbeiten hierfür hatte er an die Firma Ph. vergeben, die der Tiefbauberufsgenossenschaft angehört. Die Firma war vertragsmäßig verpflichtet, bei der Entlohnung und Beschäftigung der Arbeiter genauen Vorschriften nachzukommen und den Anweisungen der Beamten des verklagten Staats Folge zu leisten, deren Aufsicht die Arbeiten unterstanden. Im August 1917 hatten Arbeiter des Ph. auf der Strecke Steine aus Arbeitswagen entladen. Auf der Rückfahrt von der Arbeitsstelle stießen diese Wagen mit dem Hauptteil des Steinbauzugs zusammen. Hierbei verunglückte der zu den Leuten Ph.s gehörige Vorarbeiter Z. tödlich. Dessen Hinterbliebene hatten von der Tiefbauberufsgenossenschaft auf Grund der Reichsversicherungsordnung Sterbegeld und Renten zuerkannt bekommen. Die letztere nahm wegen dieser Aufwendungen den Staat nach § 1 des Haftpflichtgesetzes in Verbindung mit § 1542 RVO. in Anspruch. Der Staat bestritt, daß nach den versicherungsrechtlichen Bestimmungen ein Anspruch der Hinterbliebenen gegen ihn begründet sei, und verneinte überdies, daß die Voraussetzungen für seine Haftpflicht nach § 1 HPfl.Ges. erfüllt seien.

Landgericht und Oberlandesgericht wiesen die Klage ab, indem sie den ersten Einwand des Beklagten als berechtigt anerkannten. Sie gingen dabei von folgenden Erwägungen aus: Die Arbeiten, die der Beklagte durch die Firma Ph. habe ausführen lassen, gehörten zum Eisenbahnbetriebe, der in seiner Gesamtheit nach § 537 Ziff. 5 RVO. der Versicherung unterliege. Deshalb stehe den dabei beschäftigten Arbeitern der Beklagte nach § 633 RVO. als Unternehmer und nach §§ 624, 892 RVO. auch als Versicherungsträger gegenüber. Nach § 544 a. a. O. sei sonach der verunglückte Z. auch bei dem Beklagten gegen Betriebsunfälle versichert gewesen. Eine sonstige Schadensersatzpflicht könne letzteren jedoch nicht treffen, da es vorliegend an der nach § 898 RVO. erforderlichen strafgerichtlichen Feststellung, daß der Beklagte den Unfall vorsätzlich herbeigeführt habe, fehle; mithin entfalle auch ein etwaiger Anspruch der Hinterbliebenen Z.s aus §§ 1, 3 HPfl.Ges. und habe daher nicht nach § 1542 RVO. auf die klagende Berufsgenossenschaft übergehen können. Daß diese ihrerseits dem Verunglückten gleichfalls als Versicherungsträger gegenübergestanden haben möge, indem ihr Mitglied, die Firma Ph., auch im Verhältnisse des Unternehmers zu ihm gestanden habe, sei ohne Bedeutung für die Frage, der Beklagte nach dem Haftpflichtgesetz in Anspruch nommen werden könne.

Das Reichsgericht wies in seiner Entscheidung 27. November 1919 (VI 304/1919) die Revision als unbegrü zurück und führte in den Urteilsgründen im wesentlichen f gendes aus:

„Der Ausbau eines zweiten Gleises auf einer im Betri befindlichen Eisenbahnstrecke gehöre unzweifelhaft zum v sicherungspflichtigen Betriebe der Eisenbahn. Dies wü vielleicht schon aus der Fassung der Ziffer 5 des § 537 R („der gesamte Betrieb der Eisenbahnen") zu entnehmen se Im früheren Stande der Gesetzgebung habe der dieser (setzesstelle entsprechende § 1 Abs. 1 Nr. 3 Gew.UV.Ges. a drücklich von dem „gesamten Betrieb der Eisenbahnverw tung" „und zwar einschl. der Bauten, welche von diesen V waltungen für eigene Rechnung ausgeführt werden" sprochen. Diese Worte habe man zwar in § 537 Ziff. 5 R nicht aufgenommen, weil jene Bauarbeiten bereits du Ziff. 3 daselbst der Unfallversicherung unterstellt seien; du die Auslassung der Worte sei aber hinsichtlich des zust digen Versicherungsträgers gegenüber dem früheren Rec nichts geändert worden (vgl. Komm. z. RVO. von Mitgl. Reichsversicherungsamts, 3. Auflage, Bd. III, S. 30 f Anm. 35 zu § 537, sowie namentlich S. 455 flg. Anm. 6 c § 783; Stier-Somlo, desgl. Bd. II, S. 541, Anm. 2 B zu § 78 Schließlich ergebe sich unzweifelhaft aus § 624 RVO., wo Bauarbeiten besonders aufgeführt seien, daß sie der Ges geber zum Betriebe der Eisenbahn rechne, und daß das Re oder der Bundesstaat auch für sie Träger der Versicheru sei, wenn der Betrieb für ihre Rechnung gehe. Es kön keine Rede davon sein, daß die von Ph. auszuführenden B arbeiten von dem eigentlichen Betriebe der Eisenbahnen gelöst gewesen seien; sie seien Eisenbahnbauten geblieb die für Rechnung des Beklagten gegangen seien.

Es könne dahingestellt bleiben, ob die Verpflichtung Berufsgenossenschaft zur Tragung der Entschädigungsl weil ihr die Firma Ph. angehöre, auf § 633 oder auf § RVO. beruhe; einer Feststellung der Unanwendbarkeit § 634 RVO., die das Oberlandesgericht habe vornehmen müssen geglaubt, bedürfe es nicht. Auch wenn man mit Revision die letztere Gesetzesbestimmung für maßgebend achte, ließe sich doch daraus nichts folgern, was dazu füh müsse, die Eigenschaft des Beklagten als Unternehmer — u zugleich als Versicherungsträger nach §§ 624, 892 RVO. zu verneinen. Was das Verhältnis des § 634 zum § 633 R anlange (vgl. RGZ. Bd. 93, S. 321 flg.), so bestimme § nichts darüber, wer bei einem Unfalle dem Verunglückten Unternehmer gegenüberstehe. Unternehmer sei nach § derjenige, für dessen Rechnung der Betrieb gehe. Davon v lig verschieden sei die Frage, ob eine Berufsgenossensch Unfälle zu entschädigen habe, die sich außerhalb ihres triebes ereigneten; hierüber treffe § 634 eine auf Zwe mäßigkeitserwägungen beruhende Bestimmung (vgl. Sti Somlo a. a. O. S. 323 flg., Anm. 1 zu § 634), die auf den „reg mäßigen Arbeitgeber" des Verunglückten abstelle (so Ents d. RVA. in Amtl. Nachrichten 1915, S. 528 flg., Nr. 280 Die Revision irre also, wenn sie meine, § 634 stelle eine A nahme von der Regel des § 633 dergestalt dar, daß auch den Ausnahmefällen, wo der Unfall außerhalb des Betrie des ursprünglichen Unternehmers geschehe, als Träger Versicherung für den Arbeiter nur sein ursprüngli Unternehmer in Betracht komme, wenn er den Auftrag geben und den Entgelt zu zahlen habe, mithin auch § 898 R nicht anwendbar sei. Diese Folgerungen, die die Revis ziehe, seien hinfällig. Es sei keineswegs ausgeschlossen, d die Eigenschaft als Unternehmer im Sinne der RVO. sowo dem Beklagten als auch der der Berufsgenossenschaft an hörenden Firma Ph. zuzusprechen sei; kenne doch die R mehrere Versicherungsträger bei einem Unfalle (vgl. § 17 flg. RVO.). Eine Anführung des § 898 RVO. zur Begründu der Klageabweisung sei entbehrlich, denn bei Annahme d Unternehmereigenschaft des Beklagten schließe die Vorschr im § 1542 Abs. 1 Satz 2 RVO. den Übergang etwaiger A sprüche der Hinterbliebenen Z.s auf die Berufsgenossensch aus, so daß ihrer Klage schon dadurch der Boden entzog sei."

Damit hat das Reichsgericht einen weiteren Schritt na der Seite einer möglichst weiten Umfassung der Arbeiten, d dem Eisenbahnbetriebe im Sinne der versicherungsgese lichen Bestimmungen zugehören, getan, nachdem es berei in früheren Entscheidungen die Vornahme von Güterbef derungsarbeiten (vgl. RG. v. 4. 7. 1910, VI 348/09 in Ztg. Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1916, Nr. S. 942 flg.) und von Gleisausbesserungsarbeiten (vgl. RG. vo 19. 11. 1917, VI 348/17, vgl. Ztg. des Vereins Deutscher Eise bahnverwaltungen 1918, Nr. 12, S. 1 flg.) dem versicherung

lichtigen Betriebe der Eisenbahn zugerechnet hatte. Soweit so dieser versicherungspflichtige Betrieb reicht, die Eisenhnverwaltung demnach Unternehmer nach der Reichsversicherungsordnung ist, sind gegen sie Rückgriffsansprüche der erufsgenossenschaften bei Betriebsunfällen der bei ihren itgliedern beschäftigten Arbeiter unbegründet. Was die erteilung der Entschädigungslast zwischen den Versichengsträgern nach den Bestimmungen der RVO. anlangt, so i noch besonders hervorgehoben, daß unter den Vorausetzungen des § 634 RVO. die Last der Berufsgenossenschaft llein obliegt, nämlich dann, wenn der ihr angehörende Unrnehmer den Auftrag zur Tätigkeit gegeben und den Entlt zu zahlen hat (vgl. Ztg. d. Vereins Deutscher Eisenbahnrwaltungen 1918, S. 925). Dr. L.

Bücherschau.

— **Linienführung elektrischer Bahnen.** Von Oberingenieur arl Trautvetter, Hilfsarbeiter im Ministerium der öffentchen Arbeiten. Verlag von Julius Springer, Berlin 1920. reis 12 ℳ, gebunden 14 ℳ, zuzüglich Teuerungszuschlag.

Das Buch ist eine Ergänzung der im Jahre 1913 im gleichen erlage erschienenen Schrift des Verfassers „Elektrische raßenbahnen und straßenbahnähnliche Vorort- und Überndbahnen". Diese war absichtlich knapp gehalten, verzichte daher auf die Behandlung verschiedener wichtiger Fran, die jetzt nachgeholt sind. Wenn auch in der vorliegenn Arbeit die Straßenbahnen den breitesten Raum einnehmen, konnte doch nebenher auf die Elektrisierung der Staatshnen, den Ausbau der großstädtischen Schnellbahnen, die hnellstraßenbahnen, auf die Wechselbeziehungen zwischen roßstadtentwicklung und Bahnverkehr und schließlich auf e durch den Krieg entstandenen Tarifnöte eingegangen wern. Wegen der Gemeinsamkeit vieler Fragen, z. B. der omversorgung oder der Linienverbindungen, hat der Verser diese Grenzgebiete für alle Bahnarten, Fernbahnen, idtebahnen, Vorort- und städtische Bahnen mitbehandelt. sollte und konnte im Rahmen der vorliegenden Schrift eine schöpfende Darstellung aller Bau- und Betriebsanlagen nicht geben werden. Die Aufgabe aber, einen sachlichen Überck über das in Frage kommende Gebiet und vor allem den i Errichtung von Bahnunternehmen maßgebenden Körperhaften Richtlinien zu geben, ist dem Verfasser vorzüglich lungen.

Auf den geschichtlichen Teil ist nicht weiter einzugehen. n wird darin erinnert, wie jung das elektrische Bahnwesen ch ist, da es bis 1880 im Ortsverkehr nur Pferde- und mpfstraßenbahnen gab. Erst 1882 wurde die erste Umndlung einer Pferdebahn in eine elektrische Straßenbahn f der Strecke Charlottenburg-Spandauer Bock vorgenomn. Mit der Einführung des elektrischen Betriebes auf den ndoner Untergrund-Schnellbahnen im Jahre 1897 beginnt e flottere Entwicklung der modernen Stadtschnellbahnen.

Zum eigentlichen Gegenstande übergehend, macht der Verfser den Leser mit den Arten der elektrischen Bahnen und nt ihrer rechtlichen Stellung bekannt. Bei Behandlung der twurfsfragen sind vorweg die Vor- und Nachteile des mpfbetriebes und des elektrischen Betriebes in nach Nummrn geordneten Sätzen kurz und treffend gegenübergestellt.

Die nächsten Unterabschnitte sprechen sich über die Verkehrsart, Reisegeschwindigkeit, die Spurweite, Gleisart, die Betriebsmittel, Stromart und Stromspannung aus; die Betriebsmittel sind besonders eingehend behandelt. Weiter ist, so weit es der Raum gestattete, ein Überblick über das große Gebiet der Stromversorgung und Stromverteilung gegeben; einige Angaben über die wirtschaftlichste Lage der Wagenhallen und Werkstätten schließen sich an.

Besondere Beachtung verdient der Abschnitt, in dem die für die Linienführung und Bauausführung maßgebenden Gesetze, Vorschriften und Bedingungen behandelt sind. Im besonderen sind von den die Eisenbahngesetzgebung betreffenden Fragen die der Benutzung öffentlicher Wege, der Ansprüche der Anlieger, Mitbenutzung fremder Gleise, der Bahnkreuzungen, der Kreuzung von Wasserwegen, der Leitungsanlagen, der Bergbauinteressen, der Bedingungen der Reichspost und der Landesverteidigung sowie des Bahngrundrechts erörtert.

Unter den wirtschaftlichen Fragen nimmt die der Verkehrsstatistik eine hervorragende Stelle ein. Diese bildet auch die Grundlage für die Untersuchungen über die Bauwürdigkeit einer Bahn, die sich zu stützen haben auf die Anlagekosten, die zu erwartenden Verkehrseinnahmen im Zusammenhang mit dem Fahrpreiswesen, die Betriebsausgaben einschließlich der Rücklagen.

Bei der Festsetzung der betriebstechnischen Grundlagen der Linienführung war auf die Bewegungswiderstände und auf den Reibungswiderstand zwischen Rad und Schiene, die Zugkraft, Beschleunigung und Verzögerung und schließlich auf die Neigungs- und Krümmungs-Verhältnisse der Bahnen und auf die Bauausführung näher einzugehen.

In dem von den verkehrstechnischen Grundlagen der Linienführung handelnden Abschnitt ist das nötigste über den Inlandverkehr und den örtlichen Verkehr ausgeführt. Dem Zwecke des Buches entsprechend, ist die Linienführung der Straßenbahnen besonders eingehend betrachtet und hierbei auch ihrer unterirdischen Führung gedacht. Der Anschauung, daß „ein selbständiges unterirdisches Straßenbahnnetz seine schweren Fehler hat", ist durchaus beizustimmen; ebenso anzuerkennen, daß eine unterirdische Straßenbahn nur auf kurzen Strecken ausnahmsweise angebracht sein kann, z. B. zur Unterfahrung von Verkehrsknotenpunkten ersten Ranges oder von bedeutenden, verkehrsreichen Straßenzügen (Unter den Linden in Berlin) oder fremden Bahnen (Hauptbahnen). Wenn in diesem Zusammenhange auf den Spreetunnel Berlin-Treptow Bezug genommen ist, so muß darauf hingewiesen werden daß mit dem Bau dieses in den Jahren 1895—1899 nach dem Vortriebschild-Verfahren zu Probezwecken hergestellten eingleisigen rd. 582 m langen Bahntunnels lediglich der Beweis für die Ausführbarkeit der für Berlin geplanten Nord-Süd-Untergrundbahn in dem wasserführenden Berliner Untergrund erbracht werden sollte.

Der Schlußabschnitt beschäftigt sich mit den bautechnischen Grundlagen der Linienführung, den Bodenverhältnissen, der Straßenbefestigung, dem Straßenquerschnitt und der Gleislage. Der angehängte umfangreiche, alphabetisch geordnete Literaturnachweis und ebenso das Sachregister werden dem Leser gute Dienste leisten. Dem von großer Sachkenntnis zeugenden Werk, das dem Praktiker ein ausgezeichnetes Hilfsmittel sein wird, ist weite Verbreitung zu wünschen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Bentheimer Kreis-Bahn.

Am 1. Juni wird der an der Strecke ..ntheim-Gronau zwischen den Stationen Gronau und Driland gelegene ..ltepunkt „Bauverein" für den Per..nenverkehr eröffnet.

Bentheim, den 27. Mai 1920. (572)

Der Betriebs-Direktor.

2. Güterverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B (Tfv. 1 b).

..it Gültigkeit vom 15. Juni 1920 wer.. die Stellen „Ammoniakwasser, ..nthetisches, rohes, zur Kunstdünger..rikation bestimmt" nebst Anmer..ng sowie „Gaswasser (Abfall- und ..schwasser der Leuchtgas- und Koks..rikation) usw." — siehe Tarifstelle „..ngemittel" des Spezialtarifs III — ..rsetzt durch:

„Ammoniakwasser, synthetisches, rohes, und Gaswasser, auch konzentriertes oder destilliertes.

Ammoniakwasser, gereinigtes, oder Salmiakgeist (Lösung von reinem Ammoniakgas in Wasser) gehört zur Allgemeinen Wagenladungsklasse."

Berlin, den 1. Juni 1920. (573)

Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Badischer Gütertarif.

Mit sofortiger Wirkung wird die Gebühr für Verwägen, für Beihilfe beim Auf- und Abladen, für Benutzung der Holzverladekranen, für Anhängezettel und Benachrichtigungen sowie die Ladegebühr für die Bodenseestationen erhöht. Die Gebühr für bahneigene Unterschlagskeile wird aufgehoben. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 29. Mai 1920. (571)

Eisenbahn-Generaldirektion.

Ab 1. Juni 1920 tritt eine Erhöhung der Sätze des Militärtarifs ein. Nähere Auskunft erteilen die Bahnhöfe. Das alsbaldige Inkrafttreten gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (570)

Rinteln-Stadthagener Eisenbahn-Gesellschaft.

Nordwestdeutsch-bayerischer Gütertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Langendamm (Han.), Schäferhof, Estorf (Weser), Landesbergen (Han.) und Leese-Stolzenau in den Tarif einbezogen.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen und in der nächsten Nummer des gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeigers.

Frankfurt a. M., 31. Mai 1920.

Eisenbahndirektion. (574)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin. Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

V E   Econ

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 39. Berlin, den 9. Juni 1920. LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.
Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, **amtliche Bekanntmachungen** an das Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.
Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 8 M. für das Vierteljahr bezogen werden.
Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 40 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 45 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 50 Pf. abgegeben.
Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 1.35 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.
Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24.**
Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Inhalt:

Die fortgesetzt steigenden Gestehungskosten der Zeitung zwingen zu folgenden Preiserhöhungen, die am 1. Juli d. Js. in Kraft treten:

Der Preis der Zeitung beträgt fortan:

bei Bezug durch Buchhandel und Post 16.— M. für das Vierteljahr, bei direkter Zusendung unter Streifband innerhalb des deutschen und deutsch-österreichischen Staatsgebietes 80.— M., nach sämtlichen anderen Staaten 90.— M. für den Jahrgang,

einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.

Der Preis für die Privatanzeigen wird auf 2.40 M. für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum erhöht.

Die Rentenkampfneurose.

Von Gerichtsassessor **Dr. Fritz Zimmermann** in Essen, Justitiar der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft.

Die häufigste Unfallkrankheit ist die Unfallneurose. Ihre Bedeutung für die Haftpflichtprozesse der Eisenbahnen rechtfertigt eine nähere Erörterung über das Wesen dieser Krankheit und ihrer Abart, der Rentenkampfneurose, deren geschichtliche, medizinische, psychologische und juristische Grundlage nachstehend geschildert werden soll.

1. Aus der Geschichte der Medizin ergibt sich, daß zuerst in England nervöse Störungen nach Eisenbahnunfällen bemerkt wurden. Man nannte sie railway spine und faßte die Krankheit als Folge einer Schädigung des Rückenmarks auf. Die Krankheit galt für schwer heilbar. In Deutschland, wo Ende der achtziger Jahre die Unfallkrankheiten nach Einführung des Unfallversicherungsgesetzes erhöhte Bedeutung gewonnen hatten, nahm Prof. Oppenheim die Forschungen wieder auf. Er kam zur Überzeugung, daß ein Unfall neben seelischen auch mechanische Erschütterungen hervorrufen könne, und daß beide Vorgänge dieselben funktionellen Störungen im zentralen Nervensystem ohne anatomische Veränderungen entstehen lassen könnten. Die neue Krankheit nannte er traumatische Neurose, und mit seinem ersten Buch beginnt jener wissenschaftliche Streit, der wohl jetzt erst zugunsten der Gegner Oppenheims entschieden worden ist. Die Unfallneurose war vor jener Zeit überhaupt nicht bekannt gewesen. Es tauchten nachher alsbald die Gegner auf, die behaupteten, ohne Unfallrenten gäbe es auch keine Unfallneurosen, und es handele sich lediglich um eine Unfallgesetzkrankheit. Demgegenüber wurde eingewandt, die Krankheit sei, wie es auch tatsächlich der Fall war, noch nicht ganz geklärt. Es entspräche dem humanen Geist der Sozialversicherung und des Haftpflichtgesetzes, dem Verletzten weit entgegenzukommen. Auch wurde angeführt, daß der reiche Fiskus doch den armen Verletzten reichlich entschädigen müsse. Die Anhänger Oppenheims setzten sich mit ihrer Lehre immer wieder durch. Die Ärzte, die die Ansicht vertraten, daß die Heilung der Neurose ein Erziehungsproblem und Arbeit ein Heilungsmittel sei, wurden als Rentenquetscher und Volksfeinde verschrieen und der mangelnden Humanität geziehen. Dann kamen jedoch die heftigen Gegenangriffe, insbesondere

von Bernhard, gegen die „unerwünschten Folgen der Sozialpolitik“ und die Rentenseuche. Mehr und mehr setzten sich jetzt die Ärzte durch, die auf die vorwiegend seelische Entstehung und Bedingtheit der meisten Unfallneurosen hinwiesen und ihre Ansicht durch Heilungserfolge mit Psychotherapie belegten. Eine überraschende Bestätigung erfuhr diese Auffassung durch die Heilungserfolge bei den Kriegsneurosen. Der Münchener Neurologentag 1916 schloß sich der Auffassung an, daß die traumatische Neurose überhaupt keine besondere Krankheit sei, ebensowenig wie die Kriegsneurose, und daß sich die Krankheitserscheinungen in die bekannten Krankheitsbilder einreihen ließen. Allgemein wurde die Gesundheitsschädlichkeit der Dauerrenten, der Heilwert der Gewöhnungsrenten und der werteschaffenden Berufsarbeit betont. Oppenheim selbst konnte sich den Heilungserfolgen der Gegner und seinen eigenen Kriegserfahrungen nicht verschließen, sprach selbst gegen die Dauerrenten und gab zu, daß er die Häufigkeit der Hysterie unterschätzt habe.

2. Unfallneurosen sind nach den jetzigen Erfahrungen heilbare Krankheiten mit sehr günstiger Prognose, wenn nicht Gesetzgebung und Rechtsprechung bei den seitherigen Fehlern beharren. Die meisten Unfallneurosen sind nicht organische Krankheiten, sondern lediglich funktioneller Natur. Das schließt nicht aus, daß Mischformen mit organischen Krankheiten vorkommen, wenn diese auch gerade bei Eisenbahnunfällen seltener sind. Neben den Emotions- (Schreck- oder Angst-) Neurosen kommen auch noch die Kommotionsneurosen nach Gehirn- oder Rückenmarkserschütterungen (letztere ist die alte railway spine) vor. Man kennt ferner Mischformen nach organischen Schädigungen mit Neurosen. Ferner ist eine Einteilung in primäre und sekundäre Neurosen gerechtfertigt[1]). Die ersteren (meistens Schreckneurosen und akute Hysteriephasen) sind Reaktionen auf den Unfall selbst, die zweitgenannten Reaktionen auf das Entschädigungsverfahren (wie die Prozeß- und Rentenkampfneurosen). Letztere hängen mehr oder weniger ursächlich mit dem Unfall zusammen. Man wird sie daher 1. in Unfall- und Prozeßneurosen, 2. in reine Prozeßneurosen einteilen können. Die primäre Form einer nicht mit dem Unfall ursächlich zusammenhängenden, sondern nur aus Anlaß desselben entstandenen Krankheit ist die reine Begehrungsneurose oder die Rentenhysterie. Außerdem sind Krankheiten mit und ohne Krankheitsdisposition (neuropatische und psychopatische Veranlagung) zu unterscheiden. Die Disposition ist natürlich nicht Unfall f o l g e, aber die Rechtsprechung läßt vielfach den Eisenbahnunternehmer auch hierfür haften.

3. Man teilt die funktionellen Neurosen in Neurasthenie, Hysterie und Hypochondrie ein. Letztere hat wenig Bedeutung. Es gibt daher eine Rentenneurasthenie und Rentenhysterie und die Hystero-Neurasthenie als Mischform. Zur Erörterung der psychologischen Grundlagen dieser Psychoneurosen sind einige Bemerkungen über Wesen und Äußerungen der Krankheit notwendig. Die Neurasthenie ist eine Ermüdungskrankheit. Die Krankheitsäußerungen erklären sich zwanglos aus dem Schwächegefühl, so die Sehnsucht nach Ruhe und Rente, das Ausweichen vor dem Lebenskampf, die mangelnde Entschlußkraft, das Schwanken zwischen Furcht und Hoffnung, die in der Erwartung nahe beieinander liegen (Befürchtungs- und Begehrungsvorstellungen). So erklären sich die Sicherungsbestrebungen, die zu hohen Ansprüchen führen, Sicherungen gegen alle möglichen Krankheitsrückfälle und Vorfälle des Lebens, ohne daß der Nervöse bedächte, daß die Gesundheit wieder Stärke verleiht, und daß es eine absolute Sicherheit im Leben überhaupt nicht gibt. Aus dem Schwächegefühl erklärt sich auch das Mitleidheischen bei den Gerichten und die Sucht, andere herabzusetzen, um selbst stärker zu erscheinen (Vorwurf der Prozeßverschleppung, der unsozialen Gesinnung, Beeinträchtigungsideen gegenüber dem Arzt).

Das Wesen der Hysterie liegt in ihrer Beeinflußbarkeit, in der Möglichkeit, seelische Vorstellungen in körperliche Leiden umzusetzen. So erklärt sich der jähe Stimmungswechsel, die urteilslose Unterwerfung unter jeden Eindruck, mag er auch unrichtig sein, wie ein Schlagwort, dem die Begriffe fehlen. Der Hysterische erleidet z. B. einen Schreck, ist im Augenblick sprachlos und wird stumm. Er wird nach einem Schreck — man denke an die Kriegsneurotiker und Zitterer — von einem heftigen Zittern der Arme befallen. Der Arzt gibt ihm unter dem Vorwand, er habe eine vorzügliche, aber sehr bittere Arznei, ein Stück Zucker in einer Oblate. Der Hysterische schmeckt in seiner Vorstellungskraft das Bittere und wird durch Suggestion geheilt. Der Hysterische stellt sich vor, daß jede Unfallneurose schwer heilbar sei und daß in j e d e m Falle eine lebenslängliche Rente gezahlt werden müsse (während der Normale bei einer Krankheit zunächst nur daran denkt, geheilt zu werden), und wird schwer krank durch eine Art Genesungsstreik infolge Autosuggestion. Daß ein Gericht mit dem hohen Ansehen des Reichsgerichts durch Gewährung einer Dauerrente einen heilbaren Hysterischen unheilbar machen kann, ist leider richtig. Derartige Unfallrentner fürchten nachher die „drohende“ Heilung und werden durch den Müßiggang krank.

Hysterie und Neurasthenie haben viele Berührungspunkte. Schwache Menschen sind leicht beeinflußbar und umgekehrt. Der Unterschied zwischen den akuten Hysteriephasen (schwere Lähmung, Blindheit, Taubheit, Zittern) und den meisten Neurosen liegt darin, daß die ersteren sofort und zunächst unbewußt entstehen. Die Begehrungsneurosen entwickeln sich langsam aus kleinen nervösen Anfängen mit meist bewußten Begehrungsvorstellungen, und die Kranken werden zu mürrischen, arbeitsunlustigen und querulierenden Menschen[2]). Vielfach wird angenommen, daß die Krankheit nur bei Frauen vorkommt und mit dem Sexualleben zusammenhängt[3]). Letzteres ist, wie die Unfallneurosen zeigen, nicht ausschließlich der Fall, und der Krieg hat bei der Kriegsneurosen (hysterische Flucht in die Krankheit) die Häufigkeit der männlichen Hysterie, und zwar auch bei Männern, die durchaus nichts Weibisches an sich haben, erwiesen. Auch die Streikhysterie ist ein weites Gebiet.

Die Erklärung scheint mir darin zu liegen, daß Hysterie die Krankheit der reproduktiven Naturen ist, und daß auch übermächtige Ereignisse und das Fernbleiben von der gleichmäßigen Arbeit eine Überwältigung zur Krankheit herbeiführen können. Der Gesunde hat das Erlebnis. Er findet sich damit ab, weil er stärker ist, die Arbeit hilft ihm dazu. Dagegen das Erlebnis h a t den Hysterischen. Er muß damit abgefunden werden. Beim Hysterischen sind die (erotischen) Triebe stärker als die logischen Hemmungen. Während im Anfang eines harmonischen Kunstwerkes immer der Logos, die klare Erkenntnis, ist, ist im Beginn der Hysterie, jener disharmonischsten aller Krankheiten, eine verworrene Idee, die durch eine starke, aber einseitig arbeitende Phantasie in Krankhafte umgesetzt wird. Der Gesunde beherrscht sich und ist daher frei, der Hysterische ist unfrei in sklavischem Gehorsam.

Die Grenzlinien zwischen Gesundem und Krankem sind vielfach nur fließend. Ebenso wie zwischen Bösem und Gutem viele Gradunterschiede sind, und das Böse wegen seiner Anregung für jeden Fortschritt und jede Entwickelung unentbehrlich ist. Der Künstler wird manchmal (vergl. Goethe

[1]) Vgl. Horn: Nervöse Erkrankungen nach Eisenbahnunfällen. 2. Aufl. (Besprochen in Nr. 7, S. 67, Jahrgang 1919 d. Ztg.)

[2]) Nägeli: Unfalls- und Begehrungsneurosen.

[3]) Hystera heißt Gebärmutter. Die Freud'sche Neurosenlehre führt j e d e Hysterie auf sexuelle Traumen (Trauma = Verwundung) zurück.

Werther) ins Grenzland des Psychopathologischen hinüberschweifen, ohne daß das Werk krankhaft wäre. Man darf eben nicht alles, was über die Norm hinausgeht, als krankhaft bezeichnen. Habgier und Angst sind Aeußerungen einer normalen Seelenverfassung. Sie können ins Krankhafte gesteigert werden. Ebenso wie Wünsche, wenn sie den ganzen Vorstellungskreis beherrschen, oder die Befürchtungen vor etwas Unerwünschten krankhaft gesteigert werden und zu Wunschneurosen führen können, die nur aus einem Punkte heilbar sind, wenn sie aus einem Punkte entstanden sind. Auch die Grenzlinien zwischen Simulation, Aggravation und Hysterie, zwischen bewußten und unterbewußten Seelenzuständen sind fließend. Der Kampf ums Recht geht langsam in eine Rachewunschneurose oder eine Rentenkampfhysterie, in Querulieren mit seelischen Zwangszuständen und Gleichgewichtsstörungen über, bei denen jedes Angemessenheitsgefühl fehlt.

4. Die Gesetzesfassung und die Rechtsprechung haben leider nicht günstig gewirkt, eher die Entwicklung der Rentenkampfneurosen gefördert. Der Heilungszweck des Gesetzes ist vielfach ganz hinter das Entschädigungsverfahren zurückgedrängt worden. Zunächst kennt das Haftpflichtgesetz unbegrenzte Leistungen, was natürlich als Anreiz zu hohen Ansprüchen wirkt. Die Rechtsprechung hat mit Rücksicht auf die Oppenheim'sche Lehre jede erzieherische Tätigkeit durch Hervorhebung der Heilungspflicht, wie sie im Sinne des Gesetzes gelegen hätte, als aussichtslos aufgegeben und dadurch die Hemmungslosigkeit nur größer gemacht. Das Reichsgericht hat aber auch die Rechte der Eisenbahnen augenscheinlich aus Rücksicht einer durchaus einseitigen und mißverstandenen „Humanität" zu Ungunsten der Eisenbahnen eingeschränkt. Die Einrede der höheren Gewalt ist aus dem Gesetz gestrichen.[4]) Die Einrede des mitwirkenden Verschuldens des Verletzten besteht nicht mehr, nachdem § 254 B.G.B. auf das Haftpflichtgesetz für anwendbar erklärt wurde. Nicht mehr bei mitwirkendem, sondern nur bei überwiegendem Verschulden tritt Haftungsbefreiung ein. An die Beweispflicht der Verletzten werden die geringsten Anforderungen gestellt. Die Pflicht zur Aufmerksamkeit im Verkehr wird nicht genügend hervorgehoben. Das Rückgriffsrecht der Eisenbahnen gegenüber den Tierhaltern ist durch die Anwendung des § 840 Abs. 3 B.G.B., dessen Anwendung gesetzlich nicht gerechtfertigt ist, ausgeschlossen worden. Die Folge davon war, daß die Eisenbahnen diese durchaus einseitige und auf die Volksgesundheit leider nicht günstig wirkende Rechtsprechung dadurch zu umgehen suchten, daß sie außergerichtliche Vergleiche schlossen. Bei dieser Gelegenheit fand man überraschenderweise das Heilmittel — die Abfindung, die seither das wichtigste Heilmittel für Unfallneurosen geworden ist. Nach der Abfindung fangen die meisten Unfallneurotiker, die von Aerger, Prozeßaufregungen, Müßiggang und von dem Druck des Unfallerlebnisses befreit sind, sehr rasch wieder zu arbeiten an und werden vollwertige Arbeitskräfte. An Simulation ist dabei nicht gedacht. Die gleichen Erfahrungen mit geradezu glänzenden Heilungserfolgen machte man in Dänemark, Schweden und der Schweiz, wo Abfindungszwang mit zeitlich begrenzten Leistungen besteht. In der Schweiz kann bei nervösen und hysterischen Kranken eine Abfindung mit einem Betrag einer gleichbleibenden oder fallenden Rente von längstens 3 Jahren erfolgen. Daraus ergibt sich mit großer Deutlichkeit, daß die meisten Unfallneurosen Wunschneurosen sind, die nicht entstehen oder rasch heilen, wenn die Wunschversagung gesetzlich vorgeschrieben ist.[5]) Die Ansprüche der Unfallneurotiker waren infolge der recht entgegenkommenden und nachgiebigen Rechtsprechung so hoch geworden, daß selbst das Reichsgericht sich der übertriebenen Ansprüche nicht mehr erwehren konnte. Dieser Entwickelung verdankt die m. E. wichtige Entscheidung des Reichsgerichts über Rentenkampfneurosen ihre Entstehung.[6]) Die Entscheidung folgt dabei der veränderten Auffassung über das Wesen der Unfallneurosen, deren vorwiegend seelische Entstehung dabei anerkannt wird. Bei ausgesprochenen Rentenkampfneurosen, dieser Zweckkrankheit und dieser Inkarnation einer verworrenen Begehrlichkeit, verneint das Reichsgericht jeden ursächlichen Zusammenhang mit dem Unfall, oder es läßt den Einwand der selbstverschuldeten Krankheit zu. Bei Prozeßneurosen soll der Eisenbahnunternehmer nur dann haften, wenn er gegenüber bewiesenen Forderungen kein Entgegenkommen gezeigt hat.

Das wichtigste Heilmittel bei Neurosen, die Abfindung, ist nach der jetzigen Rechtslage nur schwer durchzusetzen. Sowohl nach § 616 der Reichsversicherungsordnung als nach § 843 B.G.B. hat nur der Verletzte das Recht, den Antrag auf Kapitalabfindung zu stellen. Von seinen Zustimmungen und seinem guten Willen hängt daher alles ab. Daß der ärztliche Rat zur Abfindung ein „wichtiger Grund" zur Antragstellung ist, und daß die Abfindung sich nach der voraussichtlichen günstigen Heilwirkung richten muß, also nicht einer Dauerrente entsprechen darf, hat das Reichsgericht bereits anerkannt. (R.G. Bd. 73.) Die Folge davon ist, daß ein angemessener Abfindungsantrag überhaupt nicht zu erhalten ist. Die Kranken wollen ja alle nur eine Entschädigung haben, die langjährigem Siechtum entspricht. Gegenüber nicht genesungswilligen Kranken sind sowohl die Aerzte[7]) als auch die Eisenbahnunternehmer vollkommen machtlos. Manche Gerichte helfen sich allerdings dadurch, daß sie kurzfristige Gewöhnungsrenten, die rasch sinken, zubilligen unter Abweisung weiterer Ansprüche. Wird ein Abfindungsantrag nicht gestellt, so muß eben eine Rente zugebilligt werden. Man müßte eventl. zur Überzeugung kommen, daß auch eine Abfindungsverweigerung als ein Verschulden angesehen wird, das jeden Anspruch zerstört oder zum wenigsten das Antragsrecht auf den Haftpflichtigen übergehen läßt. Eine solche Entscheidung würde eine Weiterbildung der sehr wichtigen Entscheidung des Reichsgerichts über die Nichtberechtigung der Operationsverweigerung sein, wodurch das Reichsgericht endlich einmal die Pflicht zur Gesundung aufgestellt hat. Eine Abfindungsverweigerung scheint mir noch ein größeres Verschulden zu sein als die Operationsverweigerung, da die Abfindung nicht wehe tut. Auf Grund des Vorhergesagten halte ich den Vorschlag von Privatdozent Dr. med. Horn, der eine Abänderung des § 843 des B.G.B. dahin wünscht, daß eine Abfindung auf ärztlichen Rat hin auch ohne Antrag oder auch auf Antrag des Haftpflichtigen, nicht nur des Kranken, zugebilligt werden darf, für einen gesundheitspolitisch und eisenbahnpolitisch sehr wichtigen Vorschlag. Eine Begrenzung der Leistungen bei Psychoneurosen (nicht bei allen Krankheiten) auf etwa 5 Jahre, nach dem Vorgang der schweizerischen Gesetzgebung, würde verhindern, daß statt Rentenneurosen Abfindungsneurosen entstehen und sicher als Prozeßvorbeugung wirken. Eine solche Begrenzung entspricht dem jetzigen Stand der ärztlichen Wissenschaft. Fehler, soweit sie menschlich ausschließbar sind, werden dabei vermieden werden können. Eine Ablehnung aller Ansprüche bei Unfallneurosen scheint mir nicht gerechtfertigt, weil es unbillig wäre, echte funktionelle Nervenkrankheiten schlechter zu stellen als organische Schädigungen.

---

[4]) Vgl. die Abhandlungen von Seligsohn und Schmidt-Ernsthausen in Egers Zeitschrift 1920.

[5]) Nägeli: Über den Einfluß von Rechtsansprüchen auf Unfallneurosen. Bei Erdbeben z. B., wo keine Entschädigung in Frage kommt, heilen schwere Neurosen nach ein paar Monaten.

[6]) R. G. Bd. 75.

[7]) Über die Schwierigkeiten der Rechtslage für Ärzte, die dem Kranken zur Gesundheit verhelfen wollen, vgl. die Erörterungen in der Zeitschrift für Bahn- und Bahnkassenärzte.

Wenn ein solcher Abfindungs- und Heilungszwang eingeführt wird, so wird einmal dem genesungswilligen Kranken dadurch geholfen. Der Nichtgenesungswillige findet, sobald er auf eigene Kosten krank sein muß, den Heilungswillen sehr bald wieder. Die Haftpflicht der Eisenbahnen wird auf ein einigermaßen angemessenes Maß zurückgeführt, und der Allgemeinheit werden Arbeitskräfte wieder zurückgegeben, die bei der jetzigen Praxis als mißmutige Unfallrentner dem Arbeitsmarkt verloren gehen. Gleichmäßige Arbeit ist eben kein Fluch, sondern ein Segen und das wichtigste Heilmittel für Unfallneurosen.

Ueberprüfung der Fahrpreisermäßigungen im Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I.

Am 14. Januar 1920 hat in Stuttgart der in der 119. und 120. Sitzung der ständigen Tarifkommission eingesetzte Unterausschuß zur Überprüfung der Bestimmungen über Fahrpreisermäßigungen getagt und folgende Beschlüsse gefaßt:

1. Die Fahrpreisermäßigung für Fahrten zu wissenschaftlichen und belehrenden Zwecken, für Schulfahrten und für Fahrten nach und von Ferienkolonien (Ausführungsbestimmung C IV zu § 12 EVO.) soll im allgemeinen in der bisherigen Form beibehalten werden. Um aber die mehrfach beobachtete, zu weite Auslegung des Begriffs „Schulausflug“ zu unterbinden, erachtete es der Unterausschuß für zweckmäßig, im Tarif zum Ausdruck zu bringen, daß gemeinschaftliche Fahrten zum Besuch von Theatervorstellungen, zur Veranstaltung von Konzerten, zur Teilnahme an der Beerdigung von Schülern oder Lehrern, oder anläßlich der Konfirmation oder Firmung nicht als gemeinschaftliche Schulausflüge im Sinne dieser Bestimmung gelten. Außerdem soll die Fahrpreisermäßigung von und nach Ferienkolonien fernerhin von der Beibringung einer Bescheinigung der Ortsbehörde über die Mittellosigkeit der Kinder abhängig gemacht werden.

2. Die Fahrpreisermäßigung für Unterstützte (Stipendiaten) des Deutschen Museums von Meisterwerken der Naturwissenschaft und Technik in München (Ausführungsbestimmung C V zu § 12 EVO.) wird aufgehoben. Der Unterausschuß war der Ansicht, daß sich die Vergünstigung unter den jetzigen Verhältnissen nicht mehr rechtfertigen lasse und wichtige Gründe grundsätzlicher Art gegen ihre Beibehaltung sprächen.

3. Ebenfalls aufgehoben wird die Fahrpreisermäßigung zugunsten der Jugendpflege (Ausführungsbestimmung C VI zu § 12 der EVO.). Es sei nicht ersichtlich, weshalb zu derartigen gemeinschaftlichen Ausflügen die Eisenbahn benutzt werden müsse. Eine Kräftigung der Jugend sei auch durch Spaziergänge usw. in der näheren Umgebung möglich. Auf jeden Fall gehe eine geldliche Inanspruchnahme der Eisenbahn für die Bestrebungen der Jugendpflege in Anbetracht der augenblicklichen Finanzlage zu weit.

4. Die Fahrpreisermäßigung zugunsten der öffentlichen Krankenpflege soll bei Konferenzreisen der Vorstandsmitglieder sowie bei Reisen zur Ausübung der Aufsicht (Ausführungsbestimmung C VII A a) und d) zu § 12 EVO.) fortfallen. Ferner findet eine Beschränkung der Vergünstigung auf Benutzung der III. Wagenklasse statt, und außerdem wird bestimmt, daß die Ausweise zur Erlangung der Fahrpreisermäßigung für die Zukunft ausnahmslos nur noch für einfache Fahrt ausgestellt werden. Zur Begründung dieser Maßnahme wurde im Unterausschuß ausgeführt, daß die Vereine usw. in der Aufhebung der Fahrpreisermäßigung für Konferenzreisen eine nennenswerte Schädigung ihrer Interessen nicht erblicken könnten, nachdem die Vergünstigung in der 115. Sitzung der ständigen Tarifkommission bereits auf Reisen zu Konferenzen über Angelegenheiten der öffentlichen Krankenpflege von allgemeiner Bedeutung beschränkt worden sei. Der Begriff „Reisen zur Ausübung der Aufsicht“ sei außerordentlich dehnbar, zumal der Kreis der zu Revisionsreisen berechtigten Personen im Tarif nicht näher umschrieben werde. Nach Ausscheidung der Konferenz- und Revisionsreisen, von denen namentlich die ersteren auf die Benutzung der II. Klasse eingestellt gewesen seien, liege ein Bedürfnis, die Fahrpreisermäßigung weiterhin für die II. Klasse zuzugestehen, nicht mehr vor. Die bisherige ausnahmsweise Behandlung der Rückreisefahrten finde im heutigen Fahrkartensystem keinerlei Begründung mehr.

5. Die Ermäßigung zugunsten der Magdalenenstifte (Ausführungsbestimmung C VII B zu § 12 EVO.) soll künftighin wegfallen. Die Vergünstigung, die nur historisch zu erklären sei, habe zu vielerlei Berufungen Veranlassung gegeben und stelle in der Tat eine ungerechtfertigte Bevorzugung gegenüber anderen kulturell und sozial gleichwertigen Vereinen dar.

6. Von der Ausführungsbestimmung C VIII zu § 12 EVO. bleibt die Fahrpreisermäßigung für mittellose Kranke und andere hilfsbedürftige Personen im allgemeinen bestehen. Aber die Vergünstigung für Mitglieder von Krankenkassen und Versicherte von Versicherungsanstalten sowie für Mannschaften der Handelsflotte bei der Aufnahme in Erholungsheime des Vereins „Seemanns-Erholungsheim, e. V.“ in Berlin sollen aufgehoben werden. Die Fahrpreisermäßigung für Mitglieder von Krankenkassen usw. sei im Jahre 1902, also zu einer Zeit eingeführt worden, wo die Löhne der Arbeiter noch verhältnismäßig niedrig gewesen seien. Während man damals noch von bedürftigen Personen habe sprechen können, hätten sich heute gerade für die Arbeiter die Verhältnisse wesentlich geändert. Ebenso verbiete die augenblickliche Finanzlage den deutschen Eisenbahnen, für Angehörige der Handelsmarine durch Hinnahme von Einnahmeausfällen Mittel zu opfern.

7. Auch bei der Fahrpreisermäßigung zum Zwecke der Arbeitsvermittelung (Ausführungsbestimmung C IX zu § 12 EVO.) wird vom Unterausschuß Aufhebung empfohlen und diese Maßnahme mit der Besserung der Lohnverhältnisse der Arbeiter begründet.

8. Die Fahrpreisermäßigung für Kriegsteilnehmer (Ausführungsbestimmung C X zu § 12 EVO.) soll im allgemeinen in der bisherigen Form bestehen bleiben. Ebenso soll bei der Fahrpreisermäßigung für deutsche Kriegsbeschädigte (Ausführungsbestimmung C XI zu § 12 EVO.) von einer Änderung der Ermäßigung in einschränkendem Sinne abgesehen werden. Die zu dieser letzten Fahrpreisermäßigung gestellten Anträge, die Geltungsdauer der Jahresausweise zur Erlangung der freien Beförderung der Begleiter auf 3 oder 5 Jahre auszudehnen, sowie die Ausdehnung der Fahrpreisermäßigung zugunsten von Fahrten in höheren Wagenklassen mit Fahrkarten für niedrigere Klassen, wurden aus grundsätzlichen Erwägungen abgelehnt.

9. Nach der im Unterausschuß einmütig vertretenen Ansicht liegt infolge der geänderten politischen Verhältnisse und in Anbetracht der schlechten Finanzlage der deutschen Eisenbahnen ein Grund zur Beibehaltung der Fahrpreisermäßigung für Angehörige der freiwilligen Kriegskrankenpflege (Ausführungsbestimmung C XII zu § 12 EVO.) nach Beendigung der Rückbeförderung der deutschen Kriegsgefangenen nicht mehr vor. Da diese Rückbeförderung wohl noch einige Zeit dauern wird, beschloß der Unterausschuß Aufhebung der Fahrpreisermäßigung, jedoch nicht vor dem 1. Oktober 1920.

Vorausgesetzt, daß im Geschäftsgang der ständigen Tarifkommission infolge der Verreichlichung der deutschen Eisenbahnen keine Änderung eintritt, unterliegen diese Beschlüsse des Unterausschusses der Genehmigung durch die voraussichtlich im Juni d. J. abzuhaltende Vollsitzung der ständigen Tarifkommission und die vermutlich im Dezember d. J. tagende Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen. Ihre Durchführung im Tarif dürfte daher nicht vor dem 1. April 1921 zu erwarten sein.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die Tarifpolitik der preußischen Staatseisenbahnen.** Die Tariferhöhungen bei den Staatseisenbahnen konnten mit den Preiserhöhungen nicht Schritt halten. Sie finden ihre natürliche Grenze in der Leistungsfähigkeit des Wirtschaftslebens, da sie nicht so weit geführt werden dürfen, daß der Verkehr dauernd Schaden erleidet. Es ist deshalb eine neue Durcharbeitung der Tarife nach Maßgabe der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit in Vorbereitung. Trotzdem sind die finanziellen Ergebnisse an sich keineswegs ungünstig. Der März, in dem die letzte Tariferhöhung eintrat, brachte eine Steigerung der Einnahme von 200 Millionen auf 727 Millionen Mark, also um 527 Millionen! Dieses Ergebnis wurde erzielt trotz des Generalstreiks und der Vorgänge im

Ruhrrevier. Es läßt darauf schließen, daß bei normalem Betriebe die preußischen Gebiete Einnahmen von 800 bis 1000 Millionen Mark monatlich erbringen müssen. Läßt sich der Betrieb weiter verbessern, so muß auch die Einnahme entsprechend höher werden. Dieses Ergebnis ist um so beachtenswerter, als das Gebiet der preußischen Eisenbahnen ja durch den Friedensvertrag sich verkleinert hat. Jedenfalls sind die deutschen Verkehrsunternehmungen in ihrem Kern gesund und aussichtsreich, daß bei Eintreten normaler Verhältnisse an ihrer Zukunft nicht gezweifelt werden darf. Sie werden auch finanziell dem Reiche eine Enttäuschung kaum bringen können. Dabei ist allerdings vorausgesetzt, daß auch im inneren Betriebe der Verwaltung die durch den Krieg und den Achtstundentag etwas ins Wanken geratene Wirtschaftlichkeit wieder hergestellt wird, wozu durch besondere Prüfungsausschüsse der Anstoß gegeben ist.

— **Berlin-Rom in 54 Stunden.** In die Sommerfahrpläne sind die ersten internationalen Wagen zwischen Berlin und Rom aufgenommen worden, die vom Anhalter Bahnhof täglich verkehren. In der Richtung nach Rom fährt der Wagen in dem Schnellzug D 22 um 7^{45} vorm. ab und zwar über Leipzig-Hof-Regensburg (7^{45} abends) nach dem Brenner (5^{20} früh). Von dort geht die Reise nach Verona (an 2^{15} nachm.), wo Anschlußzüge bereitstehen und zwar nach Mailand (an 11^{00} nachts) und nach Venedig (an 6^{00} abends). Der Romzug verläßt Verona um 2^{30} nachm. und trifft am nächsten Morgen um ^{20} in Rom ein, wo für die Weiterreise nach Neapel sofortiger Anschluß vorgesehen ist; mit dem Anschlußzuge treffen die Reisenden um 2^{00} nachts in Neapel ein. In der Gegenrichtung fährt man von Neapel um 5^{35} nachm. ab, verläßt Rom um 1^{20} nachts und trifft am Nachmittage des nächsten Tages in Verona ein, wo von Venedig (ab 9^{30} vorm.) und von Mailand (ab 7^{15} vorm.) je ein Zug Anschluß nach Berlin hat, Ankunft ^{30} abends im Zug D 2.

— **Streik bei der Crefelder Eisenbahn.** Aus Crefeld wird der „D. Allg. Ztg." unterm 28. Mai gemeldet, daß das gesamte Personal der Crefelder Eisenbahngesellschaft wegen Lohnforderungen in den Ausstand getreten ist. Der Betrieb ruht auf allen Strecken.

— **v. Frauendorfer Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium.** Der bisherige bayerische Verkehrsminister v. Frauendorfer ist zum Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium und zum Leiter der Zweigstelle München der Reichseisenbahnen ernannt worden.

— **Baden und die Reichseisenbahnen.** Der Übergang der badischen Staatsbahnen an das Reich hat sich anstandslos vollzogen. An der Spitze der Zweigstelle Baden des Reichsverkehrsministeriums steht der badische Finanzminister Köhler. Durch diese Regelung tritt die große Bedeutung zutage, welche die badische Regierung besonders auf die Aufrechterhaltung direkter Einflußnahme in der Übergangszeit legt. Dies zeigte sich auch bei den vorausgegangenen Verhandlungen im badischen Landtage über den Übernahmevertrag, indem an dessen Annahme einige in die Form von Wünschen und Erwartungen gekleidete Anträge geknüpft wurden. Im wesentlichen sind diese Anträge schon s. Zt. im Reichsrate behandelt, zum Teil ist ihnen dort auch schon entsprochen worden. Zwei mit der Verstaatlichung der Bahnen zusammenhängende Fragen sind einstweilen noch offen geblieben, d. i. die 1. die in Baden betriebenen und künftig zu errichtenden Kraftwagenlinien, und 2. die staatlichen Rheinhäfen in Mannheim und Kehl nach § 1 des Übernahmevertrages als Zugehörige der Bahnen ebenfalls an das Reich übergehen sollen. Über diese beiden Fragen sind noch Verhandlungen im Gange. In der letzten Sitzung des Haushaltsausschusses des badischen Landtages vor dem Übergang würde der Verwaltung der badischen Staatseisenbahnen die volle Anerkennung für die bisherige erfolgreiche Leitung der badischen Staatsbahnen ausgesprochen.

— **Wiederaufnahme der Rheinschiffahrt Mannheim-Basel.** Nach Überwindung außerordentlich großer, durch die politischen Verhältnisse verursachter Schwierigkeiten haben die Rheinschiffahrts-A.-G. vorm. Fendel in Mannheim und die Badische A.-G. für Rheinschiffahrt und Seetransport in Mannheim den direkten Schiffsverkehr nach und von Basel wieder aufgenommen.

— **Gegen die Beförderung schwarzer Truppen nach Polen.** Die Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner und Staatsbediensteter teilt der „D. Allg. Ztg." mit: Angesichts der Bemühungen der französischen Regierung, durch Entsendung schwarzer französischer Truppen vermittels der deutschen Eisenbahnen den von den Russen bedrängten Polen zu Hilfe zu kommen, hat die Leitung der Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner und Staatsbediensteter beschlossen, ihren Mitgliedern die glatte Verweigerung von Diensten zur Beförderung von Ententetruppen für Polen gegen Rußland zu befehlen.

— **Unterbringung von Kindern deutscher Eisenbahner in Schweden.** Wie aus Stockholm unterm 1. d. M. gemeldet wird, hat die Vereinigung der schwedischen Eisenbahnbeamten beschlossen, etwa 100 Kinder von deutschen mittleren Eisenbahnbeamten für den Sommer in Schweden unterzubringen. Der Stockholmer Bahnvorstand, Direktor Ericson, trifft dieser Tage in Berlin ein, um die Reise vorzubereiten. Das schwedische Anerbieten, das sich zahlreichen anderen schwedischen Liebeswerken gegenüber der notleidenden deutschen Jugend würdig anreiht, ist aufs wärmste zu begrüßen.

— **Weiterer Ausbau der bayerischen Wasserwege.** In der Sitzung des Finanzausschusses am 1. d. M. wurde die Regierungsvorlage angenommen, wonach der zur Fortführung der Mainkanalisierung genehmigte Kredit von 75 Millionen Mark auf die Vorarbeiten einer Großschiffahrtsstraße von Wernfeld bis Nürnberg und den Ausbau der Donau von Kehlheim bis Regensburg und von Passau bis zur Reichsgrenze einschließlich Wasserkraftausnutzung ausgedehnt wird.

Österreich.

— **Ein neuer Gütertarif.** Die Arbeiten für die anläßlich der Budgetberatung in der Nationalversammlung in Aussicht gestellte Tarifreform sind nunmehr beendet, und es liegt der Entwurf der Grundlagen für einen neuen Gütertarif der österreichischen Staatsbahnen vor. Über diesen wird vom Staatsamt für Verkehrswesen mitgeteilt: Der Entwurf der Grundlagen für einen neuen Gütertarif der österreichischen Staatsbahnen ist vornehmlich dem Bestreben entsprungen, aus dem bisherigen Tarifsystem jene Härten zu beseitigen, die infolge der während und nach dem Kriege wiederholt durchgeführten linearen Tariferhöhungen entstanden sind. Es soll dies dadurch geschehen, daß die minder tragfähigeren Güter und Entfernungen unter gleichzeitiger stärkerer Heranziehung der belastungsfähigeren Güter und Entfernungen von den Frachtauslagen tunlichst entlastet werden. Hierauf fußt insbesondere die im Entwurfe vorgesehene Ermäßigung der Kohlen- und Kokstarife und die Einführung eines besonderen Rohstofftarifes, welch letzterer gegenüber den geltenden Frachtsätzen Nachlässe bis zu 39 % enthält, und schließlich die Gewährung besonders billiger Tarife für Gemüse, Kartoffeln und Obst. Bei den Gütern der Klassen A, B und C, in die neben Rohstoffen und Halbfabrikaten auch Fertigwaren eingereiht sind, ferner beim Spezialtarife 1 (Getreide und Mahlprodukte) sowie beim Spezialtarife 3 (Erze) treten gleichfalls, und zwar in den mittleren und weiteren Entfernungen Frachtermäßigungen ein. Die als Folge dieser Ermäßigungen sich ergebenden Mindereinnahmen mußten durch eine entsprechende Höherhaltung der Frachtsätze für die tragfähigeren Artikelgruppen und für geringere Entfernungen wettgemacht werden, weshalb die Frachtsätze der Eilguttarife des Frachtstückgutes sowie die Nahverkehrsfrachtsätze der normalen Wagenladungsklassen entsprechend dem Werte der in sie eingereihten Güter hinaufgesetzt wurden. Die hierdurch eintretenden Frachtverteuerungen können, da die absolute Höhe der Frachtsätze bei den kleineren Entfernungen eine noch verhältnismäßig geringe ist, für die Volkswirtschaft nicht besonders fühlbar werden, zumal auch diese Frachterhöhungen rasch abfallen und auf verhältnismäßig kurze Entfernungen schon vollständig abgebaut sind. Schließlich wird beabsichtigt, im Verkehre mit den Lokalbahnen die bisherige gebrochene Frachtberechnung für Kohlen und Rohstoffe fallen zu lassen. Wenn auch im Hinblick auf die finanzielle Lage des Staates in dem neuen Gütertarife der österreichischen Staatsbahnen nicht allen Wünschen der heimischen Volkswirtschaft Rechnung getragen werden konnte, so bedeutet dieser Tarif zufolge der in Aussicht genommenen frachtlichen Erleichterungen immerhin eine sicherlich nicht unwirksame Unterstützung der auf den Wiederaufbau unserer Volkswirtschaft gerichteten Bestrebungen.

— **Die Domänen der Staatseisenbahngesellschaft.** Die Gesellschaft hat Vertreter nach Bukarest entsandt, wo die Verhandlungen über die Umwandlung der Domänen sowie der Industrien der Staatseisenbahngesellschaft, welche auf den von Rumänien erworbenen Gebieten liegen, geführt werden. Diese Unternehmungen und Betriebe sollen in eine besondere rumänische Aktiengesellschaft umgewandelt werden. Die Aktien würden der Staatseisenbahngesellschaft übergeben und unter Umständen an deren Aktionäre ausgefolgt werden.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Der Rechnungsabschluß der Buschtiehrader Bahn.** In der letzten Sitzung des Verwaltungsrates der Buschtiehrader Eisenbahn wurde der Rechnungsabschluß für 1919 festgestellt. Er ergibt, wie wiederholt angekündigt wurde, einen großen Fehlbetrag, so daß das Unternehmen nach nahezu einem halben Jahrhundert zum erstenmal nicht in der Lage ist, eine Dividende auszuschütten. Der Fehlbetrag für das gesamte Unternehmen beträgt rund 11,4 Millionen. Beim A-Netz ergibt sich ein Fehlbetrag von 3,6 Millionen, der sich nach Heranziehung des Gewinnvortrages von 0,4 Millionen auf 3,2 Millionen vermindert; beim B-Netz ein Fehlbetrag von 7,8 Millionen Kronen. Der Generalversammlung wird vorgeschlagen werden, die Verlustbeträge vorzutragen. Das äußerst ungünstige Ergebnis wurde durch die Steigerung der Personalkosten und aller Betriebsstoffe verursacht. Die persönlichen Auslagen sind um 30 Millionen und die sachlichen um 9,7 Millionen gestiegen. Diesen standen Mehreinnahmen von nur 38,5 Millionen gegenüber. Im einzelnen stellt sich die Betriebsrechnung folgendermaßen dar: Aus der A-Strecke wurden eingenommen: Für Personen und Gepäck 7,8 (+ 2,1) Millionen, für Güter 27,9 (+ 14,9) Millionen, Kriegszuschlag 3,6 (+ 1,9) Millionen, Wagenmiete usw. 1,4 (— 0,7) Millionen, zusammen 40,8 (+ 18,2) Millionen Kronen. Die B-Strecke hat vereinnahmt: Für Personen und Gepäck 9,8 (+ 3,5) Millionen, für Güter 33,8 (+ 15,7) Millionen, Kriegszuschlag 4,4 (+ 2,2) Millionen, verschiedene Einnahmen 1,4 (— 1,2) Millionen, zusammen 49,4 (+ 20,3) Millionen Kronen. Die Ausgaben betrugen bei A 41,6 (+ 23,06) Millionen und bei B 52,8 (+ 26,7) Millionen Kronen. Von der weiteren Entwicklung des Verkehrs, so heißt es in dem Berichte des Verwaltungsrates, der in den letzten Monaten bereits eine erfreuliche Steigerung aufweist, wird es abhängen, ob die neuen Tariferhöhungen die an sie geknüpften Erwartungen einer Festigung der finanziellen Verhältnisse des Unternehmens in vollem Ausmaße erfüllen werden.

Ungarn.

— **Gesetzentwurf über die Ausfuhrgebühr.** Finanzminister Baron Korányi hat in der Nationalversammlung einen Gesetzentwurf über die Ausfuhrgebühr unterbreitet, welcher mit der Tatsache begründet wurde, daß infolge der niedrigen Bewertung der ungarischen Valuta im Auslande bei der Warenausfuhr Gewinne erzielt werden, die den Gegenwert für die Arbeit bei weitem übersteigen. Es erscheint daher geboten, daß das Ärar einen Teil dieses Gewinnes zur Deckung der allgemeinen Bedürfnisse in Anspruch nehme. Ferner besteht die Absicht, durch diese Gebühr zu verhindern, daß der Inlandspreis einzelner wichtiger Gegenstände, insbesondere Rohstoffe, durch übermäßige ausländische Nachfrage den Stand der Weltmarktpreise erreiche. Der Finanzminister soll daher ermächtigt werden, für die Ausfuhr einzelner Waren eine Ausfuhrgebühr einzuheben. Ferner soll der Finanzminister ermächtigt werden, aus volkswirtschaftlichen Gründen in einzelnen Fällen die Ausfuhrgebühr zu ermäßigen oder ganz von ihrer Erhebung abzusehen.

— **Vaterländische Kundgebung der Arbeiter der Debreczener Staatsbahn-Werkstätte.** Die Arbeiter dieser Werkstätte haben eine große Versammlung abgehalten, in der einhellig der Beschlußantrag angenommen wurde, daß die Arbeiterschaft in unverbrüchlicher Treue an dem vielgeprüften Vaterlande hänge und jegliches Streben verurteilt, das die Kraft des ungarischen Staates zu schwächen geeignet wäre, die Wiedererwerbung seiner alten Rechte und seines unversehrten Gebietes hemmen oder die wirtschaftliche und moralische Wiedergeburt verhindern würde. Demgegenüber erwartet die Arbeiterschaft von einer jeden politischen Partei, daß sie die gesellschaftlichen Forderungen der ins namenlose Elend gestürzten Arbeiter — soweit die Kräfte des Staates reichen — nach Tunlichkeit fördern werde.

Niederlande.

— **Güterbeförderungsdienst der niederländischen Eisenbahnen.** Seit dem 17. Mai d. J. sind die Güterdienste der Niederländischen Staatsbahngesellschaft und der Holländischen Eisenbahngesellschaft vereinigt und haben ihren Sitz in Utrecht. Schriftstücke, welche den Güterbeförderungsdienst auf den niederländischen Eisenbahnen betreffen, sind an die Direktion bzw. den Chef des Betriebes der Niederländischen Eisenbahnen in Utrecht zu richten, während Schriftstücke, welche sich auf den kommerziellen Dienst, das Gütertarifwesen, die Reklamationen und Unregelmäßigkeiten über die Güterbeförderung beziehen, nach wie vor, insoweit sie die Holländische Eisenbahngesellschaft betreffen, nach Amsterdam, und insoweit sie die Niederländische Staatsbahn anbelangen, nach Utrecht zu richten sind.

Übrige europäische Länder.

— **Mangel an geschulten Beamten in Polen.** Aus Posen wird unterm 5. d. M. gemeldet: Hier macht sich das Fehlen von geschulten Beamten zurzeit schon stark bemerkbar. Die Eisenbahnbeamten sind wohl noch in der Lage, den Außendienst notdürftig zu versehen, aber in den Kassen, Abrechnungsstellen, überhaupt im Bürobetrieb geht es bereits drunter und drüber. Die Bahnhofsverwalter, die früher Rottenarbeiter waren, sind natürlich nicht in der Lage, die von ihnen verlangten Abrechnungen zu machen. So wenden sie sich an deutsche Bahnhofsvorsteher um Unterstützung. Bei den Steuer- und Zollämtern sieht es ähnlich aus. Ein deutscher Lehrer, der im polnischen Dienst verblieben ist, hat seit Januar 1919 noch kein Gehalt, sondern nur Gehaltsvorschüsse erhalten, angeblich, weil bei den zuständigen Regierungsstellen sachkundige Leute, insbesondere Kassenbeamte nicht vorhanden sind. Er muß seine Gehaltsforderungen selbst feststellen und bei der Regierung anfordern.

— **Zur Vereinigung der französischen Eisenbahnen.** Nach dem „Journal“ hat der Abgeordnete Loucheur einen Gesetzentwurf ausgearbeitet über die Vereinigung der französischen Eisenbahnen einschließlich der Staatsbahnen zu einer Aktiengesellschaft mit einem Kapital von einer halben Milliarde Franken. Es sollen Arbeiteraktien geschaffen werden, die ausschließlich Eigentum des Personals sein sollen, das sich zu einer Genossenschaft vereinigen soll.

— **Orientexpreßzug.** Infolge Streiks der italienischen Angestellten der internationalen Schlafwagengesellschaft war seit 21. April der Verkehr des Orient-Expresses unterbrochen. Nunmehr wird aus Brig gemeldet, daß dieser Streik beendet und am 4. d. M. der normale Verkehr des Orientexpreßzuges wieder aufgenommen wurde.

— **Eisenbahnunfall in Monfalcone.** Wie aus Mailand gemeldet wird, stieß infolge falscher Weichenstellung der Schnellzug Triest-Venedig in Monfalcone um Mitternacht vom 1. zum 2. Juni auf einen Zug mit österreichischen Flüchtlingen. Zwei Wagen wurden aufeinandergeschoben. Bis jetzt wurden fünf Tote und drei Verletzte aus den Trümmern gezogen. Nach den vermißten Flüchtlingen befürchtet man, daß sich die Zahl der Toten auf acht beläuft.

— **Lloyd George und die Eisenbahner.** Nach dem amtlichen Bericht über die Konferenz Lloyd Georges mit der Abordnung der Eisenbahner, in der die Weigerung der irischen Eisenbahner, Munitionssendungen zu befördern, besprochen wurde, sagte Lloyd George einer Reutermeldung aus London vom 5. d. M. zufolge: Die Frage ist von größter Wichtigkeit; denn es handelt sich um einen Versuch, politische Entschließungen zu beeinflussen, nicht auf dem gesetzmäßigen Wege, sondern durch die Drohung, das industrielle Leben des Landes in Verwirrung zu bringen. Wenn ich einem solchen Wunsch Vorschub leisten wollte, wäre das gleichbedeutend mit einem Verzicht auf die Regierungsgewalt.

Fremde Erdteile.

— **Die chinesischen Staatsbahnen.** Nach dem letzten Jahresbericht des Verkehrsministeriums der Republik China, der das Kalenderjahr 1918 behandelt, hatte China ein Eisenbahnnetz von 11 001 km Länge, wovon 6453 km Staatsbahnen, 683 km Bezirks- und Privatbahnen unter Leitung des Verkehrsministeriums und 3865 km Privatbahnen waren, über die das Ministerium nur die Aufsicht ausübt. Im Verhältnis zur Größe und Einwohnerzahl des Landes ist das ein unbedeutendes Eisenbahnnetz. Die Mehrzahl der chinesischen Eisenbahnen liegt nördlich vom Yangtse-Fluß. Das Betriebsjahr 1918 hat ein ungewöhnlich günstiges Ergebnis zu verzeichnen. Die Betriebseinnahmen der Staatsbahnen betrugen 77,7 Millionen Dollar (1 chin. Dollar ist ungefähr 2 *M* nach Friedenskurs), die Betriebsausgaben 34,3 Millionen; mit 11 Millionen Ausgaben und 1,2 Millionen Einnahmen aus den

schuldendienst ergibt das einen Gesamtüberschuß von 33,5 Millionen Dollar, d. s. 11,9 Millionen oder über 50 % mehr ls im Vorjahre. Das günstige Ergebnis ist z. T. darauf zurückzuführen, daß infolge Hochwassers im Vorjahre eine ängere Störung vorkam, die nun auf das nächste Jahr doppelt inwirkte: die infolge der Störung aus dem Vorjahre verbliebenen Reste mußten im Berichtsjahre erledigt werden. Der Betriebsüberschuß bedeutete eine Verzinsung des Anlagekapitals mit 10,4 %. Diesem günstigen Ergebnis steht allerdings die Tatsache gegenüber, daß ein Teil des Überschusses minderwertiges Papiergeld war, während die Ausgaben meist n Silber geleistet werden mußten. Die Kapitalien, die zum Bau der chinesischen Eisenbahnen nötig waren, sind meist m Ausland aufgebracht worden; diese Beträge mußten daher n Gold verzinst werden; da China Silberwährung hat und der ilberwert im Steigen war, konnte das ausländische Gold zu orteilhaften Bedingungen angekauft werden. Der Überschuß, er dem Staate zufällt, hat den Staatsbeitrag zu den Anlagekosten der Eisenbahnen mit 29 % verzinst. Die Betriebszahl betrug 47 %, im vorhergehenden Jahre 44 %. Der öffentliche Personenverkehr brachte 25,7 Millionen Dollar oder 12 % mehr ls im Vorjahre, der öffentliche Güterverkehr 44,5 Millionen oder 21 % mehr als im Vorjahre ein. Nur zwei von den 3 Strecken der Staatseisenbahnen konnten ihre Betriebsausgaben nicht decken; bei einer reichten die Einnahmen zwar hierzu, nicht aber zur Verzinsung der Anlagekosten aus; bei zwei weiteren wurde die Verzinsung mit 5 % nicht voll erreicht. Die acht verbleibenden Strecken von zusammen 740 km Länge brachten aber so viel ein, daß die schon erwähnte Gesamtverzinsung mit 10,4 % zustande kam. Die zehn mit Überschüssen arbeitenden Strecken bilden ein zusammenhängendes Netz. Bei weiterer Entwicklung durchgehenden Verkehrs erwartet man, daß auch den jetzt mit Fehlbeträgen arbeitenden Strecken so viel Verkehr zugeführt werden wird, daß diese Fehlbeträge verschwinden werden. Die chinesischen Staatsbahnen haben im Jahre 1918 fünf Lokomotiven beschafft und damit ihren Bestand auf 653 gebracht, die gegen 5 000 000 km zurücklegten. Ihr Wagenpark bestand aus 592 Personen- und 10 748 Güterwagen. Sie haben einen ziemlich hohen Bestand an Beamten und Arbeitern; auf das Kilometer entfielen 11,6 Bedienstete. Mit dieser Zahl stehen sie n der Mitte zwischen Japan mit 12,7 und Indien mit 10,6; Frankreich hat aber z. B. nur 8,7 und die Vereinigten Staaten sogar nur 3,9.

Bücherschau.

— **Eisen im Hochbau.** Ein Taschenbuch mit Zeichnungen, Zusammenstellungen und Angaben über die Verwendung von Eisen im Hochbau. Herausgegeben vom Stahlwerks-Verband, Aktiengesellschaft, Düsseldorf. Fünfte, völlig neu bearbeitete und erweiterte Auflage. Verlag von Julius Springer, Berlin W 9, 1920. Preis gebunden 16,— M. (der vom Börsenverein Deutscher Buchhändler vorgeschriebene 10 prozentige Teuerungszuschlag darf bei diesem Buche nicht erhoben werden).

Da sich die Freunde des Taschenbuches „Eisen im Hochbau" von Auflage zu Auflage mehrten, konnte schon seit längerer Zeit der Nachfrage nach dem Buche nicht mehr genügt werden; die letzte Auflage war ebenso wie die früheren bald nach Erscheinen vergriffen. Obwohl sich eine neue Auflage als dringend nötig erwies, mußte sie während der Kriegszeit immer wieder zurückgestellt werden. Die gewonnene Zeit konnte nutzbringend zu einer durchgreifenden Umgestaltung und Ergänzung des Inhalts verwendet werden; so kann man bei der vorliegenden fünften Auflage, die auf 441 Seiten angewachsen ist, füglich von einer Neubearbeitung sprechen. Neben willkommenen Ergänzungen früherer Abschnitte sind vollständig neue Abschnitte und neu berechnete Zahlentafeln eingefügt, die sowohl dem rechnenden wie dem entwerfenden Fachmann wesentliche Arbeitserleichterungen bieten werden. Hervorzuheben ist das Bestreben des Herausgebers, für die Bauteile nur solche Abmessungen zu wählen, die als Regelabmessungen meist auf Lager gehalten werden; dies führte zu weitestgehender Vereinheitlichung und zu beachtenswerten Vorschlägen für neue Normen.

Der Inhalt ist in zehn Abschnitte und einen Anhang gegliedert. Im ersten Abschnitt sind für I- und E-eisen die Werte der Restträgheitsmomente und Widerstandsmomente, die Werte der geraden Steghöhen und Angaben über die Nietanordnung in den Stegen, ferner die Grubenschienen nach den Bestimmungen des Vereins für bergbauliche Interessen, die Regelgrößen von Grobblechen nach den neuesten Walzlisten und die Normalwellblechliste, aufgestellt vom Verein deutscher Eisenhüttenleute, neu aufgenommen. Der zweite Abschnitt enthält die für den Entwurf und die Aufstellung von Eisenbauwerken notwendigen Angaben über Hölzer, Seile, Ketten und Laufkrane.

Bezüglich des dritten Abschnittes ist hervorzuheben, daß der aus den früheren Auflagen übernommene Inhalt einer eingehenden Durcharbeitung unterzogen und ergänzt wurde durch Tafeln der Tragfähigkeit der Niete und durch die für die Verwendung als Zug- und Druckstäbe erforderlichen Angaben für einfache und zusammengesetzte Querschnitte. In den Ausführungstafeln für zusammengesetzte Eisenstützen sind die Angaben für das Gesamtgewicht der Stützen und die Stützlängen bis zu 6 m hinzugekommen. Gebrauchsfertige Tafeln zur Berechnung der Trägheitsmomente von Blechträgern mit einer bis drei zusammengelegten Gurtplatten, von Stehblechen und von Nietlöchern in bestimmten Abständen sind neu eingefügt. Die Tafeln für leichte und schwere Blechträger sind erweitert durch die Werte der verschiedenen Trägheitsmomente, so daß alle Angaben für die Berechnung auf Durchbiegung oder als Druckstäbe vorhanden sind. Durch die Aufnahme weiterer Tafeln für genietete Träger aus Formeisen mit einer oder mehreren Gurtplatten, durch die Angaben zur Berechnung der Stehblechstöße und Gurtplattenlänge hat das Taschenbuch noch weiter gewonnen. Die Tafeln über Fenster- und Türträger, eiserne Fachwerkwände und Treppen enthalten alle notwendigen Unterlagen für die Berechnung und Ausführung derartiger Bauteile.

Im vierten Abschnitt ist unter den Angaben aus der Festigkeitslehre besonders die Knickfestigkeitsberechnung eingehender gewürdigt worden. Im fünften Abschnitt sind die in der früheren Auflage enthaltenen amtlichen Bestimmungen über die bei Hochbauten anzunehmenden Belastungen und Baustoffbeanspruchungen durch die inzwischen ergangenen Runderlasse ergänzt worden. Hilfstafeln zur Ermittlung der Eigengewichts-, Schnee- und Windlasten für die verschiedenen Dachneigungen erleichtern die Anwendung der Bestimmungen. Der Teil „Gültigkeitsbereich der preußischen ministeriellen Vorschriften" dürfte in dieser Vollständigkeit wohl zum ersten Mal dargestellt sein; er gibt Aufschluß insbesondere über die in den einzelnen deutschen Staaten behördlich festgelegten Abweichungen von den preußischen Vorschriften.

Der sechste Abschnitt ist gegen früher insofern verändert, als, abgesehen von erweiterten Angaben über die Berechnung von Trägern, besonders der durchlaufende Träger unter verschiedenen Belastungsarten jetzt eingehender behandelt worden ist. Der Abschnitt „Massive Decken zwischen eisernen Trägern" konnte gegen früher stark gekürzt werden; wir finden hier nur noch Tafeln der größtzulässigen Spannweiten derartiger Decken, nach den ministeriellen Vorschriften vom 23. November 1918 berechnet. Im siebenten Abschnitt haben die Angaben über Trägerbearbeitungen eine praktische Ergänzung durch Aufnahme der Werte der fertigen Ausführungsgewichte erfahren.

In dem neuaufgenommenen achten Abschnitt sollen dem Eisenbauer Hilfsmittel für Berechnung und Entwurf eiserner Fachwerkbinder, Vollwandrahmen, ebener und gewölbter Wellblechdächer, Glasdächer mit gewöhnlichen und kittlosen Sondersprosseneisen und für besondere Eindeckungen (Bimsbeton, Eternit) gegeben werden. Der neunte Abschnitt bringt eine Zusammenstellung der für den Hochbauer wichtigen Angaben über Auflagersteine, Auflagerplatten, Lager, Anker u. dgl.; u. a. werden Formeln zur Bestimmung der auftretenden Biegungsmomente und der erforderlichen Plattenstärken für die verschiedenen Lagerarten gegeben.

Schließlich werden im zehnten Abschnitt die aus der früheren Auflage übernommenen allgemeinen, für jeden Techniker wichtigen Angaben und Zahlentafeln in erweiterter Form gebracht. Man findet dort Zusammenstellungen über die Umwandlung verschiedener Maßeinheiten, ein Verzeichnis der griechischen Buchstaben, häufig vorkommende wichtige Zahlenwerte für π, einige wichtige mathematische Gleichungen, Aufschlüsse über Berechnungen von Flächen verschiedenster Art, die Umgrenzung des lichten Eisenbahn-Fahrraumes und des zulässigen Laderaumes usw. usw.

Schon aus der vorstehenden kurzen Inhaltsangabe ist zu erkennen, daß dem Verbraucher von Eisen im Hochbau durch die Benutzung des Taschenbuches ein überaus wertvolles Hilfsmittel bei seinen Arbeiten an die Hand gegeben wird; auch dem Eisenbetonfachmann, wie überhaupt dem Bauingenieur dürfte der Gebrauch des Buches nicht zuletzt wegen der wertvollen Zusammenstellungen aus dem Gebiete der Statik und der sonstigen Tafeln allgemeinerer Art von großem Nutzen sein.

— Fürst, Artur. **Die Welt auf Schienen.** Eine Darstellung der Einrichtungen und des Betriebes auf den Eisenbahnen des Fernverkehrs, nebst einer Geschichte der Eisenbahn. 539 Seiten mit über 400 Bildern und Beilagen. München, Albert Langen. Geb. 55 *M*.

Es ist zu begrüßen, daß von diesem Werk, das gleich bei seinem ersten Erscheinen vor noch nicht ganz zwei Jahren warme, ja begeisterte Anerkennung in der Fachwelt gefunden hat, schon eine neue Auflage nötig und trotz der heutigen Schwierigkeiten auch möglich geworden ist. So oft man das Werk in die Hand nimmt, freut man sich von neuem über die meisterhafte Art, wie Fürst bei seinem „Spaziergang durch die Welt auf Schienen" auch dem nicht technisch vorgebildeten Leser mühelos, scheinbar spielend alle die verschiedenartigen, meist so verwickelten technischen Einrichtungen des neuzeitlichen Eisenbahnbetriebs nicht etwa bloß zu beschreiben, sondern so anschaulich und lebensvoll vor Augen zu stellen vermag, daß ein wirkliches Verständnis für das innere Wesen dieser technischen Dinge und eine tiefe Freude an den darin sich offenbarenden Gedanken wachgerufen wird. Dank glänzender Schilderungskraft und geschickter Anordnung des aus den besten Quellen geschöpften Stoffes hält die Darstellung das Interesse des Lesers von Anfang bis zu Ende gleich lebendig, möge er im Geiste eine Fahrt auf dem Führerstande einer D-Zuglokomotive im einzelnen miterleben oder sich erzählen lassen, mit welchen Mitteln allmählich, von der Vermessung angefangen, der Unterbau für einen neuen Schienenpfad, über Täler hinweg und durch Berge hindurch, geschaffen wird, auf dem dann die Schnellzuglokomotive mit den „rollenden Häusern" dahinter oder die Güterzuglokomotive mit den langen Reihen der verschiedenartigen „Lastträger" sicher und rasch ihrem Ziele entgegenrollen können. Aus tausend trefflichen Einzelbildern ergibt sich schließlich ein Gesamtgemälde des ganzen Eisenbahnbetriebes in seiner wunderbaren Vielgestaltigkeit, so eindrucksvoll, daß es eine bleibende Förderung für jeden Leser — ob Fachmann oder nicht — bedeutet.

Das Wesentlichste über den Inhalt des Werkes im einzelnen ist unsern Lesern bereits durch den Leitaufsatz in Nr. 65 1918 bekannt. Wir können uns daher versagen, hierauf nochmals einzugehen. Wir begnügen uns damit, erneut auf das Werk hinzuweisen, das wie wenige geeignet ist, die Lust an schöpferischer Arbeit in den weitesten Kreisen neu anzufachen, ganz besonders aber in dem Eisenbahner jedes Dienstgrades oder Fachzweigs den früheren Stolz auf seinen verantwortungsvollen und gerade deshalb so schönen Beruf wieder wachzurufen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr.

Die pfälzische Station Waldmohr hat die Bezeichnung „Waldmohr-Jägersburg" erhalten.

Stuttgart, den 31. Mai 1920. (576)
Eisenbahn-Generaldirektion.

2. Ueberfuhrgebühren.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I (Tfv. 2000).

Mit Gültigkeit vom 15. August 1920 werden die Überführungsgebühren für Reisegepäck und Expreßgut zwischen Staatsbahn und Nebenbahn in Neustadt (Oberschlesien) (Anlage II C II des Tarifs) auf 60 ₰ für die ersten 30 kg und 20 ₰ für jede weiteren 10 kg erhöht.

Berlin, den 3. Juni 1920. (577)
Eisenbahndirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

3. Güterverkehr.

a) **Deutscher Eisenbahn - Gütertarif, Teil II, Heft C I b.**
b) **Staats- und Privatbahn-Tiertarif, Teil II.**

Am 15. Juni 1920 treten erhöhte Frachtsätze im Verkehr mit den Güternebenstellen Keitum (Sylt) und Westerland (Sylt) in Kraft.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.G.Bl. 1914, S. 455).

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 4. Juni 1920. (581)
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Für Brennstoffe des Ausnahmetarifs 6 (Kohlen usw.), besonderes Tarifheft vom 1. Oktober 1919, nach den Stationen Asch in Böhmen, Griesen (Obb.) Übergang, Haslau, Kufstein, Mittenwald Übergang, Pfronten - Steinach Übergang und Salzburg ist die Fracht in allen Fällen zu den Kohlensätzen des Spezialtarifs III (Abteilung B) zu berechnen, nach den Stationen Eisenstein, Furth i. Wald, Haidmühle, Lindau-Reutin, Passau Hbf. und Simbach (Inn) aber nur dann, wenn die Sendungen nicht im Inlande verbraucht, sondern ausgeführt werden sollen. Hierbei sind der Frachtberechnung bis auf weiteres die Entfernungen des Ostdeutsch-Bayerischen Gütertarifs in Verbindung mit den Anstoßentfernungen des Abschnittes VI Ziffer 1 im besonderen Tarifheft, enthaltend Ausnahmetarif 6, vom 1. Oktober 1919 Seite 9—16 zu Grunde zu legen.

Den Kohlensätzen des Spezialtarifs III (Abteilung B) der Allgemeinen Kilometertariftafeln ist eine Verschiebegebühr von 2 ₰ für 100 kg hinzuzurechnen. Im Verkehr von der Versandstation Mittelsteine (nur für den Versand der Johann Baptistagrube in Schlegel) kommt jedoch eine Verschiebegebühr nicht zur Berechnung.

München, den 28. Mai 1920. (582)
Tarifamt der Bayerischen St.-E.-B.
r. d. Rh.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft A, Abschnitt H, Übergangstarif mit Kleinbahnen.

Mit dem Tage der Inbetriebnahme der Ortelsburger Kleinbahn (Puppen-Friedrichshof) wird beim Übergang von Sendungen in Puppen von und nach der Kleinbahnstrecke Puppen-Friedrichshof die im Übergangstarif für den Verkehr mit Kleinbahnen vorgesehene Kürzung der Staatsbahnfrachtsätze der Station Puppen um 2 ₰ für 100 kg gewährt. Näheres ist bei den Güterabfertigungen zu erfahren.

Königsberg (Pr.), 27. Mai 1920. (579)
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1920 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Nauendorf - Gerlebogker Eisenbahn bereits bestehenden Frachtzuschläge erhöht und Frachtzuschläge für die bisher von Zuschlägen befreiten Güter der Ausnahmetarife 5 und 5 c neu eingeführt. Näheres enthält die am 7. 5. 20 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.G.Bl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 1. Juni 1920. (575)
Eisenbahndirektion.

Binnengütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 10. August 1920 wird der Ausnahmetarif 24 für Klarschlag und rohe Bruchsteine ohne Ersatz aufgehoben.

Dresden, am 5. Juni 1920. (583)
Eb.-Generaldirektion.

Gemeinsamer Binnentarif der Deutschen Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft (Badische Nebenbahnen).

Mit Gültigkeit vom 10. Juni wird zum vorbezeichneten Tarif der Ausnahmetarif 5 für Steinschlag und der Ausnahmetarif 5 c für Steingrus, Steinschutt und dergleichen eingeführt. Durch diesen Ausnahmetarif werden die für derartige Erzeugnisse geltenden Frachtsätze ermäßigt. Nähere Auskunft erteilt die Unterzeichnete.

Berlin, den 5. Juni 1920. (584)
Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft
Actiengesellschaft.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1920 wird die Station Saargemünd in den Tarif aufgenommen; Bildung der Tarifentfernung durch Anstoß von 39 km an die Entfernungen der Station Neunkirchen (Saar).

Dresden, am 4. Juni 1920. (580)
Eisenbahn-Generaldirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Vom 10. Juni d. J. ab werden vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde die Frachtzuschläge im Wechsel- und Binnen-Güterverkehr sowie die Umladegebühren erhöht. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen. (578)

Kerkerbach, den 5. Juni 1920.
Kerkerbachbahn-Aktien-Gesellschaft.
Der Vorstand.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

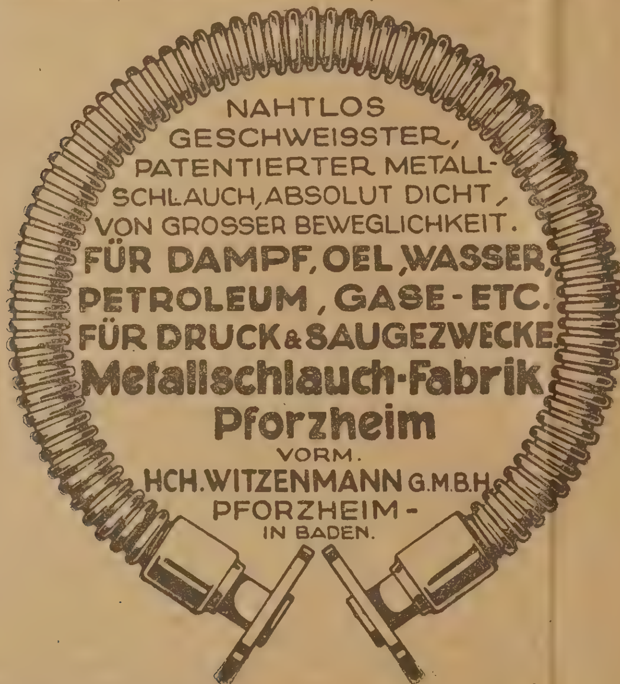
Nr. 40. Berlin, den 12. Juni 1920. LX. Jahrgang.

Die fortgesetzt steigenden Gestehungskosten der Zeitung zwingen zu folgenden Preiserhöhungen, die am 1. Juli d. Js. in Kraft treten:

Der Preis der Zeitung beträgt fortan:

bei Bezug durch Buchhandel und Post 16.— M. für das Vierteljahr, bei direkter Zusendung unter Streifband innerhalb des deutschen und deutsch-österreichischen Staatsgebietes 80.— M., nach sämtlichen anderen Staaten 90.— M. für den Jahrgang,
einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.

Der Preis für die Privatanzeigen wird auf 2.40 M. für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum erhöht.


NAHTLOS GESCHWEISSTER, PATENTIERTER METALL-SCHLAUCH, ABSOLUT DICHT, VON GROSSER BEWEGLICHKEIT.
FÜR DAMPF, OEL, WASSER, PETROLEUM, GASE-ETC.
FÜR DRUCK & SAUGEZWECKE
Metallschlauch-Fabrik Pforzheim
VORM.
HCH. WITZENMANN G.M.B.H.
PFORZHEIM - IN BADEN.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 40. Berlin, den 12. Juni 1920. LX. Jahrgang.

Inhalt:

Eine Neuerung im Signalwesen Frankreichs.

Eine Anzahl schwerer Unfälle, die auf das Überfahren des ltsignals zurückzuführen sind, hat den französischen Minter der öffentlichen Arbeiten veranlaßt, mit einem Rundreiben vom 19. November 1919 den Eisenbahnen Vorschrif- zur Erzielung erhöhter Betriebssicherheit zu machen. Er üpft damit an Vorgänge an, die sich vor dem Krieg abgeelt haben, die man aber im Kriege aus dem Auge verloren tte. Schon wiederholt hat der französische Minister darauf ngewiesen, wie notwendig es sei, alle Streckensignale mit rrichtungen zur Wiederholung des durch das Signal erteilten fehls auf der Lokomotive zu verbinden. Die Lösung dieser fgabe, sagt der Erlaß, sei von der größten Bedeutung für Sicherheit des Eisenbahnbetriebes, trotzdem sei man außer der Nordbahn damit noch nicht über den Versuch hinauslangt. Es gebe aber eine Anzahl Vorrichtungen zu diesem eck, die sich zur allgemeinen Einführung eigneten, und n müsse sich schleunigst für eine dieser Vorrichtungen entseiden. Die Schwierigkeiten, die dem entgegenstünden, ienen darauf zurückzuführen zu sein, daß man von den rrichtungen zu viel verlange. Da aber die Zahl der Unfälle, auf das Überfahren der Streckensignale zurückzuführen id, in der letzten Zeit stark zugenommen habe, müsse sofort f Abhilfe gesonnen werden. Als einstweilige Maßnahme zur endgültigen Entscheidung wird die Anwendung von allkapseln zur Unterstützung der Signalwirkung empfohlen. nn auch die allgemeine Anwendung von Knallkapseln nche Unbequemlichkeiten mit sich bringen würde, so sei ch schon eine beträchtliche Erhöhung der Betriebssicherheit erwarten, wenn wenigstens gewisse Signale mit Knallpseln versehen würden. Außerdem sollten die Züge, die f der freien Strecke zum Halten kommen, durch Knallsignale deckt werden. Der Minister faßt seine Anordnungen dahin sammen, daß er die Eisenbahnen auffordert, 1. alle Signale, en Gefahrstellung unbedingtes Halten bedeutet, und die rsignale vor Abzweigungen und ähnlichen Gefahrpunkten t Knallkapseln auszurüsten, es sei denn, daß sie schon mit chanischen oder elektrischen Vorrichtungen versehen sind, die Signale auf der Lokomotive wiederholen, und 2. vorschreiben, daß alle Züge, die auf Strecken mit Blockeinrichtung in größerer Entfernung als 1 km vom letzten Blocksignal entfernt auf der freien Strecke zum Halten kommen, durch Knallkapseln gedeckt werden, die in 1 km Entfernung vom haltenden Zug auszulegen sind. Diese Maßnahmen sind innerhalb zweier Monate (!) durchzuführen. Außerdem sollen die Versuche mit Vorrichtungen, die das Streckensignal auf die Lokomotive übertragen, fortgesetzt und so betrieben werden, daß Anfang 1920 mit der Einführung derartiger Vorrichtungen begonnen werden könnte.

Der Erlaß erweckt den Anschein, als ob der Minister unter dem Eindruck einiger Unfälle, die besonders erschreckende Folgen gehabt haben, Maßnahmen angeordnet hätte, deren Durchführung er selbst nicht für möglich halten kann. Zwar sind in Frankreich schon viele Signale mit Vorrichtungen zum Auslegen von Knallkapseln gepaart, die zum Teil zwangläufig mit dem Signal verbunden sind, zum Teil besonderer Handgriffe zu ihrer Bedienung bedürfen. Da nach den französischen Vorschriften der Zug nach Ablauf einer gewissen Wartefrist ein auf Halt stehendes Signal überfahren darf, müßten die Vorrichtungen zum Auslegen der Knallkapseln so eingerichtet sein, daß sie bei Haltstellung des Signals von der Schiene zurückgezogen werden können. Erfüllen sie aber diese Bedingung, so ist keine Sicherheit geboten, daß sie während der Zeit, wo das Signal die Weiterfahrt verbietet, auf der Schiene liegen. Diesem Mangel kann kaum abgeholfen werden.

Lebhaften Widerspruch erregt die Forderung des Ministers, alle Vorsignale bei Abzweigungen mit Knallkapseln auszurüsten. Dadurch würde, wie die Zeitschrift „Génie civil" bei Besprechung des Ministerialerlasses richtig hervorhebt, ein Riesenverbrauch an Knallkapseln entstehen, denn die Regel ist doch, daß das Vorsignal auch bei Haltstellung überfahren wird, und es müßten besondere Kräfte eingestellt werden, um die Vorsignale mit Knallkapseln zu versorgen. Da diese in erheblicher Entfernung vom Bahnhof zu stehen pflegen, würde damit beträchtliche Arbeit verknüpft sein. Es gibt allerdings Vorrichtungen, um eine größere Anzahl von Knallkapseln auf einmal aufzustapeln, von denen nach und nach je eine auf elektrischem Wege entzündet wird; der Lokomotiv-

führer kann dabei die Zündvorrichtung, wenn er das Signal rechtzeitig erkannt hat, abstellen. Hierdurch würde eine erhebliche Ersparnis an Knallkapseln und Bedienung erreicht werden. Innerhalb zweier Monate die Signale mit solchen Vorrichtungen auszurüsten, ist allerdings unmöglich. „Génie civil" schlägt daher vor, daß die Verwendung von Knallkapseln nicht auf alle Gefahrpunkte ausgedehnt, sondern auf besonders gefährdete Stellen beschränkt wird, was auch deshalb nötig erscheint, weil sonst das sich häufig wiederholende Explosionsgeräusch eine gewisse Abstumpfung erzeugen würde. Dabei wird richtig darauf hingewiesen, daß der Lokomotivführer nicht etwa zu dem Glauben verleitet werden dürfe, daß er durch dieses Geräusch auf jedes Signal aufmerksam gemacht werden müsse und deshalb in seiner Aufmerksamkeit beim Ausschauen nach den Signalen erlahmen dürfe, so daß er sich auf sein Gehör und nicht auf sein Gesicht verläßt. Dabei müßten besondere Arten von Knallsignalen vorgesehen werden, um dem Lokomotivführer bei Nacht anzuzeigen, ob er ein Halt- oder ein Vorsignal überfahren hat. Dies könnte durch die Zahl der ausgelegten Knallkapseln erreicht werden; da aber Versager vorkommen, ist dies ein sehr unsicheres Mittel, und die vom Minister vorgeschriebene Maßnahme wird als eine Waffe bezeichnet, die mit großer Vorsicht gebraucht werden muß. Die Knallkapseln sollten daher — so lautet die Schlußfolgerung des „Génie civil" — auf Signale beschränkt bleiben, die einen unbedingten Haltbefehl übermitteln.

Die Vorschrift, auf der Strecke liegen gebliebene Züge durch Knallsignale zu decken, die bisher nur für Strecken ohne Blockeinrichtung galt und nunmehr auch auf die mit Blockeinrichtung versehenen Strecken ausgedehnt wird, erscheint zwar zunächst einfach, ihre Durchführung hat aber sehr erhebliche Schwierigkeiten, die hier nicht näher erläutert zu werden brauchen. Um die hierbei nötige Verständigung zwischen Lokomotivführer und Zugführer einerseits und Schlußbremser andererseits zu ermöglichen, ohne daß letzterer den unter Umständen sehr langen Weg am Zug entlang zurücklegen muß, ist von der französischen Presse die Herstellung einer Fernsprechverbindung im Zuge gefordert worden, der ebenfalls erhebliche praktische Bedenken im Wege stehen.

Den neuen Vorschriften des französischen Ministers, die übrigens ebenso wie ihre Besprechung im „Génie civil" einen etwas naiven Eindruck machen, kommt also keine erhebliche Bedeutung für die Beseitigung der Gefährdung des Eisenbahnbetriebes durch das Überfahren eines auf Halt stehenden Signals zu, und ebenso verfehlt ist seine Forderung, daß schon Anfang 1920 mit der Einführung von Signalvorrichtungen auf der Lokomotive begonnen werden soll. Er kann sich allerdings in dieser Beziehung darauf stützen, daß er schon 1913 die Einführung dieser Signale verlangt hat, und daß die inzwischen vergangene Zeit genügt haben müßte, damit sich die Eisenbahnverwaltungen über die zu ergreifenden Maßnahmen schlüssig würden; er läßt dabei aber außer acht — jedenfalls mit Absicht —, daß während des Krieges die Erörterungen über d Einführung derartiger Neuerungen geruht haben. Jener Erl von 1913 verlangte übrigens auch von den Eisenbahnverwa tungen binnen zwei Monaten Anzeigen über die Maßnahme die sie zur Abwendung der mit dem Überfahren des Halts nals verbundenen Gefahren zu treffen gedächten. Dama wurde gefordert, daß auf allen Schnellzugslokomotiven e Schallsignal eingebaut würde, das mit einer Vorrichtung zu Aufzeichnen seiner Tätigkeit zu verbinden wäre, so daß m also feststellen könnte, wie oft ein Lokomotivführer d Haltsignal überfahren hat. Das sollte besonders den Erfo haben, daß es den Lokomotivführer zu größerer Aufmerksa keit anhielt, und hierdurch sollte die entgegengesetzte Wi kung, die es haben kann, wenn er sich auf das Schallsign verläßt, wieder aufgehoben werden.

Im Zusammenhang mit der Vorrichtung zur Übermittelu des Haltbefehls an den Lokomotivführer wird die Frage d selbsttätigen Anhaltens der Züge angeschnitten. Man schei in Frankreich schon seit geraumer Zeit besonderen Wert da auf zu legen, dem Lokomotivführer die Stellung der Strecke signale auf der Lokomotive anzuzeigen. Bei der Nordbahn i z. B. schon seit langem ein Schallsignal auf der Lokomoti eingeführt, das durch die „Krokodil"-Vorrichtung von La tigue und Forest betätigt wird. Bei der Orléansbahn gelt die Vorsignale als Haltsignale und sind mit Knallkapseln au gerüstet; hier ist also die Aufgabe, mit der sich der Minist in seinem Erlaß beschäftigt, in seinem Sinne gelöst. Für d Staatsbahnen hat der Minister die alsbaldige, allgemeine Ei führung einer Vorrichtung angeordnet, die mit Hilfe drah loser Übertragung elektrischer Wellen Schallsignale auf d Lokomotive auslöst; Versuche mit dieser Vorrichtung, d auf der Strecke Paris-Chartres gemacht worden sind, hab ein gutes Ergebnis gehabt. In den Voranschlag der Staat bahnen für 1920 sind 20 000 000 Frcs. zur allgemeinen Einfü rung dieser Vorrichtung eingesetzt. Es bleiben also noch Netze der P.-L.-M., der Südbahn und der Ostbahn, für die d Frage der Schallsignale auf der Lokomotive noch gelöst we den muß. Alle drei haben vor dem Kriege Versuche mit de artigen Vorrichtungen gemacht und werden voraussichtlich d schon genannte „Krokodil"-Einrichtung der Nordbahn ei führen.

Zum Schluß wirft „Génie civil" die Frage auf, ob durch Ei führung eines Schallsignals auf der Lokomotive die gestell Aufgabe gelöst ist oder ob nicht vielmehr in Anbetracht d zunehmenden Schwere der Züge und der gesteigerten G schwindigkeiten, sowie des immer dichter werdenden Ve kehrs noch andere Mittel zur Erhöhung der Betriebssiche heit anzuwenden sind. Es sieht sie zunächst in einer Ve besserung der Sichtbarkeit der Signale, namentlich bei Nac und weist dabei auf die Verbesserung der Beleuchtung m Hilfe von Azetylen und Elektrizität, sowie auf das Blin licht hin, mit dem in Frankreich auch bereits Versuche ang stellt worden sind.

Wiener Fremdenverkehr.

Von Regierungsrat Leopold Stockert, Wien.

Nationaltschechische Zeitungen bringen manchmal hämische Angriffe auf Wiens Wohlleben, um zu beweisen, daß die von der Entente angeordnete Versorgung Österreichs mit Brennstoff und Zucker überflüssig sei. Diese Angriffe, die zum fürchterlichen Schaden den Spott hinzufügen, sind leider vollständig ungerechtfertigt. Tatsache ist, daß hier vornehme Hotels und Restaurationen, insbesonders Nachtlokale, die wie Pilze aus der Erde schießen, gut besucht sind, trotz des allzu berechtigten Jammers über das zunehmende Elend des Mittelstandes, der Fixbesoldeten, Pensionäre kleinen und selbst größeren Rentner. Wiener sind es nicht oder zu allergeringstem Teil, sondern fremde Schieber und Kettenhändler, die, plötzlich durch ihr unsauberes Gewerbe zu Vermögen gelangt, es wieder verprassen und in Hotels Anschluß an d sogenannte vornehme Welt suchen, ohne ihn dort finden z können. Internationale Fremde, leider viele aus dem u früher angegliederten Osten, suchen hier billige Zerstreuun und bringen einen Fremdenverkehr, wie man ihn wed früher noch gegenwärtig wünschte.

Nach den Mitteilungen des N. Ö. Landesverbandes für Frei denverkehr, die selbstverständlich nicht jene hier seit Krieg beginn eingenisteten Galizier und nach dem Sturze Bela Ku hierher geflüchteten Ungarn enthalten, da diese großentei privat wohnen, hat seit dem Jahre 1913, dem letzten Vo kriegsjahr, und 1919 der Fremdenbesuch wesentliche Änd rungen erfahren. Und zwar waren nach Wien gekommen

	im Jahre 1913			im Jahre 1919		
	Fremde	%	Von den internat. Fremden entfallen Prozent auf	Fremde	%	Von den internat. Fremden entfallen Prozent auf
gesamt	595 624	100,0		286 446	100,0	
on Österrei-ner	374 931	63,0		195 654	68,3	
on internation. emde	(220 693)	(37,0)		(90 792)	(31,7)	
und zwar:						
garn	101 838	17,1	46,2	53 335	18,6	58,7
utsche	45 595	7,6	20,7	6 546	2,3	7,2
ssen	22 723	3,8	10,3	4 968	1,7	5,5
erikaner . . .	8 212	1.4	3,7	918	0,3	1.0
nänen	8 678	1,4	3,9	1 407	0,5	1,6
nzosen	6 838	1,2	3,1	676	0,3	0,7
gländer	5 339	0,9	2,4	623	0,2	0,7
iener	4 143	0,7	1,9	5 056	1,8	5,6
ben*)	2 510	0,4	1,1	12 679	4,4	14,0
stige	14 817	2,5	6,7	4 584	1,6	5,0
oben	595 624	100,0	100,0	286 446	100,0	100,0

) Südslawen.

Während nach dem vorstehenden Ausweis unsere wacke-. Freunde aus dem Mutterlande, dem Deutschen Reiche, im rjahre noch nicht den siebenten Teil ihrer Besucher vom hre 1913 gestellt haben, hat Italien, das uns den uns ver-zten Todesstoß und den Raub Südtirols schon verziehen , nach dem Bilderraub sofort und noch vor Ratifikation famosen Friedens von St. Germain begonnen, uns durch rwertung seines damals hohen Lirekurses zu helfen, indem dafür hier kaufte, was gut und schön war. Wer zum Muß-kauf gezwungen ist, kann den Käufer nicht wählen. Fran-en, Engländer und Amerikaner stellten kaum ein Zehntel früheren Besuches, doch hoffen wir insbesondere von den den letzteren auf steigenden Besuch Wiens. Serben, unter hen auch die ursprünglich österreichisch-ungarischen Süd-wen aufgezählt erscheinen, fanden sich zahlreich ein, und wird nach endlicher Eröffnung der Zollschranken und Ver-gerung der Schwierigkeit des Überganges aus den Rand-aten, insbesondere der Verkehr von der Tschechoslovakei, tz aller Eisenbahntariferhöhungen wieder den den wirt-aftlichen Beziehungen entsprechenden Aufschwung neh-n. Stammen doch viele Wiener aus Mähren, Schlesien und hmen, sind dort begütert und befreundet. Nach Behebung Paßschwierigkeiten wird, wenn auch Prag als Hauptstadt Tschechoslovakei einen Teil des ursprünglich nach Wien ichteten Fremdenverkehrs aufsaugen wird, diesem immer-n ein nennenswerter Zuzug erwachsen.

Österreichs Handelsbilanz hat vor Kriegsbeginn unter nen Aktivposten stets die Einnahmen aus dem Fremden-rkehr aufzählen können. Man war immer bemüht, sie zu igern, und besonders das von Fremden jederzeit bevorzugte rol forderte unentwegt und erlangte auch besondere Be-rzugung, obwohl Wien selbst aus dem so weit westlich sich wickelnden Fremdenverkehr nur kargen Gewinn zu erzie-n in der Lage war. Dabei machte man in Innsbruck arfe Unterscheidung zwischen Süd- und Nordtirol und be-spruchte für die Landeshauptstadt besondere Berücksich-tung.

Der Verlust Südtirols mit den Winterkurorten Meran, Bozen d Arco, den prächtigen Alpenhotels, aber auch der öster-chischen Riviera und besonders der böhmischen Bäder rfte die Einnahmen aus dem internationalen Fremdenver-kr, damit auch jenen Wiens, in der nächsten Zeit passiv ge-lten. Die zahlreichen Opfer ungenügender Ernährung hrend der letzten Jahre, vielleicht auch die der Über-ährung, wie Kriegsgewinner sie sich leisteten, besonders r zahlreich tuberkulos Gewordene, können nun in den erreichischen Alpenlanden nicht jene Kurbehelfe finden, ihnen angezeigt wären. Sie werden im Ausland Gene-ng suchen, und Wien dürfte davon den Hauptanteil stellen. ch im Auslande bekannte und beliebte Bäder, wie Gastein, ll und Baden, können dem Torso Österreich aus dem Frem-nverkehr nicht jene Einnahmen sichern, die seine bei dem hlechten Kursstande der Krone erhöhten Ausgaben ausglei-chen würde. Wiens Fremdenverkehr bedarf unbedingt neuer Verkehrseinrichtungen. Die Zufahrt hierher muß weniger verbilligt als erleichtert werden. Trotz der die einheimische Bevölkerung schier erdrückenden Höhe aller und beson-ders der Lebensmittelpreise, würde es an der Zufahrt inter-nationaler Fremder nicht fehlen. Da auch in ihren Heimat-ländern das Leben um das fünffache verteuert ist, bietet internationalen Fremden Wien, wo die fremde Währung ge-genwärtig das zwanzig- bis dreißigfache gilt, noch immer ge-nügend Anreiz zur Ausnützung der günstigen Konjunktur. Wenn aber diese endlich doch vorüber sein und das öster-reichische Geld wieder den ihm auch heute tatsächlich ge-bührenden Kurswert zurückerlangt haben wird, wie wird es dann mit dem internationalen Fremdenverkehr in Wien aus-sehen?

Wien behält, dank der Einsicht jener Mächte, die sich mit der Belassung der herrlichen Kunstobjekte und ihrer Be-lehnung als Pfandobjekte genügten, und dank der Vorfahren des nun abgeschafften Adels, genügend Sehenswertes an Bauten, um auch nach Abgang der lebenden Künstler, die Wien seinen Ruf als Musikstadt bisher gewahrt hatten, Zu-zug von Fremden zu sichern. Ähnlich Venedig, hat es die Eignung zur Fremdenstadt. Wie dieses, soll Wien von der Vergangenheit erzählen, wenn wissensdurstige Fremde hier-her den Weg finden. Und dieser muß ihnen gewiesen und erleichtert werden. Angesichts der Absicht der Länder, sich von Wien abzuschließen und unabhängig zu machen, (ein nicht angenehmes, aber nicht unbegreifliches Verlangen nach Selbständigkeit von einer nicht zusagenden Parteiherrschaft!) wird Wien ebenfalls in erster Linie an sein Interesse zu denken und es zu bewahren bemüßigt sein, wenn es sich darum handelt, Fremde hierher zu bringen.

Dabei kann die Entwicklung des Flugzeugverkehrs von ausschlaggebender Bedeutung werden. Wenn auch Massen-verkehr und Zuzug mittels Flugzeuges vorerst kaum zu er-warten steht, wird gewiß jenes Reisepublikum, das bisher in Gold zu zahlen gewöhnt war, und dem die hohen Kronen-preise Wiens keine Überraschung bieten, neue und günstige Verkehrsmöglichkeiten, hierherzugelangen, gern ergreifen. An Wien wird es liegen, für die Ankunft und Abfahrt mittels Flugzeuges bestens vorzusorgen und vor allem dem Stadtzen-trum nahe gelegene Landungsplätze, oder mindestens einen solchen zu schaffen. Vermutlich wird man im internationa-len Luftreiseverkehr nicht, wie es beim Expreß- und selbst Luxuszugsverkehr der Fall war, aus persönlichen Rücksichten unterwegs fakultative Aufenthalte zugestehen. Bei der Be-rechnung einheitlicher Kilometertarife mit Spezialzuschlägen für die Landung wäre es im Interesse der Luftverkehrs-unternehmung gelegen, möglichst weite Strecken ohne Unter-wegs-Aufenthalte zurücklegen zu können. In einer Zeit, in der für den Luftreiseverkehr Stundengeschwindigkeiten von über 200 km vorgesehen sind, wäre beispielsweise eine Fahrt Berlin-Wien um die Tschecho-Slovakei herum auch ohne Zwischenaufenthalt leicht durchführbar. Umso unangeneh-mer wäre es dann, auf einem von der Stadtmitte kilometerweit und schlecht erreichbaren Flugplatz, wie jenem von Aspern, landen und für eine Autofahrt in die Stadt einen die Luftreisekosten fast erreichenden Betrag bezahlen zu müssen. Die Fürsorge für einen geeigneten, zentral gelege-nen Landungsplatz ist überall und bei der sonst günstigen Lage Wiens für den Luftverkehr von ganz hervorragender Bedeutung. Solange Platzmangel in vornehmen Hotels herrscht, wäre ähnlich wie seinerzeit bei Cooc-Weltreisen für die sichere Unterbringung der Luft-Reisenden in ersten Hotels und deren Zuführung dorthin Vorsorge zu treffen. Mündliche Tradition ist erfahrungsgemäß wertvoller als Zei-tungsreklame, und je günstiger eingerichtet die Landungs-bedingungen in Wien sein werden, um so erhöhter dürfte der Zuspruch jener oberen Zehntausend sein, die auch in einem sozialdemokratisch regierten Staat als Geldbringer gute Auf-nahme finden müssen. Gerade der Luftverkehr gestattet den direkten Besuch von Städten und sichert ihnen Rückersatz produktiver Ausgaben für Landungsplätze und deren kost-spielige Einrichtung. Heute ist es geboten, sich die ausge-dehnten Grundstücke zu sichern, die für die Anlage eines Luftschiff- und Flugzeughafens erforderlich sind. Nach ame-rikanischem Muster muß für den Verkehr im voraus gesorgt werden, damit er sich entwickeln kann, und darf nicht gewartet werden, bis durch die voraussichtliche Unbequemlichkeit der Landung Wien etwa aus einem internationalen Luftfahrplan gestrichen werde, bevor die Linien aktiviert werden.

Man darf hoffen, daß sich der Wiener Fremdenverkehr wie-der normal entwickeln wird, wenn die lästigen Fremden aus dem Osten ihre Heim- oder Weiterreise endlich angetreten haben werden und Wien den hochstaplerischen Anstrich, den ihm Preistreiber, Kettenhändler und die damit zusammen-hängende, keinesfalls einwandfreie Lebewelt derzeit geben,

verloren und einen Teil seiner ursprünglichen auch Fremde anheimelnden Gemütlichkeit wieder erlangt haben wird. Dann wird, mit Durchführung einer längst notwendigen Verbesserung der Reichsstraßen, auch jenes Publikum wiederkehren, das im eigenen Kraftwagen fährt, und schließlich werden wir hoffentlich auch noch eine

Besserung des Zugverkehres erleben, der auch dem wenig
Wohlhabenden eine Reise nach Wien gestattet. Ewig kann
Zustand nicht anhalten, bei dem alles auf dem Kopfe ste
und daß er je eher ein Ende finde, daran müssen alle m
wirken, denen an der Lebensfähigkeit Wiens überhaupt ge
gen ist!

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die Wohnschlafwagen.** Trotz der angeblich noch immer nicht behobenen Hotelnot ist die Besetzung der Wohnschlafwagen, die in Berlin auf einzelnen Bahnhöfen zur Aufstellung gelangt sind, von den dort ankommenden Reisenden noch verhältnismäßig wenig benutzt. Daher hat die Eisenbahnverwaltung eine Verringerung der Schlafwagen eintreten lassen, so daß nur noch auf dem Anhalter, Stettiner und Lehrter Bahnhofe Schlafwagen zum Übernachten für ankommende Reisende aufgestellt sind. Auch in der Ausgabe der Bettkarten für diese Schlafwagen ist eine Änderung eingetreten. Bis 7 Uhr abends verteilen die Bettkarten die sämtlichen Ausgabestellen des Mitteleuropäischen Reisebüros. Nach Dienstschluß bei diesen Verkaufsstellen um 7 Uhr abends werden Bettkarten zur Benutzung am gleichen Tage auf den Bahnhöfen verkauft, und zwar auf dem Stettiner und Lehrter Bahnhof durch die Annahmestellen der bahnamtlich zugelassenen Berliner Gepäckbeförderung, auf dem Anhalter Bahnhof aber am Schlafwagen selbst. Auch die kürzlich in Frankfurt (Main) versuchsweise für Übernachtungszwecke aufgestellten Schlafwagen sind von den Reisenden so wenig benutzt worden, daß sie wieder zurückgezogen werden konnten.

— **Crefelder Eisenbahn.** Einer Drahtmeldung der „D. Allg. Ztg." aus Crefeld vom 8. d. M. zufolge unterbreitet die Crefelder Stadtverwaltung der Stadtverordnetenversammlung den Antrag, die Stadtverordneten möchten sich für die sofortige Verstaatlichung der Crefelder Eisenbahn und ihre Einbeziehung in das Bahnnetz des Reiches aussprechen. Die wirtschaftlichen Verhältnisse bei dem Unternehmen seien sehr ungünstig und die Zustände derart bedrohlich, daß die beteiligten Gemeinden, zu denen in erster Reihe die Stadt Crefeld gehört, schwersten Gefahren entgegensehen. Zur Erreichung der Verstaatlichung müßten die Interessenten bereit sein, Opfer zu bringen.

— **Lohnbewegung und Ausstand der Eisenbahner.** Aus Braunschweig wird der „D. Allg. Ztg." unterm 8. d. M. gemeldet: Die Beamten und Arbeiter der Braunschweigischen Landeseisenbahnen, umfassend die Linien Braunschweig-Seesen und Braunschweig-Fallersleben, sowie die Bediensteten der Braunschweig-Schöningen-Oschersleben er Eisenbahn sind heute in den Ausstand getreten. Sie fordern die Reichsbesoldung. Der Zugverkehr ist eingestellt. Es werden nur Milchzüge gefahren. — Derselben Quelle wird am gleichen Tage aus Halle (Saale) über den bereits in Nr. 36, S. 425, d. Ztg. erwähnten Ausstand auf den thüringer Privatbahnen berichtet: Die Einigungsverhandlungen in dem schon 14 Tage währenden Streik der Beamten und Angestellten der thüringer Privatbahnen sind gescheitert. Durch das völlige Stilliegen des Verkehrs wird die Lage zahlreicher Industrien immer bedrohlicher. Eine ganze Anzahl Arbeiter hat schon entlassen werden müssen, da die Fabriken sich nicht mit Rohstoffen und Kohle versorgen können.

Auch auf den ostpreußischen Kleinbahnen droht ein Ausstand wegen Lohnforderungen auszubrechen. Der „D. Allg. Ztg." ging hierüber aus Königsberg am 8. d. M. folgende Drahtmeldung zu: Die Beamten und Arbeiter der ostpreußischen Kleinbahnen haben an die zuständigen Stellen die Forderung gerichtet, ihnen bis zum 15. d. M. die Gleichstellung mit den Beamten und Arbeitern der Staatseisenbahnen und außerdem die Zahlung eines Vorschusses von 800 Mark zuzusichern, und für den Fall der Ablehnung die allgemeine Betriebseinstellung angekündigt. Sie berufen sich auf den Beschluß der Landesversammlung vom 8. Mai, die Staatsregierung zu ersuchen, auf die Gemeindebehörden und die unter staatlicher Aufsicht stehenden öffentlichen Verwaltungen dahin einzuwirken, daß die Grundlage der Besoldungsordnung der Staatsbeamten auch für diese Beamten und Arbeiter maßgebende Anwendung finde.

— **Deutsch-französisches Abkommen über den Kehler Haf**
Gemäß Art. 65 des Friedensvertrages ist zwischen der de
schen und französischen Regierung, wie bereits in Nr.
S. 265 d. Ztg. kurz erwähnt wurde, ein besonderes Abkomm
über den Betrieb des Kehler Rheinhafens getroffen word
das am 15. Mai in Kraft getreten ist. Danach werden
Häfen von Straßburg und Kehl für die Dauer von 7 Jah
zu einer Betriebseinheit ausgestaltet, deren Verwaltung du
einen französischen Betriebsdirektor geleitet wird. Auf A
trag Frankreichs kann s. Zt. die Vereinbarung durch
Rheinschiffahrts-Zentralkommission um höchstens 3 Jal
verlängert werden. In beiden Häfen werden Freizon
gebildet. Alle Eigentums- und sonstigen Rechte von Priv
personen bleiben gewahrt; insbesondere hat sich die Haf
verwaltung jeden Eingriffs in die Eigentumsrechte der fr
zösischen oder badischen Staatsbahnen zu enthalten. In bei
Häfen wird den Staatsangehörigen, Schiffen und Waren sä
licher Nationen gleichmäßige Behandlung in bezug auf
Handel zugesichert.

Das Kehler Hafengebiet ist in zwei Zonen eingeteilt,
deutsche Zone A und die französische Zone B. In der de
schen Zone können die jetzt dort befindlichen deutsch
Firmen ihre Fabriken und Niederlassungen beibehalten,
überhaupt der Verkehr nach und von dieser Zone über
deutschen Linien vollständig frei ist. In der Zone B wer
die Fabriken und Niederlassungen deutscher Staatsangehöri
für die Dauer der gemeinsamen französischen Direktion fr
zösischen Firmen überlassen. Die Enteignungen müssen
dem 15. Februar 1921 beantragt werden; die enteigneten de
schen Firmen haben Anspruch auf eine Entschädigung, wel
durch eine schiedsgerichtliche Kommission festgesetzt w
Der Betrieb und die Unterhaltung der Hafe
gleise wie auch die Ausführung der Baggerarbeiten
Sache der deutschen Bahnverwaltung. Auf Verlangen
Hafendirektors ist diese verpflichtet, die notwendig werden
neuen Gleisanlagen zu erstellen. Die Kosten für Betrieb
Verwaltung werden auf beide Regierungen im Verhältnis z
Umsatz und Verkehr verteilt. Der Zolldienst in
ganzen französischen Zone wird voraussichtlich von der fr
zösischen Zollbehörde ausgeführt. In der Zone A erfolgt
Zolldienst durch die deutschen Zollbehörden. Waren, die
die französische Zollverwaltung bestimmt sind, werden in
Zone B, solche für die deutsche Zollverwaltung in die Zon
überführt. Durch das getroffene Abkommen wird, wie
darin heißt, bezweckt, den Einfluß des deutschen Wettbewe
zu vermindern.

— **Eine englische Stimme über die deutschen Eisenbah**
Als die Engländer nach dem Waffenstillstand deutsches
biet besetzten, ist den Fachleuten unter ihnen am meisten
ausgezeichnete Zustand der Eisenbahngleise auf allen Ha
strecken und die erstklassige Beschaffenheit aller Eisenba
anlagen, Personen- und Güterbahnhöfe, Lokomotivschup
Stellereigebäude und dergl. aufgefallen, in der alle diese
lagen von den deutschen Eisenbahnbehörden während des m
als vierjährigen Krieges erhalten worden sind. Dieses Ur
gibt ein Engländer, anscheinend ein dem Besatzungsheer a
höriger Fachmann, in „Railway Gazette" ab; es wäre bei
bekannten Eigenschaft der Engländer, alles Ausländische
unbeachtlich anzusehen, schon vor dem Kriege auffällig
wesen; bei ihrer heutigen Stimmung gegen Deutschland is
um so anerkennenswerter, wenn ein Engländer einmal u
fangen urteilt, und seine oben ausgesprochene Ansicht ist
her ein hohes Lob für Deutschland und seine Eisenbah
Hoffentlich kommt bald die Zeit, wo die Eisenbahnen
Deutschlands wieder eine solche Beurteilung verdienen! Sc
viele Jahre vor dem Kriege, so fährt der Engländer fort,
der deutsche Eisenbahnbeamte als höchst tüchtig und leistu
fähig bekannt gewesen; namentlich habe er sich bemüht,
über alles, was das Eisenbahnwesen betrifft, eingehend
unterrichten. Jeder Reisende in Deutschland habe in
Jahren vor dem Kriege die lebhafte Tätigkeit aller Zw
der Eisenbahnverwaltung bemerken müssen. Umfangre
Neu- und Erweiterungsbauten seien in rascher Aufeinan
folge durchgeführt worden, und überall sei das Bestreben
deutschen Eisenbahnverwaltungen sichtbar gewesen,
Eisenbahnen Deutschlands auf die höchste Stufe der Ver
kommnung zu bringen. Es sei daher durchaus nicht zu ver
dern gewesen, daß die Berichte über den großen Wert,

die deutsche Heeresleitung auf die Eisenbahnverbindungen gelegt hat, durch den Augenschein bestätigt wurden; überall habe man gesehen, welche hohe Bedeutung, besonders den Ost-West-Strecken, aber auch den übrigen Eisenbahnen beigelegt worden sei. Namentlich die Gründlichkeit, mit der Deutschland sein Eisenbahnnetz ausgebaut hat, ist dem englischen Fachmann aufgefallen. Herbesthal sei z. B. vor 20 Jahren ein unbedeutender Bahnhof gewesen; es sei jetzt zu einer Musteranlage mit riesigen Verschiebeanlagen und Aufstellungsgleisen geworden, so daß ein ungeheurer Güterverkehr dort bewältigt werden könne. In bezug auf den Personenverkehr spiele ebenso der Ortsverkehr nur eine untergeordnete Rolle, aber für den Durchgangsverkehr seien geräumige Anlagen geschaffen worden. Das Vorhandensein eines so leistungsfähigen Bahnhofs unmittelbar an der Grenze müsse für den Kriegsbetrieb der deutschen Eisenbahnen in der Richtung nach und von Belgien eine ungeheure Erleichterung gewesen sein. Dabei sei Herbesthal nur ein Beispiel für die Gründlichkeit, mit der Deutschland auf den Krieg vorbereitet gewesen sei. Selbst wenn dieses Urteil über die Gründe für den Ausbau des Grenzbahnhofs richtig wäre, so würde der Engländer doch dabei übersehen, daß das richtigste Mittel zur Erhaltung des Friedens, das sich namentlich auch auf deutscher Seite in über 40 Jahren als solches bewährt hat, die gute Vorbereitung auf einen Krieg ist.

Bei einer Besprechung der von Köln ausgehenden Eisenbahnen werden sie mit dem Netz einer riesigen Spinne verglichen. Es gebe wenige wichtige Orte, die nicht mindestens an eine Eisenbahn angeschlossen seien, und selbst kleine Dörfer abseits der Hauptstrecken seien wenigstens mit Klein- oder Straßenbahnen zu erreichen. Mit Bewunderung wird der Hauptbahnhof von Köln und derjenige von Deutz sowie die Hohenzollernbrücke beschrieben. Was den Eisenbahnverkehr anbelangt, so werde auf allen Eisenbahnen des besetzten Gebiets ein befriedigender Fahrplan für den bürgerlichen Verkehr durchgeführt; seit dem Waffenstillstand seien beständig Verbesserungen durchgeführt worden, so daß man jetzt überall bequem und mit leidlicher Geschwindigkeit reisen könne. Im Gegensatz zur Zeit vor dem Kriege spiele allerdings der Übergangsverkehr nach Frankreich und Belgien nur eine untergeordnete Rolle. Die Lokomotiven und Personenwagen seien in gutem Unterhaltungszustand. Danach müssen die englischen Betriebsmittel, mit denen sie doch der Engländer zweifellos vergleicht, in sehr schlechtem Zustand sein. Durchgehende Züge, zum Teil mit Schlaf- und Speisewagen der Internationalen Schlafwagengesellschaft und der Mitropa verkehren nach allen Richtungen, und auch ein regelmäßiger Verkehr von Urlauberzügen zwischen Köln und der Küste ist eingerichtet. Gleich nach dem Waffenstillstand betrug die Zahl dieser Züge, die aus Wagen von Lazarettzügen zusammengesetzt sind, täglich fünf; sie legen die Reise von Köln nach Calais und Boulogne in etwa 14 Stunden zurück und befördern etwa je 300 Reisende.

— **Luftverkehr nach der Schweiz.** Aus Konstanz wird berichtet: Die Deutsche Luftreederei, Berlin, teilte dem Stadtrat von Konstanz laut „Frankfurter Zeitung" mit, daß die Aufnahme des zwischenstaatlichen Verkehrs Schweiz-Deutschland und umgekehrt durch die Deutsche Luftreederei schon für die nächste Zeit zu erwarten sei. Es ist geplant, den gesamten Verkehr von und nach der Schweiz über Konstanz zu leiten. Die Stadtverwaltung wird mit der Deutschen Luftreederei wegen Errichtung eines Lufthafens in Verbindung treten.

— **Der Schutz gegen Beraubung von Wagenladungen** ist bei den bedauerlich vielen Unregelmäßigkeiten im Güterverkehr eine wichtige Frage. Die Handelskammer zu Berlin macht deshalb auf einen von der Firma Wagenbach in Kronenberg hergestellten Wagenverschluß „Waggonschutz" aufmerksam, der sich besonders bewährt haben soll. Der Verschluß besteht in einer eisernen Schelle mit Schraube und wird an der oberen Laufschiene der Wagentür angebracht. Er verhindert das Aufschieben der Wagentür und ist wiederholt verwendbar, die Schraube dagegen muß nach jeder Benutzung erneuert werden, weil sie beim Öffnen des Verschlusses beschädigt werden muß. Jedenfalls verhindert der an der oberen Laufschiene angebrachte Verschluß die unbefugte Öffnung des Wagens, und es soll eine gewaltsame Öffnung des Wagens nur mit besonderen Werkzeugen unter starkem, auffälligem Geräusch möglich sein, so daß eine Beraubung kaum unentdeckt ausgeführt werden kann. Nach Mitteilung der Handelskammer ist die preußische Staatsbahnverwaltung bereit, zur Ersparung von Kosten für die Verkehrsbeteiligten die gewünschten Verschlüsse, Ersatzschrauben und Geräte zum Selbstkostenpreise abzugeben. Näheres hierüber ist im Verkehrsbüro der Handelskammer zu Berlin C 2, Klosterstr. 41, zu erfahren.

— **Personalnachrichten.** Im Bezirk des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Preußen-Hessen, sind folgende Änderungen eingetreten: Es sind planmäßige Stellen verliehen: für Mitglieder der Eisenbahndirektionen: dem Regierungsrat v. Hamm in Berlin; für Regierungsbaumeister: dem Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbaufachs Bokelberg in Dannenberg. — Der Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbaufachs Karl Fröhlich in Berlin ist der Eisenbahndirektion Osten in Berlin zur Beschäftigung überwiesen. — Der Regierungs- und Baurat Marutzky, Mitglied der Eisenbahndirektion Osten, ist von Bromberg nach Berlin versetzt. — Einberufen zur Beschäftigung im Reichseisenbahndienste sind: die Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbaufachs Wilhelm Classens bei der Eisenbahndirektion in Köln und Dr.-Ing. Johannes Klinkmüller bei der Eisenbahndirektion in Elberfeld, die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Ernst Schröder beim Eisenbahn-Zentralamt mit amtlichem Wohnsitz in Stettin, und Herbert Dönges beim Eisenbahn-Zentralamt mit amtlichem Wohnsitz in Köln.

Im Bezirk des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Baden, sind folgende Veränderungen eingetreten: Dem Obermaschineninspektor Otto Heff in Karlsruhe wurde mit der Amtsbezeichnung Baurat, sowie dem Oberbetriebsinspektor Schultz und dem Betriebsinspektor Hauser in Karlsruhe mit der Amtsbezeichnung Regierungsrat je eine Amtsstelle von Mitgliedern der Eisenbahn-Generaldirektion übertragen. — Regierungsat Schultz wurde zum Vertreter der Eisenbahn-Generaldirektion bei der Generalbetriebsleitung Süd in Würzburg ernannt. — Den Betriebsinspektoren Stadelhofer und Christian in Karlsruhe wurden Amtsstellen von Hilfsreferenten der Eisenbahn-Generaldirektion mit der Amtsbezeichnung Oberbetriebsinspektor übertragen.

Übrige europäische Länder.

— **Elektrisierung der Ofotenbahn.** Der norwegische Staatsrat beabsichtigt, beim Storting die Elektrisierung der 43 km langen Ofotenbahn zu beantragen. Die Kosten sind zu 5½ Millionen Kronen berechnet, worin die Kosten für Anschaffung von vier elektrischen Lokomotiven inbegriffen sind. Falls der Antrag zur Durchführung kommt, soll mit den maßgebenden Stellen in Schweden ein Übereinkommen über Lieferung elektrischer Kraft vom Porjuswerk getroffen werden, bis Norwegen in der Lage ist, die elektrische Kraft einer norwegischen Kraftanlage zu entnehmen. Für den Beginn der Elektrisierungsarbeiten werden für 1920 und 1921 3 Millionen Kronen verlangt. Die schweren Erzzüge auf der 434 km langen schwedischen Anschlußstrecke von der Reichsgrenze nach Luleå werden bekanntlich seit einiger Zeit mittels elektrischer Kraft befördert. Dr. S.

— **Verteilung von Branddepots auf das schwedische Eisenbahnnetz.** Mit einem eigenartigen Gedanken trägt man sich zurzeit in Schweden, nämlich über das ganze Eisenbahnnetz des Landes zum öffentlichen Nutzen Branddepots auf die wichtigsten Eisenbahnknotenpunkte zu verteilen und auf Staatskosten einzurichten. Der Vorschlag des Brandschutzausschusses sieht 50 Depots vor mit einem Kostenaufwand von 30 000 Kr. für das Depot oder im ganzen 1,5 Millionen Kronen. Dazu kommen 500 000 Kr. für Eisenbahnwagen, weil die Geräte ständig auf diesen aufmontiert sein müssen. Zu jedem Depot gehört eine Benzinmotorspritze mit 1300 Minutenliter und 9 kg Druck, 2000 m Schlauch mit Normalkupplung, Äxten, Spaten u. a. Wenn alle Vorbereitungen abgeschlossen sind, soll Antrag beim Reichstag eingebracht werden. Dr. S.

— **Französische Eisenbahner gehen nach Rußland.** Nach einer Radiomeldung aus Bordeaux haben 640 entlassene Eisenbahner beschlossen, sich nach Rußland zu begeben, um an dem Wiederaufbau der russischen Verkehrswege mitzuarbeiten.

— **Die geplante Predilbahn.** In den nächsten Tagen wird sich ein aus Vertretern der Triester Wirtschaftskreise gebildeter Ausschuß nach Rom begeben, um dort Verhandlungen über den geplanten Bau der Predilbahn zu führen. Die Vertreter Triests werden darauf hinweisen, daß eine unmittelbare Bahnverbindung der Stadt mit Österreich und Bayern, welche südslawisches Gebiet nicht berührt, für Italien von größter Wichtigkeit wäre. Der Generalkommissär von Triest hat die italienische Staatsbahndirektion ermächtigt, die Vorarbeiten für den Bau der Bahn durchzuführen und die notwendigen technischen Arbeiten in den Gemeinden Karfreit, Kaltwasser, Raibl, Tarvis usw. vorzunehmen.

— **Begleitpapiere für Transporte von Italien nach dem Auslande.** Den Sendungen nach Österreich, Deutschland und den neuen, nach dem Kriege entstandenen Staaten sind nachstehende Begleitpapiere beizugeben: 1. drei Zolldeklarationen, 2. ein statistischer Anmeldeschein, falls nicht ein Zollbegleitschein (boletta doganale) beigegeben wurde, 3. eine Bescheinigung der Devisenzentrale, für den Fall eine solche vorgeschrieben ist, und 4. eine Ausfuhrbewilligung des Ministeriums, wenn eine solche vorgeschrieben ist.

— **Zugzusammenstoß in Italien.** Im Tunnel von Cumana ereignete sich, einer Meldung aus Neapel vom 7. d. M. zufolge, ein Zugzusammenstoß, bei dem neun Personen ziemlich schwer und etwa 100 leichter verletzt wurden.

Bücherschau.

— **Der Eisenbahnbau.** Leitfaden für den Unterricht an den Tiefbauabteilungen der Baugewerkschulen und verwandten technischen Lehranstalten. Von A. Schau, Gewerbeschulrat und Regierungsbaumeister, Direktor der staatlichen Baugewerkschule in Essen. II. Teil. Stationsanlagen und Sicherungswesen. Dritte verbesserte Auflage. Mit 297 Abbildungen im Text und einer Tafel. Verlag von B. G. Teubner in Leipzig und Berlin 1919. Ladenpreis kartoniert 5,80 *M*, hierzu Teuerungszuschläge des Verlages und der Buchhandlungen.

Der in erster Linie für Baugewerkschüler der obersten Klasse der Tiefbauabteilungen bestimmte Leitfaden ist in seiner neuesten Fassung derart mit neuem Bildmaterial, insbesondere aus dem Gebiete des Eisenbahnhochbaues (Stationsgebäude, Lokomotiv- und Güterschuppen, Rampen, Kohlenladebühnen usw.) versehen, daß nunmehr für den Lernenden die Anschaffung eines besonderen Leitfadens für Eisenbahnhochbau sich erübrigen dürfte. Daß auch die die Verschiebebahnhöfe und die Kraftstellwerke behandelnden Abschnitte ergänzt worden sind, ist zu begrüßen, da insbesondere die Kraftstellwerke in letzter Zeit eine so hohe Verwendungsfähigkeit haben, daß die Kenntnis der hierfür einschlägigen wesentlichsten Gesichtspunkte für den Schüler wie für den praktisch tätigen Eisenbahnfachmann wertvoll sein muß.

Der Lehrstoff ist wie folgt aufgebaut: In dem die Stationsanlagen behandelnden Teil ist auf die Einteilung der Bahnhofsanlagen und die zeichnerische Darstellung, Benummerung der Gleise und Weichen usw. und auf die Anordnung der Stationen im allgemeinen eingegangen; hierbei waren die wichtigsten Regeln für die Anordnung der Gleise und der Gleisverbindungen festzulegen. Der auf die Gestaltung der Hauptteile der Stationen bezugnehmende Abschnitt erläutert zunächst die Anlagen für den Personenverkehr: das Stations- oder Empfangsgebäude, die Bahnsteige und die Abortanlagen. Der den Anlagen für den Güterverkehr gewidmete Abschnitt enthält die nötigsten Angaben über Aufstellgleise, einzelne Ladestellen, Ladegleise, sonstige Ausstattungen, und schließlich über die gegenseitige Lage der einzelnen Ladestellen. Weiter werden die Gleisanlagen für den Betriebsdienst: Ausziehgleise, Durchgangsgleise, Personenwagen- und Lokomotivbereitschaftsgleise und ebenso die baulichen Anlagen für den Betriebsdienst und sonstige Hochbauten für Betriebszwecke beschrieben.

Es folgen unterrichtende Mitteilungen über die Anordnung kleiner und mittlerer Stationen und die Ausbildung der Einzelanordnungen der Bahnhöfe. In einem besonderen Abschnitt sind Richtlinien für den Ausbau der Entwässerungsanlagen der Bahnhöfe und solche für die Anordnung der Verschiebebahnhöfe gegeben. Da der Leitfaden bis hierher nur auf vollspurige Bahnen Bezug nimmt, sind in einem Sonderabschnitt Grundsätze für Bahnhofsanlagen schmalspuriger Bahnen gegeben und das wesentliche über die Gestaltung der Anschlußbahnhöfe, bei Anschluß schmalspuriger Bahnen an vollspurige, mitgeteilt.

Der zweite Teil des Leitfadens unterrichtet über die Signal- und Sicherungsanlagen in bester Weise. Nach einleitenden Betrachtungen über die Bedeutung der verschiedenartigsten Signale: Einfahr-, Wege-, Ausfahr-, Block-, Deckungs-, Vor- oder Verschubsignale usw., konnte auf die überaus scharfsinnig durchdachten Einrichtungen der Weichen- und Signalsicherung näher eingegangen werden. Es stehen die Weichenverriegelungen, Spitzenverschlüsse, die Fühl-, Hub-, Sperr- und Druckschiene, der Zeitverschluß, die Weichenschlösser und die Gleisschutzvorrichtungen (Gleissperren, Vorlegeschuhe, Entgleisungsvorrichtungen usw.) zur Behandlung. Die schwierige Aufgabe, auch die recht verwickelten Einrichtungen der Stellwerke, insbesondere der neuzeitlich ausgestatteten Kraftstellwerke, knapp zu erläutern, ist gut gelöst. Dem Blockverfahren war in richtiger Würdigung der Wichtigkeit dieses Lehrstoffes ein breiter Raum zu widmen; an erster Stelle ist auf die Einrichtung und Wirkungsweise der Blockwerke und die für ihren Betrieb nötigen besonderen Sicherungsvorrichtungen: Druckknopfsperre, Hebelsperre, Hilfsklinke und den Verschlußwechsel eingegangen. Weiter mußte der Blockbetrieb, die Stations- und Streckenblockung und schließlich auch der Aufbau der Verschlußtafeln in Wort und Bild veranschaulicht werden.

Zur Erläuterung steht nur das handbediente Signalsystem. Wenn bei Neubearbeitung der kommenden Auflage der Herausgeber sich entschließen könnte, auch dem für Stadtschnellbahnen mit dichtester Zugfolge nahezu unentbehrlichen rein selbsttätigen Signalsystem, wie es im Auslande und auch bekanntlich auf der Berliner Hoch- und Untergrundbahn eingeführt ist, einen Abschnitt zu widmen, würde der Wert des vorzüglich unterrichtenden Leitfadens noch weiter steigen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Vom 15. Juni 1920 ab erhält die an der Bahnstrecke Hagen (Westf.)-Siegen gelegene Station Weidenau die Bezeichnung Weidenau (Sieg).

Elberfeld, 20. Mai 1920. (585)

Eisenbahndirektion.

2. Umladegebühren.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) Tfv. 200.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die in Gernrode (Harz), Nordhausen oder Wernigerode zugunsten der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn zu erhebenden Umladegebühren erhöht. Näheres enthält die am 10. 6. 20 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 7. Juni 1920. (591)

Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung des Bahnhofs IV. Klasse Vorwerk (Kreis Mohrungen) für die Abfertigung von Tieren und Fahrzeugen.

Am 15. Juni 1920 wird der zwischen den Bahnhöfen Alt-Christburg und Miswalde rechts der Nebenbahnstrecke Riesenburg-Miswalde gelegene Bahnhof IV. Klasse Vorwerk (Kreis Mohrungen) für die Abfertigung von lebenden Tieren in einbödigen Wagen und Fahrzeugen eröffnet werden.

Mit demselben Tage wird der Bahnhof IV. Klasse Vorwerk (Kreis Mohrungen) in den Staats- und Privatbahn-Tiertarif aufgenommen. (590)

Königsberg (Pr.), im Juni 1920.

Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Tfv. 200 Wechselverkehr deutscher Bahnen untereinander Heft C II (Ausnahmetarif).

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1920 treten Teilfrachtsätze für Niederofleiden und Basel Bad Stb. im Ausnahmetarif 5 für Wegebaustoffe in Kraft. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 9. Juni 1920. (594)

Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau-Romanshorn (Verkehr mit Basel und Schaffhausen).

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Bestimmungen über Nachnahmebelastung aus dem Auslande im Tarif Teil II geändert. Näheres ist aus

unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch gibt unser Verkehrsbüro, hier, Wiener Str. 4, II, Auskunft.

Dresden, am 8. Juni 1920. (593)

Eisenb.-Generaldirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Badisch-Pfälzischer Güterverkehr.

Die Schnittafel A, Seite 3 des Nachtrags IX, wird durch Aufnahme weiterer Stationen ergänzt. Näheres in unserem Tarifanzeiger. Die pfälzische Station Waldmohr heißt jetzt Waldmohr-Jägersburg. (592)

Karlsruhe, den 7. Juni 1920.

Eisenbahn-Generaldirektion.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif.

Änderungen und Ergänzungen von Bestimmungen und Frachtsätzen.

Mit Wirksamkeit vom 10. Juni 1920 bis auf weiteres werden die mit Gültigkeit vom 10. März 1920 hinsichtlich der Lokalgütertarife Teil I, Abt. A und B. Teil II, Teil III (Spezialtarif Nr. 1 für die Beförderung von Getreide usw.) und Teil IV (Spezialtarif Nr. 2 für die Beförderung von Holz) durchgeführten provisorischen Maßnahmen — gleichfalls provisorisch — wie folgt geändert:

I. Frachtgebühren.

Die in den vorbezeichneten Tarifen enthaltenen Mindestfrachtgebühren, Frachtsätze, ziffermäßigen Zuschläge (Anstoßbeträge), Kürzungsbeträge, gleichviel ob sie auf Heller Centimes Gold oder Pfennige lauten, gelten rücksichtlich der Strecken von Regensburg bis Orsova inkl. (einschließlich der Nebenflüsse) in der in den Tarifen ex 1918 angegebenen ziffermäßigen Höhe einheitlich als währungslose Tarifziffern (an Stelle von Gebühren in Gold) *).

Zum Zwecke der Berechnung der Fracht in den unten angegebenen Währungseinheiten werden die Tarifziffern mit den unten angegebenen Verhältniszahlen vervielfältigt und gelten die so gefundenen Beträge als Frachtsätze für 100 kg in den einzelnen Frachtberechnungswährungen.

Die so ermittelten Frachtsätze werden von 10 zu 10 Pfennigen, Hellern usw. aufgerundet.

*) Hinsichtlich des Paketverkehres mit dem Lokalschiff auf den Strecken Passau-Linz und Grein-Krems-Hollenburg (Abschnitt IV des Lokalgütertarifes Teil II) siehe die besondere Verlautbarung.

Die Tarifbestimmung, betreffend Aufrundung der Fracht, gilt für sämtliche Währungen.

Als geringste Fracht werden für eine Sendung, gleichviel, ob Eilgut oder Frachtgut, 100 Tarifziffern berechnet, insofern nicht laut Abschnitt C des Lokalgütertarifes Teil I, Abteilung B, anderweitige Vorschriften in Betracht kommen.

Die Verhältniszahlen betragen:

Zur Umrechnung	
auf Pfennige	6
auf österreichische Heller	12
auf tschechoslowakische Heller	6
auf ungarische Heller	12
auf Para	2
(auf jugoslawische Heller	8)
auf Bani	6

Der im Lokalgütertarife Teil IV im Abschnitt III, Punkt 2, und im Abschnitt V angegebene Anstoßbetrag von 20 Hellern usw. ist auf die Tarifziffer 30 abgeändert.

Hinsichtlich der Berechnung der Fracht in den einzelnen Verkehrsbeziehungen gelten folgende Bestimmungen:

Die Fracht wird (auf Grund der betreffenden Verhältniszahlen) berechnet im Verkehre

von Stationen bezw. Ladestellen	nach Stationen bezw. Ladestellen 1. in Bayern	2. in Österreich	3. der linksufrigen Strecke Devin-Szob (ausschl.)	4. der rechtsufrig. Strecke Wolfsthal (ausschl.) — Mohács (einschl.), der linksufrigen Strecke Szob (einschl.)-Baja (einschl.), sowie der Theiss oberhalb Magyarkanizsa	5. der rechtsufrigen Strecke Mohács (ausschließl.) — Tekia, der linksufrigen Strecke Baja (ausschl.) — Báziás (ausschl.); ferner des Franz Josef-Kanales, des Franzenskanales und des Speisekanales, der Drau, der Theiss von der Mündung bis Magyarkanizsa (einschl.); des Begakanales, der Temes, sowie der Save, der Bossut, der Studva und der Spacva	6. der linksufrigen Strecke Báziás (einschl.) — Orsova (einschl.)
1. in Bayern	in Pfennigen	in Pfennigen	in Pfennigen	in Pfennigen	in Pfennigen	in Pfennigen
2. in Österreich	in Pfennigen	in österr. Hellern	in cechosl. Hellern	in ungar. Hellern	in Para (oder in jugoslav. Hellern)	in Bani
3. der linksufrigen Strecke Devin-Szob (ausschl.)	in Pfennigen	in cechosl. Hellern	in cechosl. Hellern	in cechoslov. Hellern	in cechoslov. Hellern	in cechoslv. Hellern
4. der rechtsufrig. Strecke Wolfsthal (ausschl.) — Mohács (einschl.), der linksufrigen Strecke Szob (einschl.) — Baja (einschl.) sowie der Theiss oberhalb Magyarkanizsa	in Pfennigen	in österr. Hellern	in cechosl. Hellern	in ungar. Hellern	in Para (oder in jugoslav. Hellern)	in Bani
5. der rechtsufrigen Strecke Mohács (ausschl.) — Tekia, der linksufrigen Strecke Baja (ausschl.) — Báziás (ausschl.); ferner des Franz Josef-Kanales, des Franzenskanales und des Speisekanales, der Drau, der Theiss von der Mündung bis Magyarkanizsa (einschl.), des Bégakanales, der Temes, sowie der Save, der Bossut, der Studva und der Spacva	in Pfennigen	in Para (oder in jugoslav. Hellern)	in Para (oder in jugoslav. Hellern)	in Para (oder in jugoslav. Hellern)	in Para (oder in jugoslav. Hellern)	in Bani
6. der linksufrigen Strecke Báziás (einschl.) — Orsova (einschl.)	in Pfennigen	in Bani	in Bani	in Bani	in Bani	in Bani

Frachtsätze für bestimmte Güter im Verkehre zwischen Stationen der Strecke Wien-Mohács untereinander.

Für Frachtgut im Verkehre zwischen Stationen der Strecke Wien-Mohács untereinander (ausschließlich des Verkehres zwischen den Wiener Stationen untereinander und des Verkehres zwischen den Budapester Stationen untereinander) werden die nach obigen Bestimmungen sich ergebenden Frachtsätze der Klasse I für Mengen von mindestens 5000 kg für den Schiffsfrachtbrief um 20%, für Mengen von mindestens 10 000 kg für den Schiffsfrachtbrief um 30%, die Frachtsätze der Klasse II (ohne Unterschied der Frachtbriefmenge) und jene der Klasse C um 20% ermäßigt. Soweit sich hiernach jedoch die Frachtsätze für die Klasse II niedriger als jene für die Klasse A stellen würden, werden an Stelle der ersteren die Frachtsätze der Klasse A angewendet.

II. Nebengebühren.

Hinsichtlich der in den Nebengebühren eintretenden Änderungen siehe besondere Verlautbarung.

III. Nachnahmen nach Eingang und Barvorschüsse.

Nachnahmen nach Eingang und Barvorschüsse (auch Nachnahmen von Bahngebühren) sind in allen Verkehren, mit Ausnahme der Verkehre innerhalb eines Staatsgebietes, ausgeschlossen. In den Verkehren innerhalb eines Staatsgebietes sind sie nur in der Frachtberechnungswährung zulässig.

IV. Versicherungsbestimmungen.

Für die tarifmäßige Transportversicherung ist die Grenze der Haftung mit 120 Mark, 120 (österreichischen, tschechoslowakischen, ungarischen, jugoslawischen) Kronen, beziehungsweise 120 Lei für 100 kg, rücksichtlich der Güter des Lokalgütertarifes Teil III (Getreide usw.) mit 18 Mark, 18 (östereichischen, tschechoslowakischen, ungarischen, jugoslawischen) Kronen beziehungsweise 18 Lei für 100 kg — je nach der für die Frachtberechnung in Betracht kommenden Währung beziehungsweise, wenn ein Gesamtwert angegeben ist, je nach der Währung des Gesamtwertes — festgesetzt. Die mit 1. November 1919 aufgehobene Bestimmung im Lokalgütertarif Teil I, Abteilung B, Abschnitt D, Punkt XVII, Ziffer (32), im Lokalgütertarif Teil III, Abschnitt V; Punkt 12, Ziffer (27) und im Lokalgütertarif Teil IV, Abschnitt IV, Punkt X, Ziffer (16): „Die Werte sind in der Währung des für die Sendung zur Anwendung kommenden Tariffrachtsatzes anzugeben“ wird ersetzt durch: „Die Werte sind in der Währung des Schiffsversand- oder in jener des Schiffbestimmungsortes anzugeben“.

Zu I—IV:

Im übrigen gelten die Bestimmungen der Lokalgütertarife beziehungsweise der bestehenden Verlautbarungen.

V. Aufhebung von Bestimmungen und Gebühren.

Die Kundmachung [112] im V.-Bl. Nr. 28 vom 6. März 1920 wird mit dem 10. Juni 1920 aufgehoben.

Ferner finden bis auf weiteres keine Anwendung:

1. die im Nachtrag I zum Lokalgütertarif Teil I, Abt. B, enthaltenen ziffermäßigen Ansätze zu Abschnitt A dieses Tarifs (betreffend Mindestfrachtgebühr) und die in den Lokalgütertarifen enthaltenen ziffermäßigen Ansätze der Nebengebühren;

2. der laut Kundmachung [257] im Verordnungsblatt Nr. 41 vom 10. April 1919 eingeführte 100%-ige Zuschlag zu den Frachtsätzen beziehungsweise Zuschlägen (Anstoßsätzen) des Lokalgütertarifs Teil II, Teil III (Spezialtarif Nr. 1 für die Beförderung von Getreide usw.) und Teil IV (Spezialtarif Nr. 2 für die Beförderung von Holz);

3. die Verlautbarungen im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 91 vom 6. August 1918 Kundmachung [968] (betreffend Verstellgebühren), Nr. 43 vom 15. April 1919 Kundmachung [277], sowie die Bestimmungen unter Punkt 2 (Änderung des Wartegeldes) der Kundmachung [256] im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 41 vom 10. April 1919;

4. die Bestimmungen und Gebühren, betreffend Übernahmsmeldekarten.

Derzeit ist der Eilgutverkehr zwischen Stationen der Strecken Passau-Linz-Wien-Budapest (einschließlich Györ)-Baja, der Paketverkehr mit dem Lokalschiff auf den Strecken Passau-Linz und Grein-Krems-Hollenburg sowie der Frachtgutverkehr zwischen den Stationen Regensburg, Passau, Linz, Wien (exkl. Wien Donaukaibahnhof), Bratislava (Pozsony, Pressburg), Budapest (exkl. Budapest Donauuferbahnhof) untereinander eröffnet.

Auskünfte über die bereits eröffneten Schleppladungsverkehre auch in anderen Relationen (Verkehr mit jugoslawischen, rumänischen, bulgarischen Stationen usw.) werden durch die Direktion und die übrigen beteiligten Dienststellen fallweise erteilt.

Die Eröffnung der Güteraufnahme in weiteren Verkehren wird gesondert verlautbart werden.

Wien, am 5. Juni 1920. (589)

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil I, Abt. B, Teil III (Spezialtarif Nr. 1 für die Beförderung von Getreide usw.) und Teil IV (Spezialtarif Nr. 2 für die Beförderung von Holz). Änderung der Nebengebühren.

Für nach dem 30. April 1920 aufgelieferte Güter wird der im März 1920 für die Mehrkosten der Verwahrung eingeführte 0,5 %ige Zuschlag vom Werte der Güter nicht mehr berechnet.

Weitere Änderungen hinsichtlich der Bestimmungen und Ansätze der Nebengebühren treten mit Gültigkeit vom 10. Juni 1920 bis auf weiteres, längstens bis zur Durchführung im Tarifwege in Kraft. Unter anderem werden insbesondere das Lagergeld, das Wartegeld, die Verstellgebühren und die Versicherungsprämien für Mehrwerte erhöht, usw.

Die neuen Bestimmungen und Ansätze sind bei der gesellschaftlichen Direktion in Wien, der Verkehrsdirektion in Budapest und den beteiligten Stationen in Erfahrung zu bringen.

Wien, am 5. Juni 1920. (588)

Bayerischer Lloyd, Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung B, Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw., Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz usw. Änderung der Nebengebühren.

Mit Gültigkeit ab 10. Juni d. J. treten Änderungen hinsichtlich der Bestimmungen und Ansätze der Nebengebühren in Kraft. Unter anderen werden insbesondere

a) der im März 1920 für die Mehrkosten der Verwaltung eingeführte 0,5 %ige Zuschlag vom Werte der Güter aufgehoben,

b) das Lagergeld erhöht und für längere Lagerungen eine weitere Erhöhung der Lagergelder festgesetzt,

c) Erhöhungen des Wartegeldes und der Verstellgebühren durchgeführt.

Die neuen Bestimmungen und Ansätze sind bei der Direktion in Regensburg oder deren Dienststellen in Erfahrung zu bringen.

Regensburg, den 7. Juni 1920. (586)

Bayerischer Lloyd, Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Gütertarif. Änderungen und Ergänzungen von Bestimmungen und Frachtsätzen.

Mit Wirksamkeit vom 10. Juni d. J. werden die mit Gültigkeit vom 10. März 1920 hinsichtlich der Gütertarife Teil I, Abt. A und B, Teil II, dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw. und dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz usw. durchgeführten vorübergehenden Maßnahmen — gleichfalls vorübergehend — wie folgt geändert:

1. Frachtgebühren:

Die in den vorgenannten Tarifen enthaltenen Mindestfrachtgebühren, Frachtsätze, ziffernmäßigen Zuschläge (Anstoßbeträge), Kürzungsbeträge, gelten ohne Rücksicht darauf, ob sie in Pfennigen, Hellern oder Centimes Gold beziffert sind, hinsichtlich der Strecken von Regensburg bis Orsova inkl. (einschließlich der Nebenflüsse) in der dort angegebenen Höhe als währungslose Tarifziffern (an Stelle von Gebühren in Gold).

Zur Ermittlung der Frachtsätze in den unten angegebenen Währungen werden, um etwa durch Valutaschwankungen sich ergebende Erschwernisse oder übergroße Erhöhungen zu vermeiden, die währungslosen Tarifziffern mit folgenden feststehenden Verhältniszahlen vervielfältigt und gelten die so gefundenen Beträge als Frachtsätze für 100 Kilo in den einzelnen Frachtberechnungswährungen.

Die so ermittelten Frachtsätze werden von 10 zu 10 Pfennigen, Hellern usw. aufgerundet.

Die Tarifbestimmung, betreffend Aufrundung der Fracht, gilt für sämtliche Währungen. Als geringste Fracht werden für eine Sendung 100 Tarifziffern berechnet, insofern nicht im Abschnitt A des Gütertarifes, Teil I, Abteilung B, anderweitige Vorschriften enthalten sind.

Die feststehenden Verhältniszahlen betragen:

Zur Umrechnung	
auf Pfennige	6
„ öst. Heller	12
„ tschechoslowak. Heller	6
„ ungar. Heller *)	12
„ Para	2
„ jugoslaw. Heller	8
„ Bani	6

Für die Berechnung der Fracht und Gebühren in den einzelnen Verkehrsbeziehungen werden folgende Bestimmungen eingeführt:

*) Unter Berechnung in „ungar. Heller“ ist Berechnung in den betreffenden Einheiten der in Ungarn gesetzlichen Kurs besitzenden Zahlungsmittel (ungar. bzw. ungestempelte Kronen) verstanden.

Die Fracht und Gebühren werden (auf Grund der betreffenden Verhältniszahlen) berechnet im Verkehre

von Stationen bezw. Ladestellen	nach Stationen bezw. Ladestellen 1. in Bayern	2. in Österreich	3. der linksufrigen Strecke Devin-Szob (ausschl.)	4. der rechtsufrig. Strecke Wolfsthal (ausschl.) — Mohács (einschl.), der linksufrigen Strecke Szob (einschl.)-Baja (einschl.), sowie der Theiss oberhalb Magyarkanizsa	5. der rechtsufrigen Strecke Mohács (ausschließl.) — Tekia, der linksufrigen Strecke Baja (ausschl.) — Báziás (ausschl.); ferner des Franz Josef-Kanales, des Franzenskanales und des Speisekanales, der Drau, der Theiss von der Mündung bis Magyarkanizsa (einschl.); des Begakanales, der Temes, sowie der Save, der Bossut, der Studva und der Spacva	6. der linksufrigen Strecke Báziás (einschl.) — Orsova (einschl.)
1. in Bayern	in Pfennigen	in Pfennigen	in Pfennigen	in Pfennigen	in Pfennigen	in Pfennigen
2. in Österreich	in Pfennigen	in österr. Hellern	in cechosl. Hellern	in ungar. Hellern	in Para (oder in jugoslav. Hellern)	in Bani
3. der linksufrigen Strecke Devin-Szob (ausschl.)	in Pfennigen	in cechosl. Hellern	in cechosl. Hellern	in cechoslov. Hellern	in cechoslov. Hellern	in cechoslv Hellern
4. der rechtsufrig. Strecke Wolfsthal (ausschl.) — Mohács (einschl.), der linksufrigen Strecke Szob (einschl.) — Baja (einschl.) sowie der Theiss oberhalb Magyarkanizsa	in Pfennigen	in österr. Hellern	in cechosl. Hellern	in ungar. Hellern	in Para (oder in jugoslav. Hellern)	in Bani
5. der rechtsufrigen Strecke Mohács (ausschl.) — Tekia, der linksufrigen Strecke Baja (ausschl.) — Báziás (ausschl.); ferner des Franz Josef-Kanales, des Franzenskanales und des Speisekanales, der Drau, der Theiss von der Mündung bis Magyarkanizsa (einschl.), des Begakanales, der Temes, sowie der Save, der Bossut, der Studva und der Spacva	in Pfennigen	in Para (oder in jugoslav. Hellern)	in Para (oder in jugoslav. Hellern)	in Para (oder in jugoslav. Hellern)	in Para (oder in jugoslav. Hellern)	in Bani
6. der linksufrigen Strecke Báziás (einschl.) — Orsova (einschl.)	in Pfennigen	in Bani	in Bani	in Bani	in Bani	in Bani

Frachtsätze für bestimmte Güter im Verkehre zwischen Stationen der Strecke Wien-Mohacs untereinander (ausschließlich des Verkehres zwischen den Wiener Stationen untereinander und des Verkehres zwischen den Budapester Stationen untereinander):

Im Verkehre zwischen Stationen der Strecke Wien-Mohacs untereinander werden die nach obigen Bestimmungen sich ergebenden Frachtsätze der Klasse I für Mengen von mindestens 5000 kg für den Schiffsfrachtbrief um 20 %, für Mengen von mindestens 10 000 kg für den Schiffsfrachtbrief um 30 %, die Frachtsätze der Klasse II (ohne Unterschied der Frachtbriefmenge) und jene der Klasse C um 20 % ermäßigt. Soweit sich hiernach jedoch die Frachtsätze für die Klasse II niedriger als jene für die Klasse A stellen würden, werden an Stelle der ersteren die Frachtsätze der Klasse A angewendet.

2. Nebengebühren.

Hinsichtlich der in den Nebengebühren eintretenden Änderungen siehe besondere Verlautbarung.

3. Nachnahmen nach Eingang und Barvorschüsse.

Nachnahmen nach Eingang und Barvorschüsse (auch Nachnahmen von Bahngebühren) sind in allen Verkehren, mit Ausnahme der Verkehre innerhalb eines Staatsgebietes, ausgeschlossen. In den Verkehren innerhalb eines Staatsgebietes sind sie nur in der Frachtberechnungswährung zulässig.

4. Versicherungsbestimmungen.

Für die tarifmäßige Transportversicherung wird die Grenze der Haftung mit 120 Mark, 120 (österr., tschechoslowak., ungar., jugoslaw.) Kronen bzw. 120 Lei für 100 kg, rücksichtlich des Ausnahmetarifes für Getreide usw. mit 18 Mark, 18 (österr., tschechoslow., ungar., jugoslaw.) Kronen bzw. 18 Lei für 100 kg — je nach der für die Frachtberechnung in Betracht kommenden Währung, bzw. wenn ein Gesamtwert angegeben ist, je nach der Währung des Gesamtwertes — festgesetzt.

Die mit 1. November 1919 aufgehobenen Bestimmungen im Gütertarif Teil I, Abt. B, Ziffer XIX/B, Absatz 2 und im Ausnahmetarif für Getreide usw. Abschnitt IV, Ziffer 10 d, Absatz 10: „Die Werte sind in der Währung des für die Sendung zur Anwendung kommenden Frachtsatzes anzugeben" wird ersetzt durch: „Die Werte sind in der Währung des Schiffsversand- oder in jener des Schiffsbestimmungsortes anzugeben".

Zu I—IV: Im übrigen gelten die Bestimmungen der Gütertarife bzw. der bestehenden Verlautbarungen.

5. Änderung von Gebühren.

Die Änderung der Wartegelder für den Gütertarif Teil I, Abt. B, sowie für den Ausnahmetarif für Getreide usw. werden gleichlautend gesondert verlautbart.

6. Aufhebung von Bestimmungen und Gebühren.

1. Die Kundmachung (279) im V. A. Nr. 17 vom 10. März 1920 wird mit Wirksamkeit vom 10. Juni d. J. aufgehoben.

2. Alle im Nachtrag I zum Gütertarif Teil I, Abt. B enthaltenen ziffermäßigen Ansätze zum Abschnitt A und Abschnitt F dieses Tarifes.

Damit ist der Verkehr zwischen den Stationen Regensburg, Passau, Linz, Wien, Budapest (exkl. Budapest-Donauuferbahnhof) und Belgrad untereinander eröffnet.

Die Eröffnung der Güteraufnahme in weiteren Verkehren wird gesondert verlautbart.

Regensburg, den 7. Juni 1920. (587)

Bayerischer Lloyd
Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 41. Berlin, den 16. Juni 1920. LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, **amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 8 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 40 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 45 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 50 Pf. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 1.35 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Inhalt:

Psychotechnik und Betriebsdienst.

Von Regierungsbaumeister Hans Busse.

In seinen „Anregungen zur Verbesserung der Ausbildung ler Unterbeamten des Betriebsdienstes"[1]) hat Verfasser beeits die wesentlichen Richtlinien für die Vornahme der sychotechnischen Eignungsprüfung zur Beurteilung der ähigkeiten neu in den Eisenbahndienst eintretender Beiensteter aufgestellt. Es handelt sich nun darum, diese Vorchläge möglichst bald in die Tat umzusetzen und Grundlagen ür die Prüfungsmethoden und die praktische Auswertung der rgebnisse zu finden. Hierbei kommen vor allem die Ausahl der Prüfungsgegenstände für die verschiedenen Dienstweige und die Gewinnung von Maßstäben zur Beurteilung er Leistungen in Bezug auf eine durch Erfahrung zu ermitelnde Durchschnittsgrenze in Frage. Diese Untersuchungen assen sich mit Erfolg nur bei genauer Kenntnis aller aufetenden Anforderungen und der zu ihrer Erfüllung nötigen igenschaften durchführen. Zu diesem Zweck wird jeder ienstzweig nach folgenden, allgemein erläuterten Gesichtsunkten von Fall zu Fall systematisch zu durchforschen sein.

Welche Dienstverrichtungen sind in dem zu untersuchenden Dienstzweig zu erfüllen?

Zunächst sollen die einzelnen Dienstverrichtungen ganz ine Rücksicht auf körperliche oder geistige Inanspruchahme überhaupt festgestellt werden. Alle — auch weniger ichtig erscheinenden — regelmäßig vorkommenden, dienstchen Anforderungen sind hier einzeln aufzuführen. Hierzu ommen dann noch die aus der Eigenart des Eisenbahnbetriebes entspringenden, außergewöhnlichen Aufgaben (besonders bei Unfällen, Betriebsunregelmäßigkeiten, usw.), soweit sie sich auf Grund der Erfahrungen ermitteln lassen. Der Untersuchende muß sich also ganz in die Lage und Denkweise des betreffenden Bediensteten versetzen können oder besser längere Zeit an möglichst vielen, örtlich verschiedenen Stellen einen derartigen Dienst praktisch beobachten. Vor allem werden hier die Dienststellenvorsteher wertvolle Aufschlüsse geben können.

2. Welche Sinnesorgane und Eigenschaften der geistigen Veranlagung kommen bei der Erfüllung der nach vorstehender Anleitung ermittelten Dienstverrichtungen in Frage?

Aus dem nach Punkt 1 aufgestellten Verzeichnis aller Dienstverrichtungen sind nun diejenigen, bei deren Erfüllung die sogenannten geistigen Fähigkeiten oder Sinnesorgane beansprucht werden, herauszusuchen und in nachstehende Hauptgruppen einzugliedern, wobei einzelne für mehrere Gruppen in Betracht kommende Dienstverrichtungen gegebenenfalls mehrmals aufzuführen sind.

a) Aufmerksamkeit, b) Zuverlässigkeit, c) Gedächtnis, d) Allgemeine Auffassungsgabe, e) Überlegung (selbständiges Handeln), f) Gehör, g) Sehschärfe, h) Farbenunterscheidung, i) Sprache (soweit Fehlerfreiheit verlangt wird).

So erhält man ein übersichtliches Bild von den Berufsanforderungen jedes Dienstzweiges. Diesen Gruppen entsprechend muß dann auch die psychotechnische Eignungsprüfung vorgenommen werden, wobei die Methoden den An-

[1]) Vergl. Nr. 10 Z. d. V. D. E.-V. vom 7. Febr. 1920.

forderungen des Eisenbahnbetriebsdienstes anzupassen sind. Gruppen, in denen keine Dienstverrichtungen eingetragen sind, fallen bei der Prüfung für den betreffenden Dienstzweig fort. Nur durch eine derartig eingehende Zergliederung wird man auch etwaigen übertriebenen Ansprüchen bei der Auswahl vorbeugen und für minder wichtige Posten gewisse Erleichterungen festsetzen können. Man könnte vielleicht einwenden, daß die in Frage kommenden Eigenschaften auch ohne solche weit ausholende Untersuchungen festzustellen sind. Es handelt sich aber hier um die erstmalige Schaffung einwandfreier Grundlagen für die wissenschaftliche Forschung, die zur Vermeidung unrichtiger Ergebnisse so genau als nur möglich sein müssen.

3. Welche Eigenschaften können durch Übung beeinflußt werden?

Zweifellos können manche Eigenschaften durch Übung wesentlich in günstigem Sinne beeinflußt werden, wie dies z. B. die Fahrschulen der Straßenbahnen[2]) bewiesen haben. Bei der Ausbildung der Fahrer am Führerstand wurden Übungskurven aufgestellt, welche im Verlauf mehrtägiger Übungen eine allmähliche Abnahme der Bedienungszeit — Zeitdauer von der Signalgebung bis zur Ausführung der entsprechenden Kontrollerbedienung (Schnelligkeit der Auffassung) — und der Bedienungsfehler (Zuverlässigkeit) bis zu einer bestimmten, unteren Grenze zeigen. Diese Grenze liegt je nach der Intelligenz verschieden und ist leicht daran erkennbar, daß die Kurve nach einiger Zeit wagerecht verläuft. Es tritt ein Beharrungszustand ein, d. h. die weitere Ausbildung des Mannes übt nunmehr keinen bessernden Einfluß auf seine Eigenschaften aus. Auf diesem Gebiete gilt es auch im Eisenbahndienst noch eingehende Versuche zur Ermittlung der Übungsmöglichkeit und des Übungsgrades sowie der durchschnittlichen Zeit bis zum Eintritt des Beharrungszustandes beim Üben einzelner Dienstverrichtungen anzustellen, damit nicht Bediensteten, die bei der ersten Prüfung in diesem oder jenem Fach trotz sonst guter Leistungen versagen, Unrecht geschieht. Hier werden wiederum besonders die Angaben von in diesen Dienstzweigen praktisch erfahrenen Männern die richtigen Wege weisen.

4. Kommen im Eisenbahnbetriebsdienst sogenannte stellvertretende Eigenschaften in Betracht?

Häufig beobachtet man, daß Menschen, denen es an diesen oder jenen Eigenschaften mangelt, diesen Nachteil durch vermehrte Heranziehung anderer Eigenschaften auszugleichen verstehen. Man spricht hier psychologisch von einer „Stellvertretung“. So z. B. kann jemand, der an sich nicht sehr begabt ist, durch Energie und gewissenhaften Fleiß diesem Mangel bis zu einem gewissen Grade abhelfen. Durch eingehende Untersuchungen ist daher festzustellen, ob in einem Zweige des Eisenbahndienstes bestimmte Eigenschaften notwendig sind, die — obwohl es für die Sicherheit des Betriebes an sich nicht erwünscht ist — für eine einige Zeit durch Stellvertretung teilweise ersetzt werden können, wodurch bei dem Ergebnis der Eignungsprüfung und somit für die Beurteilung des Prüflings ein falsches Bild entsteht. Z. B. könnte ein infolge Nervosität leicht ermüdender Lokomotivführer für die kurze Zeit der Prüfung seine Unzuverlässigkeit durch mit aller Energie gesteigerte Aufmerksamkeit verdecken. Unter anderem ist dem Verfasser z. B. ein Fall bekannt, wo ein fast völlig farbenblinder Mann durch scharfe Beobachtungsgabe es dahin gebracht hatte, an den verschiedenen Helligkeitsunterschieden der von ihm nur grau gesehenen, farbigen Flächen ziemlich genau die Farben zu erkennen und zu benennen[3]). Für den Eisenbahnbetrieb müssen natürlich solche Leute ausscheiden. In allen derartigen Fällen darf die Prüfungsmethode nicht versagen, und es ist daher notwendig, vor Einführung der Eignungsprüfung alle Möglichkeiten auf dem Gebiete der Stellvertretung ins Auge zu fassen.

5. In welcher Hinsicht haben Bedienstete, welche einen Unfall durch eigene Schuld verursacht oder erlitten haben, versagt?

Gerade aus dem Gebiete des Eisenbahnwesens werden zu dieser Frage interessante und wichtige Beiträge geliefert werden können. Und zwar kommen hier nicht nur die vom Personal verschuldeten Betriebsunfälle, sondern auch die durch eigene Unvorsichtigkeit erlittenen, körperlichen Schädigungen in Frage. Auch minder wichtige, kleinere Unfälle aller Art, wie sie auf großen Bahnhöfen fast täglich — meist ohne nennenswerte Folgen — vorkommen, sind in den Kreis der Betrachtungen zu ziehen. Es handelt sich in erster Linie um die Sammlung von statistischem Material über Eisenbahnunfälle usw. von einem ganz neuen Gesichtspunkte, indem nämlich nicht die Klärung der Schuldfrage vom Personenstandpunkte an sich, sondern die genaue Feststellung der versagthabenden Sinnesorgane oder geistigen Fähigkeiten der Schuldigen erst die Untersuchungen abschließt. Unsere bisherigen Unfallstatistiken beleuchten die Unfallursachen, soweit ein Verschulden Bediensteter vorliegt, vom psychologischen Standpunkt gar nicht oder nur unzureichend[4]).

Derartige Untersuchungen würden ein wertvolles Mittel zur Erhöhung der Betriebssicherheit durch entsprechende Verwertung der neuen Statistik für den Aufbau der Eignungsprüfung und die richtige Auswahl der Bediensteten für wichtigere Posten an die Hand geben.

Eine möglichst weit zurückgreifende Auswertung aller in Frage kommenden Eisenbahnunfälle durch eingehendes Studium der Unfallakten und zahlenmäßige Zusammenstellung dieser Unfälle nach bestimmten Grundsätzen muß unverzüglich einsetzen, wofür etwa folgende Gruppen nebst den in Klammern beigefügten Unterabteilungen vorgeschlagen werden:

Unvorsichtigkeit (beim Überschreiten der Gleise, Hinauslehnen aus Fahrzeugen, Arbeiten zwischen den Gleisen, Rangierarbeiten),

Krankheit (plötzlich auftretendes Unwohlsein, geistige Defekte),

Trunkenheit,

Unaufmerksamkeit (Überfahren von Signalen, Vergreifen beim Stellen von Hebeln, Nichtbeachtung von Rangiersignalen, Freigabe besetzter Gleise, Versagen von Sicherheitsposten usw.),

Falsche Entfernungsschätzung (Schließen der Schranken, Auslegen von Bremsschuhen, zu spätes Anziehen der Bremsen usw.),

Mangel an Überlegung — Nervosität — (Unüberlegte Anordnungen des Fahrdienstleiters, falsche Maßnahmen bei außergewöhnlichen Vorkommnissen usw.),

Mangelnde Gewissenhaftigkeit (Eigenmächtiges Abweichen von den Vorschriften des Betriebsdienstes, Unterlassung der Zugdeckung auf freier Strecke, vorzeitiges Einschlagen des Signals und Auflösen der Fahrstraße, Eingriffe in die Sicherungsanlagen usw.),

Gedächtnisschwäche (Außerachtlassung angekündigter Sonderzüge, Streckenarbeiten, Gleissperrungen usw.),

Mangelnde Seh- und Farbtüchtigkeit (Falsche Erkennung von Signalbildern usw.),

Mangelhaftes Gehör.

Diese Einteilung wird sich bei weiterer Ausarbeitung noch in mancher Hinsicht verbessern lassen. Jedenfalls müss…

[2]) Vgl. Tramm, Rationelle Ausbildung des Fahrpersonals für Straßenbahnen (Zeitschr. f. prakt. Psychologie).

[3]) Hier bietet das Prüfungsverfahren nach Prof. Dr. Nagel bereits einen wirksamen Schutz.

[4]) Selbst ein so umfassendes Werk wie „Eisenbahnunfälle“ von Prof. v. Stockert (Engelmann, Leipzig 1913) empfiehlt zwar zur Erhöhung der Betriebssicherheit die richtige Auswahl des Personals, gibt aber nur geringe Anhaltspunkte für die praktische Ausführung dieser Maßnahme.

die Unterlagen so schnell wie möglich beschafft und künftig von Jahr zu Jahr weitergeführt werden, damit Ungeeignete rechtzeitig von verantwortungsvollen Posten ferngehalten werden, wie es die Sicherheit des Betriebes verlangt. Auch für die Ausbildung und den Unterricht sind hier mancherlei Anregungen zu erwarten.

5. Welche Mängel der Veranlagung machen nach praktischen Beobachtungen einen Bediensteten für einen bestimmten Dienstzweig ungeeignet und führten bisher auch nach erfolgter Ausbildung zu seiner Entfernung?

Bei der Lösung dieser Frage sind die Dienststellenleiter wiederum in erster Linie heranzuziehen, da sich ihnen am meisten Gelegenheit zu Beobachtungen in dieser Hinsicht bietet. Aus dem Versagen der Bediensteten und der Feststellung der mangelnden Fähigkeiten können wertvolle Schlüsse für die Eignungsprüfung gezogen werden, wobei die theoretischen Ergebnisse des Punktes 2 praktisch nachgeprüft und verwertet werden sollen. Meist begnügte man sich bislang mit der Tatsache, daß ein Bediensteter für einen wichtigeren Posten ungeeignet sei, ohne sich näher mit den inneren Ursachen des Versagens zu beschäftigen. Er blieb dann oft in einer untergeordneteren Stellung desselben Dienstzweiges, fühlte sich zurückgesetzt und tat mit Unlust Dienst, während er vielleicht bei einer anders gearteten, seinen Fähigkeiten mehr entsprechenden Verwendung als zufriedener Mensch erheblich mehr leisten könnte. Hier ist gerade die Eignungsprüfung berufen, von vornherein sicher die richtige Beschäftigungsart herauszufinden und Fehlgriffe zu vermeiden, womit beiden Teilen am besten gedient ist. Von der sorgfältigen Bearbeitung und Verwertung der aus diesen Untersuchungen zu erwartenden Ergebnisse hängt daher viel ab. Das Material hierzu muß natürlich einem möglichst großen Beobachtungsgebiet entnommen werden.

Die vorstehenden Ausführungen zeigen, daß die Behandlung dieser Fragen teilweise recht schwierig ist und eingehende wissenschaftliche Bearbeitung erfordert. Hierzu bedarf es daher der vollen Arbeitskraft einer Anzahl geeigneter Männer, die in hauptamtlicher Tätigkeit die Vorarbeiten für den Aufbau und die weitere Entwicklung der Eignungsprüfung, von deren Wichtigkeit heute alle leitenden Stellen durchdrungen sind, ausführen. Nach Ansicht des Verfassers würde im Ministerium eine besondere Stelle für psychotechnische Untersuchungen einzurichten sein, welche bei allen Direktionen entsprechende Organe (Dezernate) mit angegliedertem psychotechnischem Laboratorium besitzt, von denen das reiche Material für die endgültige Bearbeitung im Ministerium gesichtet wird. Auf Grund der von der Zentralstelle zu erlassenden Richtlinien hätten ferner die Außenstellen Versuche anzustellen und durch Ausarbeitung von Fragebögen für jeden Dienstzweig die reichen Erfahrungen der Dienststellen zu sammeln. Diesen Dezernaten wäre auch das gesamte Unterrichts- und Prüfungswesen zu übertragen. Um möglichst wenig Zeit zu verlieren, sind neben den wissenschaftlichen Vorarbeiten sogleich Mittel und Wege für die technische Durchführung der künftigen Eignungsprüfung zu suchen und entsprechend den Fortschritten der Forschung zu vervollkommnen, wobei die schon auf anderen Gebieten praktisch erprobten, psychotechnischen Apparate unter Anpassung an die Eigenart des Eisenbahnbetriebes zu verwerten sind. Umfangreich und schwierig ist die Aufgabe. Sie wird aber bei verständnisvoller Mitarbeit der beteiligten Fachleute aller Grade zum Nutzen der Allgemeinheit einem befriedigenden Abschluß zugeführt werden[5]).

[5]) Zur Weiterarbeit auf diesem Gebiete sind dem Verfasser entsprechende Zuschriften erwünscht. Anschrift: Reg.-Bmstr. H. Busse, Berlin-Friedenau, Deidesheimer Str. 1.

Mehr Sicherheit in der Güterbeförderung!

Zur Verbesserrung des Abfertigungsdienstes in rechnerischer Beziehung sind schon öfters Vorschläge gemacht worden, die durchweg darin gipfelten, die Versender zur Herstellung eines Doppels des Frachtbriefs im Durchpauseverfahren zu veranlassen und das Doppel zu Rechnungszwecken zurückzubehalten. Abgesehen davon, daß dieses Verfahren bei der Güterübernahme in der Handhabung recht umständlich ist, wird es schon deshalb nicht durchführbar sein, weil der Frachtbrief eine öffentliche Urkunde darstellt und zweifellos aus diesem Grunde gemäß § 56 EVO., Ausf.-Best. XIII, mit Tinte geschrieben sein muß. Bei dieser Sachlage können derartige Vorschläge von vornherein keine Aussicht auf Erfolg haben, wenn auch ihre Zweckmäßigkeit für die geordnete Abwicklung des Rechnungsgeschäfts auf den Empfangsstationen nicht zu bestreiten ist. Sollte aber dennoch die Absicht bestehen, eine Änderung im Abfertigungsverfahren herbeizuführen, dann hätte dies in erster Linie hinsichtlich der Güterbeförderung zu geschehen. Die schon vor dem Kriege zahlreichen und in den letzten fünf Jahren geradezu ins Ungeheure angewachsenen Unregelmäßigkeiten, die trotz vieler verwaltungsseitig getroffener Maßnahmen nicht zurückgehen, weisen gebieterisch darauf hin. Es wird deshalb wohl richtig sein, wenn diesen Zuständen erhöhte Aufmerksamkeit zugewendet und nach einem Verfahren geforscht wird, das die tunlichste Einschränkung der vielen Ladefehler und Diebstähle ermöglicht. Zu diesem Zwecke ist schon wiederholt die Einführung der Ladeliste empfohlen worden. Der Vorteil der Ladeliste soll nicht angezweifelt werden. Sie macht aber die Verladung der Güter von deren vorheriger Ansammlung im Güterschuppen abhängig. Und hierfür sind die meisten Versandschuppen der größeren Stationen zu klein; außerdem würde ein größerer Wagenverbrauch entstehen. Beides sind aber so wichtige Faktoren für einen geregelten Eisenbahnbetrieb, daß die Ladeliste nicht mehr in Frage kommen kann, zumal — eine Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse vorausgesetzt — mit einer stetigen Zunahme des Stückgüterverkehrs gerechnet werden muß.

Bei wiederholten Versuchen kam ich auf den Gedanken, unter Anlehnung an den jetzigen Frachtbrief das nachstehende in verkleinertem Maßstabe wiedergegebene Beförderungspapier zu entwerfen. Auch ich nehme wie die Anhänger des Pauseverfahrens die Versender in Anspruch und verursache diesen ebenfalls etwas mehr Arbeit; ich glaube aber, daß die Versender im allgemeinen ebenfalls ein Interesse an der sicheren Beförderung ihrer Güter haben und sich für diesen Zweck einer kleinen Mehrarbeit gerne unterziehen werden. Dieses Begleitpapier setzt sich aus zwei Teilen zusammen: einer Stückgutbegleitkarte und dem eigentlichen Frachtbrief, und ist so angeordnet, wie sich die Abfertigung der Güter zeitlich abwickelt. Beide Teile sind mit Tinte zu schreiben und enthalten alles das, was durch die Verkehrsordnung für den Versand von Gütern auf der Eisenbahn vorgeschrieben ist. Die Einführung eines besonderen Wagenladungsfrachtbriefes wäre Bedürfnis.

Das Verfahren würde sich wie folgt abwickeln:

1. Stückgutbegleitkarte:

Diese hat, was sich schon aus der Aufschrift ergibt, den Zweck, zunächst reines Begleitpapier zu sein und das Gut von der Versand- bis zur Empfangsstation unmittelbar zu begleiten, während

2. Der Frachtbrief

in erster Linie Rechnungszwecken dient.

a) Versandstation.

Die Vorprüfungsstelle wird in die Begleitkarte wie seither die Ordnungsnummer des Wagens und den Ladeweg eintragen, sodann die Übereinstimmung der Begleitkarte mit dem Frachtbriefe prüfen, worauf der Übernahmebeamte die Übernahme des Gutes auf Grund des Frachtbriefes bewirkt, die Begleitkarte abtrennt und diese dem Verladebediensteten einhändigt. Dieser übergibt die Karte dem Verlader, der sie samt dem Gut in den Eisenbahnwagen verbringt und im Wagen an einem zu bezeichnenden Ort ablegt. Der Verladekontrolleur, der seine Arbeit mit dem Beginn des Verlade-

Vorderseite

Stückgut-Begleitkarte.

Von . . . . nach . . . .

über (Ladeweg) . . . . abgefertigt nach: . . . .

Name des Empfängers oder Zeichen	Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Rohgewicht kg

Absender. . . . . Empfänger. . . . .

Bei der Um/Ent ladung des Wagens Nr. . . . . von . . . . fehlt in / ist beschädigt (T.-A. ist gefertigt) in . . . . Nr.: . . . . . . Bleie:

Nummer des Wagens	Eigentumsmerkmal der Versandstation	Stempel der Umlade- und Umbehandlungsstationen.

L. S. Abg.-B. Nr.

Frachtbrief zur Stückgutsendung nach Station. . . . .

An . . . .
in . . . .

Zoll- und Steuerabf.:

Adresse oder Zeichen	Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Rohgewicht kg

Für den Frachtvertrag gelten die EVO. und die in Betracht kommenden Tarife.

Zulässige und vorgeschriebene Erklärungen:

. . . . den . . . .
Absender . . . .
Wohnung . . . .

(12 cm / 18 cm)

Rückseite

Empfangsbescheinigung.

Vorstehende Sendung empfangen:

Frachtüberweisung ℳ ₰ . . . . den . . . .
Rollgeld " "
zusammen ℳ ₰

Interesse an der Lieferung:

Duplikat (Aufnahmeschein) beantragt?

Nachnahme:	Einzelnachweis:	ℳ	₰
Frankaturvermerk	Gesamtbetrag in Buchstaben — Barvorschuß: / nach Eingang:		

Berechnung: abgerundetes Gewicht	Tarifklasse	Frachtsatz für 100 kg	Vom Absender bezahlt ℳ	₰	Raum zum Aufkleben der Freimarken:	
						Gebühr für Interesse . . . .
						Gebühr für Nachnahme . . . .
						Nebengebühren der Eisenbahn . . . . (Krangeld, Ladegebühren)
						Fracht bis . . . .

Stempel der Versandstation	Wiegestempel	Duplikat-(Aufnahmeschein) stempel	Stempel der Bestimmungsstation

(12 cm / 18 cm)

← 19 cm →

eschäfts aufnimmt, prüft die eingeladenen Güter an Hand ler Begleitkarten, ordnet diese nach und nach alphabetisch, mgibt sie nach Ladeschluß mit einem Umschlag und beläßt sie im Wagen. Die Begleitkarten für Kurswagengüter immt der Ladebeamte zu sich und läßt diese Güter an Hand ler Karten zur gegebenen Zeit verladen, wobei die Karten für lie Unterwegsstationen in der Stationsreihenfolge geordnet ind in den Wagen gelegt werden.

Mittlerweile hat der Frachtbrief seinen Weg zur Abfertigung gefunden, wird dort wie bisher behandelt und dient zur ußeren Begleitung des Wagens.

b) Umladestation.

Da der Wagen von den Frachtbriefen begleitet wird, können uf Grund dieser die nötigen Vorbereitungen getroffen verden. Der Umladebeamte findet bei Öffnung des Wagens lie Begleitkarten alphabetisch geordnet vor, kann daher sofort nit dem Umladen des Gutes beginnen. Das Fehlen von Gütern vermerkt er auf dem in der Begleitkarte hierfür vorgesehenen Raume; auch die Aufnahme des Tatbestandes bei beschädigten Gütern, die vom Meldebeamten auf Grund des Frachtbriefes gefertigt wird und diesem anzuschließen ist, ist auf diesem Raum kurz zu vermerken. Beim Umladen wird hinsichtlich ler Ladekontrolle ebenso verfahren, wie auf der Versandstation, die Begleitkarten werden alphabetisch oder bei Kurswagen der Stationsreihenfolge nach geordnet, und im Wagen belassen. Die Frachtbriefe dienen weiter als äußeres Begleitpapier. Bisher werden auf den Umladestationen — und neines Wissens auch auf einigen Versandstationen — die Frachtbriefe zur Begleitung der Güter in den Eisenbahnwagen benutzt. Ich halte dieses Verfahren für besonders geeignet, Frachtbriefe und die zugehörigen Güter gleichzeitig verschwinden zu lassen.

c) Empfangsstation.

Hier kann sich das bisherige Bild ändern, je nachdem die uszuladenden Güter eines Wagens an einem Ort im Schuppen usammengestellt oder sofort vom Wagen aus nach Stadtbezirken verteilt werden. Im ersteren Falle kann nach den Begleitkarten ausgeladen, im zweiten Falle müssen die Frachtbriefe zur Hand genommen werden, weil das Auszeichnen der Begleitkarten nach Stadtbezirken das Ausladegeschäft u. U. n lange verzögern würde. Immerhin kann auch in diesem Falle der Begleitkarte ein großer Nutzen nicht abgesprochen werden, weil festgestellt werden kann, ob auch sämtliche Sendungen und Frachtbriefe eingegangen sind, und weil sie Anhaltspunkte für Ablieferungsnachweise u. dgl. bietet. Auf der Rückseite der Begleitkarte kann auf kleineren und mittleren Stationen die Empfangsbescheinigung des Empfängers eingeholt werden.

d) Aus- und Einladen am Zuge.

Der Packmeister übergibt die Frachtbriefe der auszuladenden Güter und läßt die Güter an Hand der im Wagen befindlichen Begleitkarten ausladen. Der Übernahmebeamte hat diese Güter nach den Frachtbriefen zu übernehmen. Die einzuladenden Güter werden vom Packmeister ebenso behandelt, wobei er die zugegangenen Begleitkarten im Wagen bei den vorhandenen Karten einordnet.

Das Verfahren, die Güter von der Übernahme aus ohne Zuhilfenahme der Frachtbriefe in die Wagen zu verbringen, wie es auf allen größeren und vielen mittleren Stationen eingeführt ist, erzeugt eine Menge Ladefehler. Die geringste Unachtsamkeit bringt das Gut in den unrichtigen Wagen, und es wird verschleppt oder geht verloren, wenn der Fehler nicht durch irgend ein Kontrollsystem noch rechtzeitig behoben wird. Die persönliche Kontrolle allein genügt nicht. Die Mitgabe der Frachtbriefe in die Eisenbahnwagen auf den Versandstationen verursacht Verzögerungen in der Abfertigung, ist auch aus anderen, örtlichen Gründen nicht überall durchführbar. Es bleibt also nur die Einführung eines besonderen Begleitpapiers übrig, wenn die Güterverladung sich in geordneten Bahnen abwickeln soll. Dies ist umsomehr nötig, als die gleichzeitige Entwendung von Frachtbrief und zugehörigem Gut immer mehr einreißt. Durch ein besonderes Begleitpapier können derartige Fälle mindestens stark eingeschränkt werden, weil die Frachtbriefe stets die Nachprüfung der Begleitkarten ermöglichen.

Zum Schluß sei noch bemerkt, daß der eigentliche Frachtbrief und dadurch auch die Rechnung auf der Rückseite etwas kleiner geworden sind. Ich glaube nicht, daß dies von Nachteil ist. Um den verlorengegangenen Raum der Rechnung teilweise zu ersetzen, sind die Nachnahmespalten zusammengezogen. Dadurch fällt das Heruntersetzen der vom Absender eingetragenen Nachnahme in den von der Eisenbahn auszufüllenden Teil weg, wodurch manche Fehler vermieden werden.

Stuttgart, im Januar 1920. Finkbeiner.

---

erechtere Bewertung des Rangierdienstes als Mittel zur Hebung der betrieblichen Leistungen

Nachdem es die Verwaltung auf der einen Seite verstanden at, durch Neuordnung der Nebengebührenordnung die Zugersonale zur erhöhten Nutzleistung anzuspornen, so daß hierurch eine wichtige Voraussetzung für die Steigerung der gemten Betriebsleistung erfüllt ist, muß nunmehr auch notendigerweise eine zweite, noch viel wesentlichere Bedinng dadurch erfüllt werden, daß in gleicher Weise auf die angierpersonale eingewirkt wird, damit die Leistungen im angierdienst mit den Leistungen im Zugbeförderungsdienst eichen Schritt halten, und nicht etwa der im Zugbegleitenst angebahnte Erfolg durch Mangel an Zuzug oder sogar urch Abwanderung geübten Personals aus dem nicht mehr sonders bewerteten Rangierdienst zunichte wird, sondern elmehr durch Höchstleistungen im Rangierdienst, der ja hon von jeher die Seele des Betriebsdienstes war, voll zur swirkung kommt.

Dies Ziel ist aber nur zu erreichen, wenn der Rangierdienst, r unstreitig ganz andere Umsicht und Entschlossenheit vom nzelnen Manne erfordert als der einfache Zugbegleitdienst, rüber hinaus aber noch viel gefahrvoller ist, eine ähnliche rzugsbewertung erfährt wie der Zugbegleitdienst; bringt f der einen Seite dem Zugpersonale die Eigenart seines enstes besondere Vorteile, so muß auf der anderen Seite die genart des Rangierdienstes billigerweise gleichfalls so wertet werden, daß die Rangierpersonale, die doch die vom gpersonal nur zu übernehmenden Züge zusammenstellen, r die besonderen mit ihrem Dienste verbundenen Gefahren tschädigt werden, ebenso wie die Zugpersonale für die sonannte Abwesenheitsdauer von der Heimat und die damit rbundenen Aufwendungen; es soll hier nicht näher untersucht werden, inwieweit diese Eigenart des Zugbegleitdienss entgolten zu werden braucht, und inwieweit diese Nebenbühren als besonderer Nebenverdienst anzusehen sind, — ß diese Gebühren aber nicht lediglich Aufwendungen auf n Zugfahrten decken sollen, erhellt aus dem einen Umstand, ß die Zugbeamten bei der Pensionierung eine Pauschale ser Einnahmequelle zur Pension erhalten.

Für die im Rangierdienst beschäftigten Beamten und Arbeiter muß daher unter allen Umständen neben den Gehältern und Tariflöhnen durch Gewährung von Rangiergebühren eine besondere Einnahmequelle geschaffen werden, wenn anders nicht der Rangierdienst gemieden werden und in nicht ferner Zeit solchen Schaden erleiden soll, daß ernste Betriebsstörunge unvermeidlich sind. Hierzu möchte ich folgende Vorschläge machen:

1. Für die Behandlung aller Güterzüge, die auf dem Bahnhofe beginnen (aufgestellt werden) oder eine gänzliche Umbildung erfahren, wird eine Zugbildungsgebühr gewährt.
2. Für die Behandlung solcher Züge, die nur Wagen aufnehmen oder absetzen, wird eine Zugabfertigungsgebühr gezahlt.
3. Für die Bedienung von Anschlüssen, Schuppen, Rampen, Freiladegleisen usw. ist ein Bedienungsgeld zu zahlen, und
4. ist eine Leistungsprämie dann in Rechnung zu stellen, wenn bei der Ausführung der Rangierarbeiten die durch die Fahrpläne, Bedienungspläne und andere Vorschriften festgesetzten Zeiten nicht überschritten werden.

Die Höhe dieser Nebengebühren wäre von der Verwaltung mit den in Frage kommenden Beamtenvertretungen zu regeln, und von den Bediensteten in ähnlicher Weise in Rechnung zu stellen wie die Nebengebühren der Zugpersonale; diese Verrechnungsart würde alsdann einer besonderen Besprechung vorzubehalten sein. Abgesehen von dem eigentlichen Zweck, den die dargetane Bewertung des Rangierdienstes erreichen würde, hätte das vorgeschlagene Verfahren noch andere günstige Einwirkungen auf den gesamten Betriebs- und Abfertigungsdienst im Gefolge, die unschwer aus den einzelnen Vorschlägen ermessen werden können und daher keiner weiteren Erörterung bedürfen.

Schlotzhauer, Bahnhofsvorsteher, Sangerhausen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Um den überhandnehmenden Fahrgeldhinterziehungen erfolgreich entgegenzuwirken, ist der im § 16 (2) der Eisenbahn-Verkehrsordnung auf 6 ℳ festgesetzte Mindestzuschlag, den ein Reisender zu zahlen hat, wenn er in einer höheren als der ihm nach seiner Fahrkarte zustehenden Wagenklasse Platz nimmt, mit sofortiger Gültigkeit auf 20 ℳ erhöht worden. Die gleiche Erhöhung ist für den im § 16 (5) behandelten Fall eingetreten, wenn jemand ohne die Absicht mitzureisen, in einem zur Abfahrt bereitstehenden Zuge Platz nimmt. Ferner ist der im Absatz 2 a. a. O. vorgesehene Zuschlag von einer Mark in dem Falle, daß der Reisende unaufgefordert meldet, er habe keine Fahrkarte lösen können, auf 3 ℳ festgesetzt worden.

— **Erschwerung des Durchgangsverkehrs nach dem Osten.** Eine Erschwerung des Fernverkehrs zwischen Deutschland und dem Osten tritt mit dem 15. Juni ein. Die Eisenbahndirektion Danzig gibt bekannt:

„Für den Durchgangsverkehr Ostpreußen-Deutschland über Danzig-Neustadt-Lauenburg findet vom 15. d. M. bis auf weiteres eine durchgehende Abfertigung von Personen und Gepäck nicht mehr statt. Fahrkarten werden in beiden Richtungen nur bis Danzig verabfolgt. Ebenso wird Gepäck nur bis Danzig abgefertigt. In Danzig haben die Reisenden neue Fahrkarten zu lösen und ihr Gepäck neu aufzugeben. Im Durchgangsverkehr Deutschland-Danzig über Dirschau-Konitz wird die durchgehende Abfertigung ebenfalls mit dem 15. d. M. aufgehoben. Die Abfertigung findet in beiden Richtungen gebrochen in Konitz statt. Die bisherigen D-Züge zwischen Ostpreußen und Deutschland über Danzig-Neustadt-Lauenburg und zwischen Freistaat Danzig-Deutschland über Dirschau-Konitz werden auch weiterhin verkehren."

Der Grund zu dieser Maßnahme, die allen Reisenden schwer verständlich sein wird, konnte noch nicht in Erfahrung gebracht werden, er dürfte in dem schwierigen Abrechnungsverfahren zwischen Deutschland und Polen zu suchen sein.

Nach einer Meldung der „D. Allg. Ztg." werden vom 15. Juni auf den Strecken Lauenburg-Neustadt-Danzig und Konitz-Dirschau alle Reisenden, soweit sie mit durchgehenden Fahrkarten nach und von Ostpreußen versehen sind, als Reisende ohne Fahrkarten behandelt werden. Außerdem werden diese Reisenden auch Schwierigkeiten bei der Gepäckbeförderung, der Zollbehandlung und hinsichtlich der Anerkennung ihrer Pässe zu erwarten haben. Der Verkehr mit Danzig wird durch diese Regelung nicht betroffen.

Damit der Verkehr zwischen Ostpreußen und Deutschland dadurch nicht gänzlich unmöglich gemacht wird, wird die deutsche Eisenbahnverwaltung bis zur anderweiten Regelung der Verkehrsfrage ein Schnellzugspaar über die Strecke Konitz-Czersk-Marienwerder-Ostpreußen einlegen. Bekanntgabe des Fahrplans dieses Zugpaares bleibt vorbehalten. Auf dieser Strecke wird ein polnisches Paßvisum nicht erforderlich sein.

Diese Neuregelung des Korridorverkehrs bedeutet abermals eine ganz erhebliche Verschlechterung des Verkehrs zwischen Deutschland und Ostpreußen. Die Strecke Konitz-Czersk-Marienwerder ist völlig außerstande, den gesamten Personen- und Güterverkehr mit Ostpreußen zu bewältigen. Insbesondere würde für den bevorstehenden Abstimmungsverkehr diese Regelung außerordentlich hemmend sein. Die erforderlichen Schritte sind von der deutschen Regierung eingeleitet, um diese erneute Erschwerung des Verkehrs nach Ostpreußen über Danzig und durch den Korridor baldmöglichst zu beseitigen.

Die Eisenbahndirektion Königsberg teilt noch mit, daß wegen Sperrung der Übergangês Dirschau durch Polen und ungenügender Abnahme von Frachten auf den anderen Übergängen die Abnahme von Frachtgutladungen, außer Grubenholz und Alteisen für Oberschlesien sowie Umzuggut nach Stationen jenseits des Korridors, eingestellt worden ist.

— **Eröffnung von Eisenbahnstrecken.** Am 1. Juni d. J. ist im Eisenbahndirektionsbezirk Altona die bisherige Hauptbahn Wilster-St. Michaelisdonn als Hauptbahn aufgehoben und dafür die neue vollspurige Hauptbahnstrecke Wilster-St. Michaelisdonn mit dem Bahnhof IV. Klasse Vaale und dem Bahnhof III. Klasse Burg (Dithm.) für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Leichen-, Tier- und Güterverkehr eröffnet worden. Der jetzige Bahnhof II. Klasse Wilster ist 0,56 km nach Süden verlegt, eine Änderung in seinen Abfertigungsbefugnissen ist nicht eingetreten. Der Bahnhof II. Klasse St. Michaelisdonn ist bestehen geblieben. Die Bahnhöfe Vaale und Burg (Dithm.) haben feste Kopf- und Seitenrampen. Sprengstoffe und Privattelegramme können auf ihnen nicht abgefertigt worden. Die Bahnhöfe St. Margarethen (III. Kl.) und Eddelak (IV. Klasse) sind Nebenbahnstationen geworden. Der Bahnhof St. Margarethen ist in einen Bahnhof IV. Klasse umgewandelt worden.

Gleichzeitig ist die jetzige Nebenbahn St. Margarethen-Brunsbüttelkoog von St. Margarethen bis Wilster weitergeführt worden. Eine Änderung in den Abfertigungsbefugnissen der Stationen ist nicht eingetreten.

Ferner ist am 1. Juni die vollspurige Nebenbahn St. Michaelisdonn-Brunsbüttelkoog Nord mit den Bahnhöfen IV. Klasse Eddelak, Blangenmoor und Brunsbüttelkoog Nord und dem Haltepunkt Josenburg für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Leichen-, Tier- und Güterverkehr eröffnet worden. Eine Änderung in den Abfertigungsbefugnissen des Bahnhofes Eddelak ist nicht eingetreten. Der Haltepunkt Josenburg dient nur dem Personenverkehr und ist nicht besetzt. Die Bahnhöfe Blangenmoor und Brunsbüttelkoog Nord haben feste Seitenrampen, der letztere auch eine feste Kopframpe und eine Gleiswage. Sprengstoffe können nur auf dem Bahnhof Brunsbüttelkoog Nord abgefertigt werden. Für den Privattelegrammverkehr sind die Bahnhöfe Blangenmoor und Brunsbüttelkoog Nord sowie der Haltepunkt Josenburg nicht eingerichtet.

— **Arbeitsaufnahme bei den thüringischen Privatbahnen.** Aus Halle (Saale) wird der „D. Allg. Ztg." unterm 12. d. M. gemeldet: Im Streik der Beamten der thüringischen Privatbahnen wurde in einer Besprechung zwischen Vertretern des Reichsamts des Innern, der Weimarischen und Sondershausener Regierungen sowie der durch den Streik mit Stillegung bedrohten Industrien beschlossen, da der Unternehmer Bachstein-Berlin jedes Nachgeben ablehnte, unter Oberleitung der technischen Nothilfe den Betrieb der Bahnen wieder aufzunehmen. Sämtliche Angestellte tun wieder Dienst und erhalten bis zur endgültigen Beilegung des Streiks täglich 10 ℳ Zulage, welche die beteiligten Staaten, Gemeinden und Industrien gemeinsam tragen.

— **Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten und -Anwärter.** Eine Versammlung von Vertretern aller Beamtengruppen der Reichseisenbahnen hat die Gründung einer einheitlichen Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten und -Anwärter beschlossen. Die neue Gewerkschaft umfaßt rund 300 000 Mitglieder, ist parteipolitisch neutral und steht auf dem Boden des uneingeschränkten Koalitionsrechtes.

— **Der Mittellandkanal.** Unter dem Stichwort: Reichs- oder Landesentscheid wird hierzu der „D. Allg. Ztg." geschrieben: Bekanntlich hat das preußische Staatsministerium sich entschlossen, der Landesversammlung in nächster Zeit die Mittellandkanalvorlage zur Beschlußfassung vorzulegen, und zwar auf Basis der Mittellinie. Diese Absicht begegnet in einer Reihe von Ländern lebhaftem Widerspruch, der sich, wie wir erfahren, zu einem gemeinsamen formellen Einspruch der braunschweigischen, anhaltinischen, bremischen und sächsischen Regierung verdichtet hat. Widersprochen wird in erster Linie dem formalen Vorgehen, wenn natürlich auch die angedeutete Linienwahl mitbestimmend wirkt. Die Länder stellen sich auf den Standpunkt, daß der Mittellandkanal nicht als rein preußische Angelegenheit behandelt werden dürfe. Nicht nur, daß er bei jeder Linienführung braunschweigisches Gebiet auf 25 bei 40 km Länge durchschneide, was eine Verständigung mindestens mit diesem Lande erfordern würde, sondern weil seine unentbehrlichen Seitenlinien und seine verkehrstechnischen Auswirkungen eine ganze Reihe deutscher Staaten in wichtigen Lebensfragen treffe, womit die Notwendigkeit ihrer Befragung gegeben sei. Man weist ferner darauf hin, daß vermutlich schon am 1. Oktober d. J., spätestens aber anfangs 1921, die größeren Wasserstraßen in die Verwaltung des Reiches übergehen, daß daher Preußen gar nicht mehr als Bauherr in Frage komme und daher zweckmäßig die Entscheidung dem Reiche, in dem alle Länder ihre Stimmen in die Wagschale werfen können, zu überlassen sei. In einer Beschlußfassung der preußischen Landesversammlung müßte man daher einen unerwünschten Vorwegentschluß erblicken.

Die hier mitgeteilten Tatsachen sind zutreffend, der Kanal führt durch braunschweigisches Gebiet, für wichtige außerpreußische Landesteile ist er von starkem Belang, und der Übergang der Wasserstraßen an das Reich steht bevor. Wie alle großen deutschen Wasserwege, mögen sie Bayern, Baden

Württemberg usw. durchschneiden, tritt künftig das Reich als Bauherr auf. Trotzdem bleibt die Tatsache bestehen, die übrigens auch von den jetzt einsprechenden Ländern nicht geeugnet wird, daß es seine ursprüngliche und wichtigste Aufgabe ist, einen Ost-West-Binnenwasserweg zu schaffen. Das ioch zu bauende Stück ist nur eine Teilstrecke, und zwar nach hrer Länge eine unbedeutende Teilstrecke des preußischen Wasserstraßennetzes, die zur Vollendung eingefügt werden oll. Daß dieses von Preußen ausgebaute Netz durch die naürlichen Flußläufe in Verbindung mit fast allen anderen leutschen Ländern steht, und daher auch schon bisher diesen nittelbar nicht unerhebliche Vorteile brachte, ohne daß sie zu len Kosten beitrugen, darf als bekannt vorausgesetzt werden. Auch wenn z. B. die jetzt stark bekämpfte Mittellinie gebaut würde, bekäme dadurch doch auch Sachsen durch den Elbetrom eine Binnenwasserverbindung nach dem Westen, Städte vie Riesa, Meißen, Dresden, Pirna hätten ihre wirtschaftlichen Vorteile. Man wird überhaupt nicht außer acht lassen können, laß eine künstliche Wasserstraße nicht ganzen Ländern, sonlern immer nur Teilen von ihnen auch lokale Vorteile bringt ind u. a. innerhalb der Länder wirtschaftlich verschiebend virkt, so daß ein Kreis Vorteile, ein anderer vielleicht Nacheile empfindet.

Wenn jetzt die preußische Regierung im Landtage eine Entcheidung herbeizuführen trachtet, so tut sie dies wohl in erster Linie, um eine Frage endlich dem Abschluß näher zu bringen, die viel zu lange schon in der Schwebe ist. Zweifelos wünschen auch die anderen Länder nichts mehr als einen chleunigen Bau; Verzögerungsabsichten darf man ihnen gewiß nicht unterstellen. Praktisch wird ja die preußische Entcheidung keine andere Bedeutung haben als den einer Art Gutachtens, einer Klärung der Meinung vor dem Parlament, laß und wie vom preußischen Standpunkt aus der Bau für ichtig erachtet wird. Dem Reich bleibt bei der Bewilligung er Bausummen ja doch das letze Wort. Eine Beeinträchtiung der Länderinteressen durch die Behandlung der Frage n der preußischen Landesversammlung dürfte daher nicht orliegen.

Österreich.

— **Aufbewahrung von Gepäck.** Für die bahnamtlichen Geäckaufbewahrungsstellen ist mit Gültigkeit vom 20. Mai d. J. ine neue Kundmachung aufgelegt worden. Nach dieser erolgt die Aufbewahrung in den Gepäckaufbewahungsstellen gegen Aushändigung eines Hinterlegungsscheines auf die Dauer von längstens vier Wochen. Zur Aufewahrung werden nicht angenommen: Gelder, Wertpapiere, ostbarkeiten, lebende Tiere, leicht verderbliche Gegenstände, efährliche Gegenstände, insbesondere geladene Schußwaffen, rner explosionsgefährliche, leicht entzündliche, ätzende, übelechende Stoffe u. dgl., endlich beschädigte oder mangelhaft erpackte Gegenstände, die nicht ohne Gefahr für die Sichereit von Personen oder für andere Gegenstände aufbewahrt erden können. Umfangreiche Gegenstände werden nur ach Maßgabe des vorhandenen Raumes zur Aufbewahrung ngenommen. Die Auslieferung der Gepäckstücke erfolgt nerhalb der für Annahme und Auslieferung von Reisegeick bestimmten Zeit gegen Entrichtung der Aufbewahrungsebühren und Rückgabe des Hinterlegungsscheines an dessen berbringer. Die Auslieferung in Teilen ist unzulässig. ährend der Dauer der Verwahrung ist die Entnahme oder r Umtausch eines Teiles der hinterlegten Gegenstände nicht statthaft. Die Aufbewahrungsgebühr beträgt bei Handgeäck für das Stück und den Tag 1 K., bei Reisegepäck ir das Stück und den Tag 2 K. Die Gebühr wird nach Kanderdertagen berechnet; der Tag der Annahme und der Tag r Ausgabe werden als volle Tage gerechnet. Werden die nterlegten Gegenstände nicht innerhalb der Aufbewahrungsist abgeholt, so werden sie wie unanbringliche Güter beindelt. Der Eisenbahn obliegt für die hinterlegten Gegenände lediglich die Verwahrungshaftung mit der Maßgabe, daß ir Verlust, Minderung, Beschädigung oder verspätete Auseferung der nachgewiesene Schaden bei Handgepäck bis zum öchstbetrage von 300 K., bei Reisegepäck bis zum Höchsttrage von 500 K. für das Stück ersetzt wird. Im übrigen lten die reglementarischen und tarifarischen Vorschriften.

— **Änderungen im Schnellzugverkehr der Südbahn.** Der hnellzug Nr. 1/1111 Wien-Leoben-Tarvis geht seit Juni von Wien-Südbahnhof jeden Montag, Mittwoch und reitag (um 7 Uhr 45 vormittags) ab und führt außer einem rekten Wagen Wien-Rom nur noch Wagen nach Klagenfurt d Villach (nicht mehr nach Triest); in der Gegenrichtung ird der Schnellzug 1102/2 jeden Dienstag, Donnerstag und amstag eintreffen (Wien-Südbahnhof an 9 Uhr 40 abends).

Auch die Expreßzüge Nr. 3 und 4, Wien-Marburg-Laibach-Triest-Agram-Belgrad, werden seit 7. Juni an anderen Tagen als bisher geführt, und zwar Zug Nr. 3 (Wien-Südbahnhof ab 7 Uhr 20 früh) jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag und Zug 4 (Wien-Südbahnhof an 10 Uhr abends) jeden Montag, Mittwoch und Freitag.

Am 7. Juni sind ferner zwei neue Schnellzupaare in Verkehr gesetzt worden, und zwar ein direkter Schnellzug Prag-Triest (Rom, Belgrad) und zurück über Linz-Leoben-Bruck a. d. M.-Graz-Steinbrück-Laibach und ein direkter Schnellzug Wien-Südbahnhof-Tarvis-Triest (Venedig) und zurück über Bruck a. d. M.-Leoben-Klagenfurt-Villach. Der Schnellzug Prag-Triest Nr. 1108/7 mit durchlaufenden Wagen I., II., III. Klasse Prag-Triest und Prag-Agram, ein Schlafwagen Prag-Belgrad und ein Speisewagen Bruck a. d. M.-Triest verkehrt auf der Südbahnstrecke jeden Mittwoch, Freitag und Sonntag (Leoben ab 7 Uhr 51 vormittags, Bruck a. d. M. ab 8 Uhr 30, Graz an 9 Uhr 23, Laibach an 3 Uhr nachmittags, Triest an 7 Uhr 5 abends). Der Gegenzug Nr. 8/1107 befährt die Südbahnsrecke jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag (Triest ab 11 Uhr 45 vormittags, Laibach ab 4 Uhr 30 nachmittags, Graz ab 10 Uhr 4, Bruck a. d. M. an 11 Uhr 16, Leoben an 11 Uhr 55 abends). Bei diesem Schnellzuge gelangen die gewöhnlichen Schnellzugpreise zur Einhebung. Der Schnellzug Wien-Tarvis-Triest (Venedig) Nr. 1109 verkehrt mit durchlaufenden Wagen I., II., III. Klasse Wien-Villach und Triest und I., II. Klasse Wien-Venedig und je einem Schlafwagen Wien-Triest und Wien-Tarvis als D-Zug (mit Platzkarten und eineinhalbfachen Schnellzugfahrpreisen) jeden Dienstag und Freitag: Wien-Südbahnhof ab 9 Uhr 20 abends, Klagenfurt an 5 Uhr 50 vormittags, Pörtschach a. S. an 6 Uhr 20, Velden an 6 Uhr 34, Villach an 7 Uhr vormittags, Triest an 4 Uhr 30 nachmittags, Venedig an 6 Uhr nachmittags; der Gegenzug Nr. 1110 kommt jeden Freitag und Dienstag in Wien-Südbahnhof an: Venedig ab 10 Uhr vormittags, Triest ab 10 Uhr 50, Villach ab 9 Uhr 30 nachmittags, Velden ab 9 Uhr 50, Pörtschach a. S. ab 10 Uhr 1, Klagenfurt ab 10 Uhr 25 nachmittags, Wien-Südbahnhof an 7 Uhr 5 früh.

— **Durchstoß des Spullerseebodens.** Aus Innsbruck wird geschrieben: Den ersten großen Schritt zur Einrichtung des elektrischen Betriebes auf der Arlbergbahn bildete der Baubeginn für die Wasserkraftanlage am Spullersee nördlich von Danöfen, einem einsamen Bergsee in 1800 m Höhe. Der stärkste Zufluß des Sees ist der von Nordosten kommende Alpbach, sein natürlicher Abfluß gegen Süden der Spreubach, der unweit von Danöfen in die Alfenz einmündet. Zur Errichtung der Kraftanlage bei Danöfen, die in technischer Hinsicht eines der sehenswertesten und größten Werke Europas zu werden verspricht, war es nötig, den Spullersee als Wasserspeicher zu benutzen, zur Erhöhung seiner Leistung aber ihn zu stauen. Das Einzugsgebiet des Seebeckens umfaßt 10,7 qkm, die mittlere jährliche Niederschlagshöhe dieses Gebietes beträgt rund 2050 mm; unter Zugrundelegung einer Abflußzahl von $^{75}/_{100}$ ergibt sich eine mittlere jährliche Abflußmenge von 17,25 Millionen Kubikmeter. Durch die Errichtung von zwei Sperrmauern an der nördlichen und südlichen Seeschwelle in der Höhe von 20 und 30 m ergibt sich eine Ausdehnung des Sees, eine Vermehrung seiner Wassermenge und natürlich auch eine Erhöhung der Kraftleistung, denn sein Wasserinhalt kann nach der Errichtung der Sperrmauern von 2 Millionen auf 13,5 Millionen Kubikmeter erhöht werden. Die Errichtung dieser Sperrmauern und die Herstellung eines Stollens, der das Seewasser in den 1900 m langen Hauptstollen dem Wasserschloß an der Grafenspitze selbst und in einem Druckschachte (oder einer Druckrohrleitung) der Kraftanlage in der Talsohle bei Danöfen zuführt, bilden die ersten umfassenden Arbeiten zu dem Werke, welches die Bauunternehmung Ing. Innerebner u. Mayer, vorm. J. Riehl, in Innsbruck errichtet. Die Stollenmündung im See samt allen an der Mündungsstelle vorgesehenen Abschlußvorrichtungen ist in einer Tiefe von 10 m unter dem derzeitigen Seespiegel vorgesehen. Auch die Gründung der 30 m hohen Staumauer kommt unter dem Seespiegel zu liegen. Um diese Bauten nun frei von jeder Wasserbelästigung ausführen zu können, erschien es vor allem zweckmäßig, den Waserspiegel des Sees um 19 m abzusenken und ihn auch während der Zeit des Baues dauernd gesenkt zu halten. Nach Vollendung der Bauwerke wird der See wieder aufgefüllt und bis zur Mauerkrone gestaut werden. An einer geeigneten Stelle der Talflanke des Spreubaches wurde im Laufe des vergangenen Winters, um den See abzapfen zu können, ein 120 m langer, wagerechter Stollen von 2 m Höhe und 1,50 m Breite gegen den Seeboden vorgetrieben. Der Durchstoß des Seebodens erfolgte kürzlich. Am 22. Mai waren alle Vorbereitungen für die Schlußsprengung getroffen. Um 9 Uhr vormittags erfolgte auf elektrischem Wege die gleichzeitige Zündung aller 32 Minen. Der Ausbruch des Wassers trat aber nicht ein. Eine Untersuchung der Stollenbrust

zeigte, daß die Sprengung zwar vollen Erfolg gehabt hatte, da die Felswand vollständig durchstoßen war, daß aber der vorgelagerte, Jahrhunderte alte Letten am Grunde des Sees den Stollen noch verschlossen hielt und den Austritt des Seewassers hinderte. Es wurden nun mehrere eiserne Rohre in die Lettenschicht eingetrieben, die Rohre mit Dynamit gefüllt und dieses zur Explosion gebracht. Die bewirkte Lockerung der zähen Masse unter Mithilfe des starken Wasserdruckes erzeugten allmählich ein langsames Wandern des Lettenstöpsels durch den Entleerungsstollen. Erst vier Tage nach der Sprengung hatte der zähe Pfropfen aus uraltem Lehm nachgegeben; während der Zeit vom 22. bis 26. Mai legte die träge Masse im Innern des Stollens nur 13 m zurück, am 26. Mai konnte sich das Seewasser den Weg durch die Lehmschicht bahnen und mit gewaltigem Drucke strömte es durch die Absperrschütze in den Spreubach. Nun kann mit den Arbeiten für die Gründung der Staumauer und für die Wasserfassung am See begonnen werden.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Die Betriebsergebnisse der Buschtiehrader Bahn.** Der Rechnungsabschluß dieser Bahn hatte für das gesamte Unternehmen einen Fehlbetrag von 11,4 Millionen Kronen ergeben. Im heurigen Jahre haben sich bisher die Verhältnisse günstiger gestaltet. Die Gesellschaft hat von der tschecho-slowakischen Regierung die Genehmigung zu Tariferhöhungen erhalten. Der Verkehr ist lebhafter, weil die Kohlenversorgung besser ist und die Züge vermehrt werden konnten. Nach den bis jetzt vorliegenden Aussichten hält man es, wenn die Bewegung im zweiten Halbjahr anhält, für wahrscheinlich, daß der Fehlbetrag des vorigen Jahres heuer verschwinden und vielleicht noch ein kleiner Betriebsüberschuß verbleiben dürfte. Eine Aufnahme der Dividendenzahlung ist jedoch im heurigen Jahre kaum zu erwarten.

Ungarn.

— **Einlösung außer Geltung gesetzter Fahrscheinhefte.** Die von der Direktion der königlich ungarischen Staatsbahnen mit 15. Juni 1919 außer Geltung gesetzten Fahrscheinhefte zu je 30 Scheinen werden bis spätestens 30. Juni l. J. zurückgenommen. Über diesen Zeitpunkt hinaus werden eingereichte Gesuche um Rückerstattung der nicht benutzten Fahrscheine nicht mehr berücksichtigt. Diese Verfügung erstreckt sich jedoch nicht auf die auch jetzt gültigen, für Beamte ausgegebenen Fahrscheinhefte zu 30 Scheinen.

— **Donau-Theiß-Kanal und die Bugacer Eisenbahn.** Nach einer an das Munizipium der Stadt Kecskemét gerichteten Zuschrift des Ackerbauministers wird die Trasse des Donau-Theiß-Kanals durch Bugac-Menostor unterhalb Kecskemét und Félegyháza gezogen werden. Im Zusammenhange mit dem Ausbau des Kanals steht auch der Bau der Bugacer Eisenbahn, zu dessen Durchführung die Stadt Kecskemét eine Aktiengesellschaft gebildet hat. Die Vorarbeiten wurden bereits begonnen und zur Beschaffung des Schienenmaterials sind die nötigen Schritte eingeleitet worden.

— **Oberschlesische Kohle für Ungarn.** Nach einer Äußerung des Regierungskommissars für Kohlenangelegenheiten werden demnächst 3000 Wagen schlesische Kohle von Preußen nach Ungarn abgeliefert werden. Diese Menge wird ausschließlich der ungarischen Landwirtschaft zur Verfügung gestellt werden, damit die diesjährige Ernte möglichst früh eingeheimst werden kann.

Übrige europäische Länder.

— **Lokomotivbestellungen in Schweden.** Kürzlich berichteten die Tageszeitungen, daß die bolschewistische Regierung Rußlands in Schweden Bestellungen auf eine größere Anzahl von Lokomotiven gemacht habe. Jetzt wird hierzu aus Stockholm gemeldet, daß die schwedischen Lokomotivfabriken die Aufträge der bolschewistischen Regierung nicht angenommen haben.

— **Millerands Warnung an die Eisenbahner.** Ministerpräsident Millerand wohnte am 5. d. M. einem Festmahl der Vereinigung der französischen Eisenbahnangestellten aus Anlaß ihrer Jahresversammlung bei. Er sagte in einer Rede, die alte Korporation sei gestorben, weil sie ihre Kräfte gegen das Individuum gerichtet habe. Die Korporation sei nunmehr in Gestalt der Gewerkschaft wieder aufgelebt. Aber die Gewerkschaft möge sich in acht nehmen, auch sie könne untergehen, wenn sie ihre eigenen Interessen über diejenigen der Nation stelle.

— **Revision der schweizerischen Eisenbahngesetzgebung.** Der Bundesrat unterbreitet der Bundesversammlung den Entwurf eines Bundesbeschlusses mit begleitender Botschaft über die Änderung und Ergänzung des Art. 7 des Bundesgesetzes vom 15. Oktober 1897, betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen.

Nach diesem Entwurf wird der Artikel 7 des Gesetzes folgendermaßen gefaßt: „Art. 7. Die Beschaffung der für die Erwerbung, den Bau und Betrieb der Bahnen erforderlichen Geldmittel erfolgt in den den Bedürfnissen der Bundesbahnen entsprechenden Formen. Für die Aufnahme von Anleihen hat der Bundesrat die Ermächtigung durch die Bundesversammlung einzuholen."

„Art. 7 bis. Das Anlagekapital der schweizerischen Bundesbahnen, abzüglich 70 % des Wertes der Fahrbetriebsmittel und des Mobiliars, ist innerhalb einer Frist von 100 Jahren vom Jahre 1903 hinweg bzw. von dem Zeitpunkte des Überganges der betreffenden Bahn in das Eigentum des Bundes an gerechnet, zu amortisieren. Ebenso sind die jedes Jahr neu auf Baukonto zu verrechnenden Beträge je innerhalb einer Frist von 100 Jahren zu amortisieren."

Die in Anwendung der bisherigen Gesetzesbestimmungen bis 1920 gemachten Rücklagen für die innerhalb 60 Jahren durchzuführende Amortisation des Anlagekapitals und der jedes Jahr neu auf Baukonto verrechneten Bauausgaben werden zur teilweisen Deckung des auf Ende 1920 ausgewiesenen Defizits der Gewinn- und Verlustrechnung der schweizerischen Bundesbahnen verwendet. Die Amortisation des Anlagekapitals bleibt für so lange eingestellt, als der Amortisationsfonds nicht aus den Einnahmenüberschüssen der Gewinn- und Verlustrechnung gespeist werden kann.

Nach vollständiger Deckung des Defizits sind die künftigen Einnahmenüberschüsse der Gewinn- und Verlustrechnung zur Amortisation des Anlagekapitals auf Grund der Bestimmung des Artikels 7 hierfür zu verwenden, bis die Rücklagen den für die Amortisation rechnerisch festgestellten Betrag erreicht haben werden. Dem in dieser Weise gespeisten Amortisationsfonds sind in der Folge die regelmäßigen jährlichen Amortisationsbeträge gutzubringen.

Dieser Bundesbeschluß tritt, als nicht allgemein verbindlich, sofort in Kraft.

— **Eisenbahnerstreik in Italien.** Einer Meldung aus Lugano vom 12. d. M. zufolge hat sich ein kürzlich in Cremona ausgebrochener Streik der Eisenbahner weiter über ganz Oberitalien ausgebreitet. Der Streik dient ausgesprochen revolutionären Zielen. Das Personal erscheint pünktlich an der Arbeitsstätte, verweigert aber jede Arbeitsleistung.

— **Tarifklausel in Frachtbriefen nach Italien.** Die Speditions-A.-G. „Adriatica", Triest macht neuerlich darauf aufmerksam, daß zwecks Erwirkung der Niedrigsttarife auf den italienischen Strecken stets ausdrücklich der Vermerk „Tariffa speciale più ridotta" in die Rubrik „Anzuwendende Tarife" eingetragen werden muß, da andernfalls die Bahn für die italienische Strecke den höheren Generaltarif anzuwenden berechtigt ist.

Fremde Erdteile.

— **Die Eisenbahnen und der Kohlenmangel Neuyorks.** Der „Frkf. Ztg." wird aus Neuyork geschrieben: Vor drei Monaten ist die Eisenbahn wieder in den Privatbetrieb übergegangen. Die Eisenbahnpräsidenten verlangen bekanntlich nunmehr selbst die Eisenbahn wieder als einheitliches Ganze zu betreiben, wie während des Krieges. Wie sehr sich die Verhältnisse während der Kriegszeit verschlechtert haben, geht u. a. daraus hervor, daß Neuyork noch kein Pfund Kohle für den nächsten Winter zur Verfügung steht, während gewöhnlich die Haushaltungen zum weitaus größten Teile sich eindecken, bevor sie in die Sommerfrische gehen.

Rechtspflege.

— Plünderung von Eisenbahnfrachtgut bei den Revolutionsunruhen. Schadenshaftung der Bahn. (Urteil des Reichsgerichts vom 15./5. 20.) Für das Eisenbahnfrachtrecht ist eine Entscheidung von ganz besonderem Interesse, die jetzt das Reichsgericht gefällt hat. Danach kann sich die Eisenbahn von ihrer Haftung für Verlust von Frachtgut, das bei Plünderungen anläßlich politischer Unruhen geraubt worden ist, nicht einfach durch den Hinweis befreien, daß höhere Gewalt vorliege; sie haftet vielmehr, wenn an einem Orte bereits tagelang Plünderungen stattgefunden haben, für die dabei beraubten Eisenbahnfrachtgüter, da sie solche wegen der herrschenden Unruhen diesem Orte nicht hätte zuführen sollen. Der sehr bemerkenswerte Streitfall betraf folgenden Sachverhalt:

Die Schauspielerin O. gab am 13. November 1918 bei der Eisenbahn in Düsseldorf einen Schließkorb als Eilgut zur Beförderung nach Bremen auf. Der Korb ist unterwegs auf dem Bahnhof Neuß durch Banden plündernder Soldaten und Zivilisten seines ganzen Inhalts im angeblichen Werte von 4060 ℳ beraubt worden. Der Eisenbahnfiskus lehnte, da höhere Gewalt vorliege, und er demnach nicht hafte, eine Entschädigung ab, ist aber auf die Klage der geschädigten Schauspielerin vom Landgericht Elberfeld und vom Oberlandesgericht Düsseldorf dem Grunde nach zum Schadensersatz verurteilt worden. In seinen Entscheidungsgründen führt das Oberlandesgericht aus: „Mit Unrecht beruft sich der beklagte Eisenbahnfiskus auf den Befreiungsgrund, daß der Schaden durch höhere Gewalt verursacht worden sei. Nach der Rechtsprechung und begrifflich sind unter höherer Gewalt alle von außen, d. h. außerhalb des Betriebsunternehmens, kommenden Eingriffe zu verstehen, die nach menschlicher Einsicht nicht vorauszusehen sind, und deren Eintritt und Wirkungen auch durch die zweckmäßigsten Vorkehrungen nicht abgewendet werden können. Es kommt demnach nur darauf an, ob es dem Beklagten bei den gegebenen Verhältnissen trotz Anwendung der äußersten Sorgfalt und Vorsicht nicht möglich war, das schädigende Ereignis, also hier die Beraubung des Gutes, abzuwenden. An dieser durch die besonderen außergewöhnlichen Umstände gebotenen Sorgfalt und Umsicht hat es aber der Beklagte fehlen lassen. Die Gewalttätigkeiten und Plünderungen in Neuß hatten bereits am 9. November 1918 eingesetzt und ununterbrochen bis zum 14. November gedauert. Da lag es nahe und war Pflicht des Beklagten, die Zufuhr von Gütern nach Neuß nach Möglichkeit einzuschränken. Insbesondere konnten den Beamten des Beklagten in Düsseldorf, also in unmittelbarer Nähe, die Zustände in Neuß nicht unbekannt bleiben, zumal der Verkehr während der kritischen Zeit ungestört aufrecht erhalten blieb. Welche Maßnahmen der Beklagte zu treffen hatte, um den Bahnhof Neuß für den Transport der zum Durchgang bestimmten Güter zu umgehen, mußte seinem Ermessen anheimgestellt werden. Ließ sich das nicht ermöglichen, so mußte der Beklagte jedenfalls am 13. November, nachdem die Unruhen bereits tagelang gedauert hatten und ihr Ende noch nicht abzusehen war, die Annahme von Gütern, die den Weg noch über Neuß nehmen mußten, bis auf weiteres ablehnen. Von einem mitwirkenden Verschulden der Klägerin selbst kann keine Rede sein. Auch wenn sie von den Vorgängen in Neuß unterrichtet gewesen sein sollte, durfte sie doch ohne weiteres davon ausgehen, daß es Sache des Beklagten sei, darüber zu befinden, ob die Sendung auf dem Transport besonders gefährdet sei. Erfolgte aber die vorbehaltlose Annahme des Gutes, so war für die Klägerin ohne weiteres die Annahme begründet, daß eine solche Gefährdung nicht zu befürchten sei. Hiernach kann sich der Beklagte nicht auf höhere Gewalt berufen, muß vielmehr der Klägerin gemäß § 456 HGB. und § 84 der Eisenbahnverkehrsordnung den entstandenen Schaden ersetzen.“ Das Reichsgericht hat das oberlandesgerichtliche Urteil bestätigt. (Aktenzeichen: I. 67/20.)

K. M.-L.

Bücherschau.

— Selbstkostenberechnung und moderne Organisation der Maschinenfabriken. Von Dipl.-Ingenieur Herbert W. Hall. Zweite wesentlich verbesserte Auflage. Verlag von R. Oldenburg, München und Berlin. Preis 24 ℳ und der übliche Teuerungszuschlag.

Fünfzehnjährige praktische Erfahrungen in der Leitung von großen Fabrikunternehmungen sind in dem Buch niedergelegt und geben ihm seinen inneren Wert. Es will als Grundlage für systematisch aufzubauende Neuorganisation einer Fabrik dienen. Um diese Absicht klar durchzuführen, wird die Neuorganisation einer Maschinenfabrik mittlerer Größe von Anfang bis zum Ende verfolgt. Wertvolle, überall eingestreute praktische Winke, in wenige Worte zusammengefaßt, die lehrsatzartig anmuten und oft so unscheinbar auftreten, regen zum Nachdenken und Umschauhalten im eigenen Werkbetrieb an.

Daß das Buch von der Selbstkostenberechnung, jenem Anfang des Erfolges wettbewerbsfähiger Fertigung, und der neuzeitlichen Organisation der Maschinenfabriken handelt, muß ihm die Beachtung aller im Eisenbahnwerkwesen an leitender und aufsichtsführender Stelle schaffenden Männer sichern. Sie alle, die zur Zeit noch viel zu wenig industriell-kaufmännisch geschult und viel zu viel Verwaltungsbeamte anstatt Fabrikdirektoren und Fabrikingenieure sind, werden beim Studium des wertvollen Buches von Seite zu Seite in den Geist neuzeitlicher Organisation mehr eindringen und die Bedeutung erfassen, die der genauen Kenntnis der Selbstkosten für den Fabrikanten als Maßstab für die Entwicklung seines Unternehmens zukommt.

Das Buch beginnt mit den Grundzügen der Selbstkostenberechnung und der modernen Organisation und führt in das Verständnis der Begriffe ein, die dem Eisenbahnwerkbeamten zum Teil nur in recht nebelhaften Umrissen bekannt sind, aber bald in einer für den Eisenbahnwerkbetrieb ungeprägten Fassung geläufig sein müssen: Vor- und Nachkalkulation, Betriebsbüro, Lohnbüro, Qualitätskontrolleure, periodische Ergebnisberechnungen, Betriebsbuchhaltung. Nach Darstellung der Grundform der Organisation einer mittelgroßen Maschinenfabrik und des Aufbaus der Kalkulation wird in dem Abschnitt „Der moderne Betrieb von Werkstätten“ die Notwendigkeit der verständigen Anwendung des Taylorgedankens für jeden neuzeitlichen Betrieb gezeigt. Die Eisenbahnwerke werden hieraus ganz besonders lernen müssen, wie mit dem überbürdeten „Allerweltswerkmeister“ aufgeräumt werden muß, und daß Standesrücksichten und längst überlebte Formen weichen müssen, wo es um zeitgemäße Werkbetriebsführung geht, um möglichst hohe Leistung für eine gegebene Lohnsumme zu erreichen.

Der zweite Teil behandelt ausführlich die Bau- und Betriebsstoffe, ihre Beschaffung und Verwaltung, insbesondere die „selbsttätige Ergänzung“ der Vorräte in ihrem großen Einfluß auf einen geordneten Werkbetrieb. Aus diesem Abschnitt mag die Eisenbahnwerkleitung fleißig schöpfen. Die Arbeit des Stofflagers wird vom Verfasser mit Recht als „wirkliche Denkarbeit“ gewertet.

Der dritte Abschnitt bespricht die Löhne, ihre Berechnung aus den Arbeitszeiten in Zeit- und Akkordlohn. Die kurze Erwähnung des Periodographen, der die Überwachung der auf die einzelnen Akkorde verwendeten Arbeitszeiten auf mechanischem Wege übernimmt, reicht eben aus, um Interesse für ihn zu erwecken.

Der vierte Abschnitt beginnt mit Begriff und Zuteilung der Unkosten auf die einzelnen Konten, um zum Schluß die Erfassung der Unkosten zu bringen.

Der breiteste Raum ist der Kalkulation, d. h. der Berechnung der Selbstkosten, im letzten Abschnitt gewährt. Zu ihm gehören 21 der 50 im Anhang beigefügten, praktisch erprobten und bewährten Vordrucke, die beim Entwerfen neuer Vordrucke guten Anhalt bieten können. Besonders lehrreich ist die theoretische Entwicklung der „periodischen Ergebnisrechnung ohne Inventuraufnahme“, des Endziels, der Krone jeder modernen Organisation, ohne welche diese nur einen beschränkten Wert hat. Hieran schließen sich praktische Beispiele. Der allmonatlichen oder vierteljährlichen Ergebnisrechnung werden auch die Eisenbahnwerkleitungen volle Beachtung schenken müssen; denn es liegt für zielbewußte Arbeit in der üblichen kaufmännischen Buchhaltung ein großer Mangel, wenn erst am Ende des Geschäftsjahres der erzielte Gewinn (oder Verlust) angegeben werden kann, wo es natürlich viel zu spät ist, wenn von der Leitung in die Fertigung eingegriffen werden muß. Auf die sehr bemerkenswerte Ermittlung der gleichbleibenden und veränderlichen Unkosten aus den Gewinn- und Verlustrechnungen und auf die Ausführungen über die Bedeutung der Maschinenstundenkosten sei gebührend hingewiesen.

Mit den bedeutungsvollen Worten: „Das Geheimnis des Erfolges liegt in der Kalkulation und in der modernen und modernsten Organisation“ schließt das Buch. Mögen diese Worte sich jedem Eisenbahnwerkbeamten tief einprägen. Je mehr der Geist neuzeitlicher Organisation in den Eisenbahnwerken heimisch wird, um so leichter wird die geplante Neuordnung im Werkwesen der deutschen Reichseisenbahnen durchzuführen sein. Volk und Vaterland werden den Gewinn davon haben.

Dr. Hans A. Martens.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zu- und Abrechnung von Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. Juni 1920 von der Eisenbahndirektion Altona in Betrieb genommene 26,91 km lange Hauptbahnstrecke Wilster-Hochdonn-St. Michaelisdonn sowie die zum gleichen Zeitpunkt eröffnete 4,23 km lange Nebenbahnstrecke Blangenmoor-Brunsbüttelkoog Nord sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet, die gänzlich aufgehobene 4,80 km lange Strecke St. Margarethen-Blangenmoor ist von den Vereinsbahnstrecken abgerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg (Pr.). Am 15. Juni 1920 wird der zwischen den Bahnhöfen Alt-Christburg und Miswalde rechts der Nebenbahnstrecke Riesenburg-Miswalde gelegene Bahnhof IV. Klasse Vorwerk (Kreis Mohrungen) für die Abfertigung von lebenden Tieren in einbödigen Wagen und Fahrzeugen eröffnet werden.

Mit demselben Tage wird der Bahnhof IV. Klasse Vorwerk (Kreis Mohrungen) in den Staats- und Privatbahn-Tiertarif aufgenommen.

Staatsbahndirektion Innsbruck. Die zwischen den Stationen Reutte und Heiterwang der Lokalbahn Reutte-Reichsgrenze bei Griesen gelegene Haltestelle „Bad Kreckelmoos" ist am 15. Juni d. J. für den Personenverkehr eröffnet worden. Die Entfernung dieser Bedarfshaltestelle von der Station Reutte beträgt 3,6 km, von der Station Heiterwang 5,2 km.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld. Vom 15. Juni 1920 ab erhält die an der Bahnstrecke Hagen (Westf.)-Siegen gelegene Station Weidenau die Bezeichnung Weidenau (Sieg).

Eisenbahn-Generaldirektion Dresden. Der an der Linie Bodenbach-Dresden gelegene Bahnhof Mügeln b. Pirna, aus dem die Schmalspurlinie nach Geising-Altenberg abzweigt, erhält die Bezeichnung „Heidenau". Ferner erhält der an der Linie Bodenbach-Dresden gelegene bisherige Haltepunkt Heidenau die Bezeichnung „Heidenau Hp.".

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektion Oldenburg. Am 1. Juni 1920 ist der Haltepunkt Langen (Kr. Bersenbrück) für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet. Gegenstände, zu deren Ver- und Entladung eine Rampe erforderlich ist, können nicht abgefertigt werden. Sprengstoffe sind von der Annahme und Auslieferung ausgeschlossen. Dienstbeschränkung: O. R., W.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. II 77 vom 7. Juni 1920 an sämtliche Mitglieder des Preisausschusses, betreffend die Niederschrift Nr. 57 über die Sitzung am 19./20. Mai 1920 in München (abgesandt am 9. VI. 1920);

Nr. I 61 vom 1. Juni 1920 an das Österr. Staatsamt für Verkehrswesen, die Ungarische Staatsbahn, die Kaschau-Oderberger Eisenbahn, die Südbahn, die Bayerische Staatsbahn, Sächsische Staatsbahn und die Eisenbahndirektion Berlin, sowie an die übrigen Verwaltungen der österreichischen, ungarischen usw. Abrechnungsgruppe, betreffend die Verhandlungen zur Beseitigung der Zahlungsstockungen bei der Vereinsabrechnung (abgesandt am 10. VI. 1920).

Nr. IV 54 vom 6. Juni 1920 an die Mitglieder des vom Satzungsausschuß eingesetzten Unterausschusses für Satzungsänderungen und Angelegenheiten der Vereinszeitung, betr. den Bericht des Schriftleiters über die künftige Fortführung der Vereinszeitung (abgesandt am 12. VI. 1920).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Änderung von Abfertigungsbefugnissen im Tierverkehr.

Vom 1. Juli 1920 ab treten folgende weitere Beschränkungen unter Ziffer 4 des Abschnittes D des Staats- und Privatbahn-Tiertarifs, Teil II, in Kraft:

a) Breslau Odertorbahnhof nur für Pferde.

b) Breslau Ost Rampe an der Neuen Tauentzien- und Brockauerstraße nur für Nutz- und Zuchtvieh (einschließlich Pferde, dagegen ausschl. Schlachtvieh);
Rampe Sadowastraße nur für Pferde;

c) Breslau West Rampe Freiburger Bahnhof für Nutz- und Zuchtvieh (einschl. Pferde, dagegen ausschl. Schlachtvieh) nur von und nach Richtung Königszelt.

Breslau, den 8. Juni 1920. (604)
Eisenbahndirektion.

2. Ueberfuhrgebühren.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.). — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 14. Juni 1920 ab wird die im Verkehr mit den Badischen Bodensee-Stationen zu erhebende Ladegebühr von 60 ₰ für 100 kg erhöht auf 80 ₰. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 10. Juni 1920. (600)
Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil II.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1920 wird die Überfuhrgebühr zwischen dem Bahnhof Königsberg (Pr.) Süd und der Ladestelle Aschhof auf 28,90 ℳ (27,00 ℳ ohne Verkehrssteuer) für den Wagen erhöht. Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und bei den beteiligten Stationen. (601)

Königsberg (Pr.), den 9. Juni 1920.
Eisenbahndirektion
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I (Tfv. 2000).

Mit Gültigkeit vom 15. August 1920 werden die Überführungsgebühren für Reisegepäck und Expreßgut zwischen Staatsbahn und Nebenbahn in Gogolin (Anlage II C II des Tarifs) auf 60 ₰ für die ersten 30 kg und 20 ₰ für jede weiteren angefangenen 10 kg erhöht.

Berlin, den 10. Juni 1920. (599)
Eisenbahndirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

3. Güterverkehr.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güter-Verkehr.

Am 15. Mai 1920 tritt der Nachtrag XIII zum Gütertarif in Kraft. Er enthält neue Entfernungen für Güter, die in Eger zollamtlich abgefertigt werden.

Erfurt, den 11. Juni 1920. (607)
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.). — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1920 ab werden im Verkehr mit den Bahnhöfen
a) der Bregtalbahn,
b) der Kaiserstuhlbahn,
c) der Nebenbahn Zell (Wiesental)-Todtnau

die Frachtzuschläge für Wagenladungssendungen der Ausnahmetarife 5 und 5c erhöht. — Näheres enthält die am 17. Juni 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 10. Juni 1920. (609)
Eisenbahndirektion.

Pfälzisch-Württembergischer Güterverkehr.

1. Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1920 wird unter Ziffer 1 des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) neu aufgenommen: Holzkohlen, Holzkohlenbriketts, unverpackt, Holzbriketts und Lohkuchen. Gleichzeitig werden neu eingeführt die Ausnahmetarife 2a für Torfstreu, Torfmull und Torfmehl von württemberg. Torfstreufabrikstationen, 4 für Düngekalk, 5 für Wege-, Bahn- und Wasserbaustoffe und 5c für Steingrus und Steinschutt.

2. Mit Gültigkeit vom 20. Juni 1920 werden die dem Gesamtverkehr dienenden pfälzischen Stationen Reichenbach (Pfalz) und Schwedelbach in den Tarif aufgenommen.

Näheres bei den Dienststellen.

Stuttgart, den 11. Juni 1920. (610)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Badisch-Pfälzischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden geändert die Ausnahmetarife 2, 5 und 5c

eu eingeführt der Ausnahmetarif 4, ufgehoben der Ausnahmetarif 2 m. äheres in unserem Tarifanzeiger. Am). Juni 1920 findet die Betriebseröffnung der Stationen Reichenbach (Pfalz) nd Schwedelbach O.K. statt. Die Tafentfernungen für diese Stationen nd im Tarifnachtrag VI enthalten.
Karlsruhe, den 11. Juni 1920. (608)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Gütertarif.

Die pfälzische Station Waldmohr hat e Bezeichnung „Waldmohr-Jägersburg" erhalten.

Die pfälzischen Stationen Schwedelich und Reichenbach sowie die Stationen der württemb. Privatbahnstrecke ugstfeld-Ohrnberg werden am 20. Juni den Tarif aufgenommen.

Erfurt, den 9. Juni 1920. (606)
Eisenbahndirektion.

emeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.). — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 16. Juni 1920 ab erden die im Verkehr mit den Bahnöfen der Kerkerbachbahn für Wagendungssendungen zu erhebenden rachtzuschläge und Umladegebühren höht. Näheres enthält die am 14. Juni 20 erscheinende Nummer des Tarifnzeigers. — Das alsbaldige Inkrafteten der Erhöhungen gründet sich auf e vorübergehende Änderung des § 6 er Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-l. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten üterabfertigungen sowie das Ausunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderatz.

Berlin, den 10. Juni 1920. (598)
Eisenbahndirektion.

Binnengütertarif der Mecklenburg-Schwerinschen Landeseisenbahn.

Vom 16. Juni 1920 werden mit Gehmigung des Reichsverkehrsministeriums die Gebühren im Abschnitt 5 unter

A. Bahnhofsfracht

a) von 15 auf 20 ℳ bzw. von 18 auf 24 ℳ,
b) von 20 auf 25 ℳ,
c) von 22,50 auf 30 ℳ,
d) von 30 auf 40 ℳ,
e) von 45 auf 60 ℳ,
f) von 15 auf 20 ℳ,
g) von 9 auf 12 ℳ,
h) von 9 auf 12 ℳ,

B. Sonstige Gebühren,

1. Lagerplätze: die Überfuhrgebühr,
. Bereitstellung von Wagen auf anderen als den für die Be- oder Entladung allgemein bestimmten Gleisen usw.: die Stellgebühr,
. Umstellung schon ladebereitgestellter Wagen: die Umstellgebühr von 1 auf 2 ℳ, bzw. von 1,10 auf 2,20 ℳ und
1. die Gebühr für das Zurückholen bereitgestellter, aber nicht beladener Wagen von 1 auf 2 ℳ

stgesetzt.

Das alsbaldige Inkrafttreten gründet ch auf die vorübergehende Änderung s § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Schwerin, den 11. Juni 1920. (603)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Zum Gütertarif, Teil I, Abteilung B, om 1. April 1918 tritt am 10. Juni 1920 der Nachtrag II in Geltung. Er enthält Änderungen und Ergänzungen, insbesondere des Abschnittes F (Nebengebühren). Preis 5 Kronen.

München, den 8. Juni 1920. (597)

Österreichischer, ungarischer und bosnisch-herzegowinischer Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung A, vom 1. Januar 1910.

Änderung der Ausführungsbestimmung V zu § 72 E. B. R.

Mit sofortiger Gültigkeit tritt auf den an diesem Tarife beteiligten österreichischen Bahnen an Stelle der in Abschnitt VIII auf Seite 29 enthaltenen Ausführungsbestimmung V zu § 72 E. B. R. nachstehende Bestimmung:

V. Barvorschüsse werden nur bis zur Höhe von 800 K. zugelassen.

Wien, am 7. Juni 1920. (602)
Österreichische Staatsbahnen, namens der beteiligten österreichischen Verwaltungen.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft. Gütertarife. Änderung der Nebengebühren.

Die im
Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918, Abschnitt F, sowie Anlage A und B,
Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw. vom 1. Mai 1918, Abschnitt XV, sowie Anlage A und B,
und im
Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz vom 1. Mai 1918, Abschnitt V, und Anlage A
enthaltenen Nebengebühren werden mit Geltung vom 10. Juni 1920 abgeändert.

Die hauptsächlichen Änderungen betreffen:
Erhöhung des Lagergeldes und Einführung eines Zuschlages zum Lagergeld für länger lagernde Güter,
Erhöhung des Wartegeldes,
Erhöhung der Verstellgebühren,
Erhöhung der Zuschläge für Mehrwertversicherungen u. a.

Über die eintretenden Änderungen erteilen die Direktion, die Betriebsleitungen in Budapest und in Regensburg und die gesellschaftlichen Stationen Aufschluß. (595)

München, den 5. Juni 1920.
Z. 32464/T/19.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Gütertarife. Änderung und Ergänzung von Bestimmungen, Frachtsätzen und Nebengebühren.

Im
Gütertarif, Teil I, Abteilung A, vom Schiffahrtbeginn 1912,
Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918,
Gütertarif, Teil II, vom 1. April 1918,
Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw. vom 1. Mai 1918 und
Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz vom 1. Juni 1918
treten mit Geltung vom 10. Juni 1920 bis auf weiteres für den Verkehr zwischen den Stationen der Strecke Regensburg - Orsova folgende Änderungen und Ergänzungen ein:

I. Frachtgebühren.

Die in den bezeichneten Tarifen enthaltenen Mindestfrachten, Frachtsätze, Zuschlags- und Kürzungsbeträge, gleichviel welcher Währung, gelten in der im Jahr 1918 bestandenen ziffermäßigen Höhe als währungslose Tarifziffern.

Diese Tarifziffern, mit nachstehenden Verhältniszahlen vervielfältigt, ergeben die Frachtsätze für 100 kg in der für die Frachtberechnung festgesetzten Währung.

Die Verhältniszahlen betragen zur Umrechnung in:

Pfennig	6
österreichische Heller	12
tschechoslowakische Heller	6
ungarische Heller	12
Para	2
jugoslawische Heller	8
Bani	6

Die auf Grund der Tarifziffern und Verhältniszahlen ermittelten Frachtsätze werden von 10 zu 10 aufgerundet.

Die Bestimmung des Gütertarifs, Teil I, Abteilung B, Abschnitt A-I-2 (Aufrundung der Frachtbeträge), gilt gleichmäßig für alle Währungen.

Der im Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz, Abschnitt III, Punkt 2, festgesetzte Zuschlag von 20 Hellern und 20 Pfennig wird in die Tarifziffer 30 abgeändert (s. Tabelle S. 484).

Frachtberechnung für bestimmte Güter im Verkehr zwischen Stationen der Strecke Wien-Mohács.

Im Verkehr der Stationen der Strecke Wien-Mohács untereinander werden die sich nach den vorstehenden Bestimmungen ergebenden Frachtsätze

der Klasse I

bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindest
5 000 kg auf den Frachtbrief um 20 v. H.
10 000 kg auf den Frachtbrief um 30 v. H.

der Klasse II

bei Aufgabe in jeder Menge um 20 v. H. mit der Maßgabe, daß mindest der Frachtsatz der Klasse A erhoben wird,

der Klasse C. . . . . um 20 v. H.

gekürzt zur Frachtberechnung angewendet.

II. Nebengebühren.

Sämtliche in den eingangs bezeichneten Tarifen enthaltenen Nebengebühren werden aufgehoben.

Über die neu zur Einführung kommenden Nebengebühren erfolgt gesonderte Bekanntmachung.

III. Nachnahmen.

Nachnahmen nach Eingang, Barvorschüsse und Nachnahmen von Bahnvorfrachten sind derzeit nur im Verkehr zwischen Stationen des gleichen Staatsgebietes in der Landeswährung zulässig.

Im Verkehr zwischen Stationen verschiedener Staatsgebiete sind Nachnahmen jeder Art bis auf weiteres ausgeschlossen.

IV. Versicherung.

Die Höhe der tarifmäßigen Transportversicherung wird für Güter, abgefertigt auf Grund:
des Gütertarifs, Teil II,
und
des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Holz, mit 120 Mark, 120 Lei oder 120 Kronen (österreichische, ungarische, tschechoslowakische, jugoslawische),
des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Getreide usw., mit 18 Mark, 18 Lei oder 18 Kronen (österreichische, ungarische, tschechoslowakische, jugoslawische),
je nach Währung des anzuwendenden Frachtsatzes, festgesetzt.

V. Aufhebung von Bestimmungen.

Die Bekanntmachung 319 in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Berlin, Nr. 20 vom

Die Fracht wird auf Grund der Tarifziffern und Verhältniszahlen berechnet:

im Verkehr von den Stationen und Ladestellen	nach den Stationen und Ladestellen 1. in Bayern	2. in Österreich	3. der linksufrigen Strecke Devin-Szob (ausschl.)	4. der rechtsufrig. Strecke Wolfsthal (ausschl.) — Mohács (einschl.), der linksufrigen Strecke Szob (einschl.)-Baja (einschl.), sowie der Theiss oberhalb Magyarkanizsa	5. der rechtsufrigen Strecke Mohács (ausschließl.) — Tekia, der linksufrigen Strecke Baja (ausschl.) — Bazias (ausschl.); ferner des Franz Josef-Kanales, des Franzenskanales und des Speisekanales, der Drau, der Theiss von der Mündung bis Magyarkanizsa (einschl.); des Bégakanales, der Temes, sowie der Save, der Bossut, der Studva und der Spačva	6. der linksufrigen Strecke Bazias (einschl.) — Orsova (einschl.)
1. in Bayern	in Pfennig	in Pfennig	in Pfennig	in Pfennig	in Pfennig	in Pfennig
2. in Österreich	in Pfennig	in österr. Hellern	in tschechosl. Hellern	in ungar. Hellern	in Para	in Bani
3. der linksufrigen Strecke Devin-Szob (ausschl.)	in Pfennig	in tschechosl. Hellern	in tschechosl. Hellern	in tschechoslow. Hellern	in tschechoslow. Hellern	in tschechosl. Hellern
4. der rechtsufrig. Strecke Wolfsthal (ausschl.) — Mohács (einschl.), der linksufrigen Strecke Szob (einschl.) — Baja (einschl.) sowie der Theiss oberhalb Magyarkanizsa.	in Pfennig	in österr. Hellern	in tschechosl. Hellern	in ungar. Hellern	in Para	in Bani
5. der rechtsufrigen Strecke Mohács (ausschl.) — Tekia, der linksufrigen Strecke Baja (ausschl.) — Bazias (ausschl.); ferner des Franz Josef-Kanales, des Franzenskanales und des Speisekanales, der Drau, der Theiss von der Mündung bis Magyarkanizsa (einschl.), des Bégakanales, der Temes, sowie der Save, der Bossut, der Studva und der Spačva.	in Pfennig	in Para	in Para	in Para	in Para	in Bani
6. der linksufrigen Strecke Bazias (einschl.) — Orsova (einschl.) .	in Pfennig	in Bani	in Bani	in Bani	in Bani	in Bani

13. März 1920 tritt mit 1. Mai 1920 außer Geltung.

Ferner finden ab 1. Mai 1920 bis auf weiteres keine Anwendung:

a) alle im Nachtrag I zum Gütertarif, Teil I, Abteilung B, enthaltenen ziffermäßigen Ansätze zum Abschnitt A und F;
b) die Bekanntmachungen in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Berlin,
 Nr. 56 vom 24. Juli 1918: (1189) (1190),
 Nr. 28 vom 12. April 1919: (456) (457),
 Nr. 29 vom 16. April 1919: (469),
 Nr. 75 vom 4. Oktober 1919: (1063),
 Nr. 76 vom 8. Oktober 1919: (1065), (1076),
 Nr. 77 vom 11. Oktober 1919: (1077),
 Nr. 82 vom 29. Oktober 1919: (1122).
c) die Bestimmungen des Gütertarifs, Teil I, Abteilung A, Abschnitt C (Übernahmemeldekarten). (596)

München, den 5. Juni 1920.
(Z. 32464/T/19).

4. Generalversammlung.

Ausschließend priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einladung

zur 75 ten, als ordentlichen 67 ten General-Versammlung der stimmberechtigten Aktionäre der Ausschließend priv. Buschtěhrader Eisenbahn, welche am 9. Juli 1920, vormittags 10 Uhr, im Administrationsgebäude zu Prag II, Bredovská ul. Nr. 7 neu, abgehalten werden wird.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und der Rechnungsabschlüsse pro 1919.
2. Bericht des Revisionsausschusses über die Prüfung der Jahresrechnungen pro 1919.
3. Beschlußfassung über die Betriebsergebnisse des Jahres 1919.
4. Wahl in den Verwaltungsrat.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Jahresrechnungen pro 1920.

Die P. T. stimmberechtigten Aktionäre werden unter Bezugnahme auf den Abschnitt III der Gesellschaftsstatuten eingeladen, ihre Aktien — mindestens 5 Stück Aktien Lit. A oder Genußscheine von solchen, oder mindestens 20 Stück Aktien Lit. B. — oder die betreffenden Depositenscheine bei einer der folgenden Stellen u. zwar:

bei der Hauptkasse der Gesellschaft in Prag,
„ „ Allgemeinen Österreichischen Boden-Credit-Anstalt in Wien,
„ „ Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt in Leipzig,
„ „ Disconto-Gesellschaft in Berlin,
„ „ Bayerischen Vereinsbank in München,
„ „ Disconto-Gesellschaft in Frankfurt a. M.,
„ Herren L. Behrens & Söhne in Hamburg,

längstens bis 1. Juli 1920 zu hinterlegen.

Prag, am 31. Mai 1920. (605)
Der Verwaltungsrat.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 42. Berlin, den 19. Juni 1920. LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

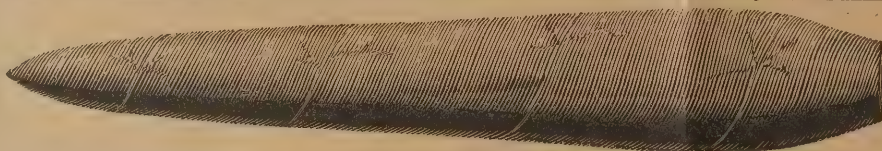
Die Zeitung kann du[illegible]en Buchhandel und die Post zum Preise von 16 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 80 M. nach sämtlichen anderen Staaten für 90 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.




D. R. P.
a.
Absolut betriebs- und feuersicher
Unempfindlich gegen hohe Hitzegrade!


Eisenbahnbedarf
Vereinigte Flanschenfabriken
und Stanzwerke A.G.
Hattingen-Ruhr.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 42. Berlin, den 19. Juni 1920. LX. Jahrgang.

Inhalt:

Die deutschen Eisenbahnen in den besetzten Rheinlanden.

Es ist in Kreisen von Eisenbahnfachleuten rechts des Rheins der Wunsch geäußert worden, Genaueres über die Verhältnisse und Schwierigkeiten zu erfahren, unter denen die deutschen Eisenbahnen links des Rheins und in den Brückenkopfgebieten seit der Besetzung dieser Landesteile durch die alliierten und assoziierten Mächte ihren Betrieb aufrechtzuerhalten hatten, und auch einiges zu hören über die Organisation und das Maß der Tätigkeit der Besatzungsmächte in eisenbahndienstlicher Hinsicht. Die nachstehenden Ausführungen wollen versuchen, diesem Wunsch nachzukommen. Hierzu dürfte die Besetzungszeit zweckmäßig in vorläufig drei Abschnitte geteilt werden:

I. Vom Abschluß des Waffenstillstandsabkommens bis zum Abschluß des Friedensvertrages (11. November 1918 bis 28. Juni 1919).

Kaum war nach Abschluß des Waffenstillstandsabkommens (11. November 1918) der letzte Donner der fernen Frontgeschütze und der nahen Flugabwehrkanonen über den Gebieten der linksrheinischen Eisenbahndirektionen verhallt, so meldeten sich schon neue Ereignisse in Gestalt eines Telegramms vom 13. November 1918 vom deutschen Feldeisenbahnchef (Etra West) an die Linienkommandanturen dieser Direktionen. Hiernach war für den 16. November eine Armeemission, bestehend aus einem Offizier jeder Linienkommandantur und je einem betriebstechnischen und maschinentechnischen Mitglied der Eisenbahndirektionen Cöln, Saarbrücken, Mainz und Ludwigshafen in Marsch zu setzen, um hinter der feindlichen Linie in Nancy mit einer Feldeisenbahnkommission des Feindbundes in Fühlung zu treten. Zweck sollte angeblich sein: Auskunfterteilung über baulichen Zustand, Betriebsverhältnisse, Ausstattung der Eisenbahnen der Rheinlande. Nach manchen Schwierigkeiten und Erlebnissen sind endlich am 17. November 10 deutsche Vertreter in Kraftwagen mit Parlamentärflaggen von Saaralben aus stundenlang an den zurückflutenden deutschen Truppen vorbei gegen Château-Salins gefahren. Sie stießen auf der Höhe von Hampont auf die Spitze der kriegsmäßig vorgehenden französischen Armee und wurden als „Gefangene" auf eine der fortbegrenzten Höhen von Nancy geleitet. Dort fanden an diesem und dem folgenden Tage die ersten Besprechungen über die Inbesitznahme der rheinländischen Eisenbahnen unter dem Vorsitze des französischen Feldbahnchefs, des Obersten Boquet im Beisein von Vertretern der alliierten und assoziierten Mächte statt. Die Bestimmungen des Waffenstillstandsabkommens wurden erläutert und Zusicherungen über Behandlung und Verpflegung des Eisenbahnpersonals, das in den zu besetzenden Gebieten als „requiriert" bleiben mußte, gegeben, die ersehen ließen, daß man auf feindlicher Seite eine Landflucht dieses Personals befürchtete. Gefordert wurde schon damals eine Vertretung der einzelnen linksrheinischen Eisenbahndirektionen in einer Zentralstelle, welcher der feindliche Feldbahnbetrieb durch seine „Commission Interalliée des chemins de fer de Campagne des Pays Rhénans" (abgekürzt: C. I. C. F. C. oder auch nur C. I.) seine Weisungen über die Leitung und Beaufsichtigung der Eisenbahnen der Rheinlande zukommen lassen könnte. In den nächsten Tagen wurde auftragsgemäß das Eisenbahnpersonal verständigt, daß nach den Waffenstillstandsbedingungen „das gesamte im öffentlichen Verkehr beschäftigte Personal (Eisenbahnen, Schiffahrt, Telegraphen- und Fernsprechwesen) innerhalb des von den Alliierten wiedergewonnenen und besetzten Gebietes auf seinen Posten zu verbleiben und seinen Dienst weiter zu versehen habe, dafür aber versichert sein könne, daß es mit Wohlwollen behandelt, wie bisher bezahlt und ausreichend mit Lebensmitteln versorgt werde, daß aber anderseits jeder, der seinen Posten verlasse, sich der Gefahr aussetze, vor ein Kriegsgericht gestellt zu werden.

Die nächsten Wochen bis zum 1. Dezember 1918 brachten den linksrheinischen Eisenbahndirektionen Arbeit und Verantwortung in Fülle, denn was von den rückflutenden deutschen Armeen bis zu den knappen Räumungsfristen nicht mehr zu Fuß bis zum Rhein kam, das mußte mit der Bahn befördert werden. Daneben sollte Kriegsgut geborgen werden. Gegen Ende des Monats setzte aber auch bereits die Zuführung von Wagen und Lokomotiven ein, die gemäß Ziffer

VII des Waffenstillstandsabkommens an die Alliierten zu übergeben waren. Am 21. November 1918 wurde der öffentliche Personen- und Güterverkehr mit dem elsässisch-lothringischen Gebiet vorläufig eingestellt; ausgenommen waren nur die von Saarbrücken und Zweibrücken bis Saargemünd führenden beiden Bahnlinien, die von Preußen und Bayern betrieben wurden.

Inzwischen hatte das Oberkommando der Alliierten förmlich die Bestimmung eines hohen deutschen Beamten des Eisenbahndienstes verlangt, der geeignet sei, die Ausführung der betriebs-technischen Anordnungen auf den besetzten Eisenbahnlinien zu sichern und die finanziellen Fragen auf demselben Eisenbahnnetzes zu regeln. Er sollte sich dauernd am Sitze der Interalliierten, mit dem Betrieb und der Kontrolle des Eisenbahnnetzes betrauten Kommission (eben der C. I.) aufhalten und über ein beschränktes (betriebs-) technisches Personal verfügen dürfen, das ihm bei seiner Tätigkeit bei der Leitung der Eisenbahnen und gegebenenfalls seiner Verbindung administrativer Natur mit den interessierten deutschen Ministerien unterstützen sollte. Als dieser hohe deutsche Beamte wurde vom preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten zunächst der Geheime Oberregierungsrat Dr. Stapff bestimmt und ihm in Hinblick darauf, daß auch eine bayerische Eisenbahndirektion im besetzten Gebiete lag, ein höherer bayerischer Beamter beigegeben. Später führte er die Bezeichnung: Delegierter der deutschen Eisenbahnen bei der C. I. C. F. C. (abgekürzt Deleis), und hatte bis zur Ratifizierung des Friedens seinen Sitz wie diese C. I. in Trier. Begreiflicherweise war das wehrpflichtige Personal der linksrheinischen deutschen Eisenbahnnetze mit dem Heranrücken des Zeitpunktes der Besetzung durch den Feind einigermaßen beunruhigt; um es vor einem feindlichen Zugriff zu sichern, wurden daher die Jahrgänge 1869—1900 schleunigst mit Entlassungsscheinen versehen. Am 30. November mußte von den deutschen Truppen das Gebiet bis zur sogenannten Linie 4 (Rhein bis Düsseldorf - über die Eifel bis Trarbach (Mosel)-Türkismühle-Landstuhl (Pfalz)-Neustadt (Haardt)-Speyer-Rheinaufwärts) geräumt sein, weil die feindlichen Armeen am 1. Dezember in die preußischen und bayerischen westlichen Grenzlinien einrücken durften.

Inzwischen hatte sich die Interalliierte Kommission der Feldeisenbahnen für die Rheinlande in Trier eingerichtet, um unter einem Präsidenten, dem französischen Oberstleutnant Guitry, die Eisenbahnrechte der Entente auszuüben; sie setzte ihrerseits 4 Unterkommissionen ein etwa nach Art der deutschen Linienkommandanturen, und zwar jeweils an den Sitzen der Eisenbahndirektionen Cöln, Saarbrücken, Mainz und Ludwigshafen. Jene in Cöln war mit englischem, die drei übrigen mit französischem Personal besetzt. Diese Unterkommissionen hatten ihre Tätigkeit Schritt haltend mit den vorrückenden Heeren zu beginnen am 29. November in Saarbrücken, am 2. Dezember zunächst in Aachen unter späterer Übersiedlung nach Cöln, am 6. Dezember in Ludwigshafen (Rhein), am 13. Dezember in Mainz. Drei am 24. November erlassene Befehle aus dem großen Hauptquartier der Alliierten regelten die Zusammensetzung und die Aufgaben der Kommission und ihrer Unterkommissionen für den Eisenbahnbetrieb der Rheinlande.

Zur Regelung des Militärzugverkehrs im Brückenkopfe Coblenz wurde noch eine amerikanisch-französische Delegation zu Coblenz eingerichtet, die ihre Befehle dem dortigen Betriebsamt zur Ausführung übergab.

Die nebenstehende Karte läßt die Ausdehnung der Brückenkopfgebiete und die daraus für den Güterverkehr der rechten Rheinseite entstandenen Verkehrsbeschränkungen ersehen.

Auf deutscher Seite waren für die Übergabe von Lokomotiven und Wagen an die Entente auf Veranlassung der MGD beziehungsweise Wako Spa zwei Übergabekommissionen gebildet worden, eine in Aachen für die Übergabe an Belgien, wo bis zum 12. Dezember mindestens 700 Lokomotiven und 36 000 Wagen übergeben werden sollten, und eine in Saarbrücken für die Übergabe an Frankreich, wobei es sich um 2500 Lokomotiven und 30 000 Wagen handelte. Die Alliierten hatten dementsprechend eine Abnahmekommission in Brüssel und in Metz eingerichtet. Unter den beiden deutschen Übergabekommissionen für das rollende Material (abgekürzt: Üko) arbeitete eine ganze Anzahl von Übergabegruppen. Am 30. November 1918, am Vorabend vor dem Vormarsch der Alliierten nach den Rheinlanden, wurden abermals Vertreter der linksrheinischen Eisenbahndirektionen durch den Deleis nach Trier berufen, um von der C. I. C. F. C. unmittelbar Weisungen über die Aufrechterhaltung eines gewissen Zugverkehrs vom nächsten Tage an in Empfang zu nehmen.

Die Besetzung der Rheinlande vollzog sich im wesentlichen nach den in der Zusatznote 1 zum Waffenstillstandsabkommen festgelegten Plänen ohne allzugroße Reibungen. Der Personenverkehr ruhte mit Ausnahme eines beschränkten Arbeiterverkehrs jeweils solange, wie in dem betreffenden Gebiete die Vorpostenlinie gegen den Rhein zu in Bewegung war. Der Güterverkehr blieb aufrecht, wenn auch manche Störungen durch ungenügend verständigte feindliche Unterführer zu verzeichnen waren. Dagegen wurde ab 5. Dezember der Güteraustausch zwischen dem rechten und linken Rheinufer fast vollständig unterbrochen; nur gewisse wenige Rohstoffe und einzelne Lebensmittel wurden ausgenommen. Als Rheinübergangspunkte, die mit scharf wirkenden Kontrolleinrichtungen versehen waren, wurden zunächst (ab 14. Dezember 1918) nur die Brücken bei Duisburg, Cöln, Coblenz (Kaiserbrücke), Mainz und Ludwigshafen (Rhein), später auch bei Worms zugelassen. Mit dem Zeitpunkt, als die feindlichen Truppen überall den Rhein erreicht hatten, wurde der öffentliche Zugverkehr mit der durch die jeweiligen Truppenbewegungen sich ergebenden Begrenzung im ganzen besetzten Gebiete allgemein wieder freigegeben. Diese Truppenbewegungen waren in der ersten Zeit der Besetzung nicht beträchtlich, da der Vormarsch und Nachschub der feindlichen Armeen völlig kriegsmäßig und daher fast ausschließlich auf den Straßen vor sich ging. Erst etwa von Mitte Januar 1919 an wurden die linksrheinischen Eisenbahnen mehr und mehr durch Militärtransporte beansprucht. Die schmerzlichste Überraschung jener Dezembertage war sowohl rechts wie links des Rheins die Erkenntnis, daß die Blockade Deutschlands bestehen blieb und der Rhein fortab die westliche Sperrlinie darstellte.

Das requirierte deutsche Eisenbahnpersonal war, soweit es Uniform — wenn auch nur Dienstmütze — trug, verpflichtet, eine weiße, später blaue Armbinde mit Kontrollnummer und Stempel zu tragen und ausnahmslos gehalten, eine besondere persönliche Ausweiskarte mit dreisprachigem Texte zu führen und sollte hierdurch „in und außer Dienst Anrecht auf Schutz für seine Person und sein Eigentum genießen und dem Schutze der verbündeten Armeen unterstehen, nicht gefangen genommen werden dürfen und Anspruch auf gute Behandlung haben." Ob viele Fälle vorgekommen sind, in denen die genannten Rechte mittels des dreisprachigen Vorweises erzwungen worden sind, ist mir nicht bekannt; bekannter aber ist eine ganze Anzahl Fälle geworden, in denen dieser besondere Ausweis das deutsche Eisenbahnpersonal nicht vor tätlichen Angriffen und Mißhandlungen und nicht vor Gefangenschaft schützen konnte.

Am 23. Dezember 1919 wurden in den Rheinlanden Schnellzüge mit unmittelbarem Anschluß von und nach Paris eingelegt. Die Übergabe der Wagen und Lokomotiven stockte Ende Dezember 1918 zeitenweise wegen ungenügender Anfuhr aus Deutschland; desto stärker war der Rücklauf des bei den einzelnen Übergabegruppen und ihren Untergruppen zurückgewiesenen Materials. Hiedurch entstanden zeitweise bedenkliche Betriebsstockungen links des Rheins, da eine Zu-

Uebersichtskarte der Brückenkopfstrecken.

Nach dem Stand am 15. Februar 1919.

Zeichenerklärung

K. e. Kontrollstelle für Einfuhr zugelassener Güter in die Brückenköpfe.

K. d. Kontrollstelle für Durchgangszüge (Rocadeverkehr - Ein- oder Ausgang)

x Betriebsunterbrechung für Güterverkehr (Hintergelegene Stationen nur durch Umleitung über K. e. erreichbar.)

In den Brückenkopf fallende Strecken.

Neutraler Streckenabschnitt zwischen den Brückenköpfen.

Für Durchgangszüge (Rocade Verkehr) freigegebene Einfuhrstrecken

Für den Güterverkehr gesperrte Strecke (Güterannahme nach diesen Stationen verboten)

Vom Güterverkehr abgeschnittene Strecke. (Güterannahme nach diesen Stationen verboten)

Vom Güterverkehr aus dem besetzten Gebiet abgeschnittene Strecke.

Nicht besetzte, aber nur über besetztes Gebiet erreichbare Strecke. (Nach diesen Stationen können nur zum Rokade- (Durchgangsverkehr) zugelassene Sendungen befördert werden.)



rückführung dieses Materials über den Rhein nach Deutschland zunächst seitens der Entente verboten war und später die Vorflut nach dem inneren Deutschland zu wünschen übrig ließ.

Im ersten Vierteljahr der Besetzung folgten sich die „Befehle" der C. I. C. F. C. überaus dicht. Für den Zugverkehr wurde der Vorrang der Militärzüge und sonstigen im Interesse der Besatzungsbehörden gelegenen Transporte gegenüber anderen Zügen genau geregelt. Der 10stündige Arbeitstag wurde vom ganzen Personal gefordert. Durch umfangreiche statistische Aufschreibungen wurde der gesamte Warenverkehr, insbesondere aber der mit dem unbesetzten Deutschland, peinlich kontrolliert. Die Einschränkungen des Güterverkehrs im besetzten Gebiet und mit den benachbarten Gebieten wurden allmählich erleichtert, im Verkehr mit dem unbesetzten Deutschland allerdings sehr zögernd. Ein genaues Augenmerk wurde der Verwendung und dem Zustand der Lokomotiven gewidmet. Zum Zwecke dieser scharfen Überwachung des Eisenbahnbetriebs in den Rheinlanden war, abgesehen von den auf allen wichtigeren Bahnhöfen aufgestellten militärischen und teilweise auch technischen Bahnhofkommissären und ihren Wachen und Kontrollposten, noch eine stattliche Anzahl von mobilen Eisenbahnbeamten der Ententeländer tätig und für den französischen Befehlsbereich in die sogenannte 4. Sektion der Feldeisenbahnen mit dem Sitze in Saarbrücken zusammengeschlossen, im übrigen aber über alle Eisenbahnnetze verteilt. Viel Unruhe erregte der Befehl 35, der verlangte, daß alle gegen Eisenbahnpersonal ausgesprochenen Dienststrafen den militärischen Unterkommissionen mitzuteilen seien und daß diese bei schweren Vergehen an die Stelle der ausgesprochenen Ordnungsstrafen eine militärische Strafe treten lassen können, und schließlich daß Vergehen in und außer Dienst, durch die Interessen der verbündeten Armeen geschädigt werden könnten, als militärische Vergehen anzusehen und daher nach den Militärgesetzen abzuurteilen sind.

Schwierigkeiten ergaben sich auch bald hinsichtlich der Güterwagenverwendung in den linksrheinischen Gebieten, da ein Ausgleich zwischen rechts und links des Rheins zunächst von den besetzenden Mächten grundsätzlich nicht geduldet werden wollte. Durch die Bemühungen des deutschen Delegierten in Trier wurden allmählich auch hierin Erleichterungen und später wieder volle Bewegungsfreiheit erreicht mit der Maßgabe, daß der „zur Zeit des Abschlusses des Waffenstillstandes vorhandene Wagenvorrat im besetzten Gebiet nicht verringert würde".

Es lag bei dem engen Ineinandergreifen der Tätigkeit des Eisenbahnpersonals und der überwachenden Besatzungstruppen und Behörden nahe, daß Reibungen einfacher und bedenklicher Art nicht vermieden wurden; es muß aber anerkannt werden, daß man im allgemeinen auf Seite des Feindbundes bestrebt war, unerträgliche Requisitionen, insbesondere im Bereiche des Eisenbahndienstes, abzustellen oder doch zu vermindern und alles, was den Eisenbahndienst behinderte, zu beseitigen. Es muß aber auch anerkannt werden, daß unser deutsches Eisenbahnpersonal sich fast durchwegs wacker zusammengenommen hat, um Streitigkeiten mit Truppen oder Organen der besetzenden Macht tunlichst zu vermeiden, wobei manchmal die Zähne richtig zusammengebissen werden mußten.

Die militärischen Anforderungen an die deutschen Eisenbahnen der besetzten Gebiete wuchsen insbesondere seit Ende Januar 1919, indem einerseits ein regelrechter Urlauberverkehr zwischen diesen Gebieten und der feindlichen Heimat eingerichtet, anderseits mit der Demobilmachung der feindlichen Heere begonnen wurde und der Verpflegungsnachschub des Besatzungsheeres immer mehr von den Kraftwagenkolonnen auf die Eisenbahnen überging. Auch entwickelte sich immer reger ein Güterverkehr aus dem besetzten Gebiet nach Frankreich und Belgien, der vor allem die Kohlen- und sonstigen Erzeugnisse des Saarbeckens und des niederrheinischen Industriegebietes — natürlich zum Schaden des unbesetzten Deutschlands — umfaßte. Die Einfuhr aus Deutschland ohne besondere Förmlichkeiten wurde nunmehr gestattet für Lebens- und Futtermittel, Sämereien, Rohstoffe und Brennstoffe und die Halbfabrikate für die Industrie. Die Ausfuhr nach dem unbesetzten Deutschland blieb grundsätzlich verboten. Für Ausnahmen war ein umständliches Genehmigungsverfahren zuerst bei den Wirtschaftsabteilungen der Armeen (sections économiques), dann bei den einzelnen Eisenbahndirektionen zu erledigen, das letzteren eine gewaltige Arbeitslast gebracht hat. Auch die an Rheinübergängen und Brückenkopfenden eingerichteten Kontrollen der ein- und auslaufenden Güterzüge blieben eine den Eisenbahnbetrieb recht erschwerende Einrichtung.

Auf eine peinlich pünktliche Durchführung aller Militärtransporte wurde höchstes Gewicht gelegt, was bei dem schlechten Zustand der Betriebsmittel der deutschen Bahnen diesen viel Mühen und Unannehmlichkeiten bereitete. Mit der fortschreitenden Abgabe von Lokomotiven und Wagen an die Entente erhöhten sich noch diese Schwierigkeiten. Dazu trat mit der längeren Dauer der Besetzung und der wachsenden Lebensmittelknappheit noch eine immer größer werdende Widerwilligkeit des Personals zur Dienstleistung für den Feind, die besonders in jenen Gegenden bedenklich zu werden drohte, wo politische Betrebungen für eine Abtrennung besetzter Gebietsteile vom deutschen Reichsverband im Werk waren, wie im Saargebiet und der bayerischen Rheinpfalz, teilweise auch in der preußischen Rheinprovinz. Seitens der C. I. in Trier wurde hierbei die gesamte Verantwortung für die Aufrechterhaltung des glatten Bahnbetriebes, also für die Unterdrückung jeder Streikgefahr, den betreffenden Eisenbahndirektionspräsidenten persönlich auferlegt, wodurch diese mehrfach in keine beneidenswerte Lage gekommen sind.

Im Februar 1919 begannen endlich die immer wieder in Aussicht gestellten Zuschüsse zur Ernährung des Eisenbahnpersonals mit einer Verteilung von wöchentlich 0,5 kg Gefrier- oder Büchsenfleisch, 0,25 kg Speck, 0,5 kg Brot oder hierfür 0,25 kg Reis für den Kopf. Verhältnismäßig bald hörte aber ein Teil dieser Lieferungen wieder auf.

Mit der Steigerung des Güterverkehrs und der gleichzeitigen Verringerung der Lokomotiven, mit der wachsenden Kohlenknappheit — besonders infolge Wegfalles der Erzeugnisse des Saarbeckens für die Befriedigung deutscher Bedürfnisse — ergab sich auch links des Rheins die Notwendigkeit, den Personenverkehr mehr und mehr einzuschränken. Maßgebend mußte dabei natürlich bleiben, daß der gerade in den Rheinlanden so lebhafte Arbeiterverkehr aufrecht erhalten blieb.

Längerer Auseinandersetzungen zwischen dem deutschen Delegierten in Trier und der C. I. hat es bedurft, bis bei dieser Stelle Klarheit über die Freizügigkeit der deutschen Güterwagen innerhalb des deutschen Staatsbahnwagenverbandes geschaffen war. Das Mißtrauen, das hierbei wie in vielen anderen Angelegenheiten bei der C. I. gegenüber allen deutschen Einrichtungen und Maßnahmen zweifellos vorhanden war, spielte überhaupt eine große Rolle und dürfte sich erst mit dem Augenblick gemindert haben, als in der Person des Präsidenten der C. I. im Juli 1919 ein Wechsel eintrat. Trotz allem aber wurde der Druck der Besatzung und Befehlsgewalt um so fühlbarer, je länger sie währte, und im gleichen Maße wuchsen die Reibungsflächen zwischen Einheimischen und Fremden, die häufig bis zu Schlägereien und in einzelnen Fällen noch weiter führten. Militärische Unterführer überschritten sicher in verschiedenen Fällen ihre Befugnisse, und die Oberkommandostellen ließen Strenge sicher nicht vermissen. Die Eisenbahndienststellen hatten hierunter viel-

leicht noch weniger als die übrige Bevölkerung zu leiden, weil an sie diese militärischen Stellen nur auf dem Wege durch die Unterkommissionen herantreten durften. Deren Tätigkeit hielt sich im allgemeinen in dem durch die Note vom 20. November 1918 gegebenen Rahmen; immerhin ging die darin vorgesehene ständige Aufsicht und Kontrolle der gesamten Dienstführung der Eisenbahnstellen weit genug, um drückend empfunden zu werden und den Dienst- und Aufsichtsstellen der Eisenbahnverwaltung eine beträchtliche Mehrarbeit aufzubürden. Störend war die überraschende Einführung der westeuropäischen Zeit, die häufige Entnahme von Brennstoffen aus Bahnlagern und Laternen, die Inanspruchnahme einer großen Zahl von Betriebsräumen, Güterschuppen usw. für die Unterkunft der Bahnwachen und Kontrollstellen und die Beschränkung in der Benützung von Telegraphen- und Telephonleitungen des Eisenbahn- und Postbetriebes. Mißlich waren die Fälle von Beraubungen durch Besatzungstruppen, aber auch durch Einheimische, die seit der Entwaffnung unserer Wächter ohne Scheu bei Tag und Nacht den Eisenbahngütern nachstellten. Daß den Wächtern dann Soldaten beigegeben wurden, erleichterte es den Dieben noch, die Wächter rechtzeitig zu erkennen. Hart waren die Strafen, die auf Mißbrauch oder Verlust des Passierscheines oder Unterlassung des militärischen Grußes gegenüber Offizieren und Flaggen der Besatzungsarmee standen, hart auch die Verweigerung des Urlaubs nach dem unbesetzten Deutschland und das Verbot von beruflichen oder gewerkschaftlichen Vereinen, sowie das Verbot der Verwendung von demobilisierten deutschen Militärpersonen, die vor dem Kriege noch nicht im besetzten Gebiete gewohnt hatten. Der dienstliche Schriftwechsel mit dem rechtsrheinischen, unbesetzten Gebiete war der militärischen Zensur unterworfen. Überaus peinlich wurde überwacht, und unter weitgehendem Personalaufwand wurde erzwungen, daß die Urlauber- und Demobilisierten-Züge fahrplanmäßig und mit einwandfreien Wagenausrüstungen verkehrten. Der Schnellzugsfahrplan von Frankreich und Belgien nach den Rheinlanden und zurück wurde dauernd erweitert und verbessert. Nicht ganz unerwähnt kann bei einer Besprechung der Eisenbahnverhältnisse des besetzten Gebietes das so viel und mit Recht beklagte „Loch im Westen" bleiben. Die Verfügungen des Reichskommissars für Ein- und Ausfuhrbewilligungen wurden bekanntlich im besetzten Gebiete nicht anerkannt, Verschiebungen von für die Ausfuhr verbotenen Waren setzten daher in großem Umfange ein meist in der Weise, daß die Güter zunächst ins besetzte Gebiet versendet und von der vorläufigen Zielstation aus ins Ausland weiter verschickt wurden. Ähnlich wurden Waren behandelt, deren Einfuhr verboten war.

Streikversuche und Streiks von Bahnarbeitern, besonders Werkstättenarbeitern waren verschiedentlich auch bei den linksrheinischen Eisenbahndirektionen zu verzeichnen; ihre Niederhaltung und Erstickung machte den Besatzungsmächten wohl die größte Sorge. Es braucht aber nicht verschwiegen zu werden, daß manche dieser Versuche der Selbsthilfe nicht unbeträchtliche Erfolge aufzuweisen hatten und erst durch sie die drückendsten Härten der Besatzungszeit doch gemildert worden sind. So begann mit dem Befehl 78 vom 20. Mai 1919 der Abbau des Verbotes des sogenannten Achtstundentages. Ungefähr seit der gleichen Zeit wurde unter gewissen Voraussetzungen eine Bewaffnung der sogenannten Eisenbahnwehren, also der Bahnhofwächter, wieder zugelassen.

Eine schlimme, ungewisse Zeit bildeten für die Rheinlande die Tage vom 18. bis 26. Juni 1919, als fast die ganze feindliche Kriegsmacht gegen den Rhein vorrückte und dann in engster Versammlung im Mainzer Becken gehalten wurde, bereit, gegen Deutschlands Herz vorzustoßen, wenn der Friedensvertrag nicht unterzeichnet werden sollte. Die Rheinländer konnten sich nicht unklar sein, was in diesem Falle ihr Schicksal geworden wäre, und erleichtert konnten sie erst aufatmen, als am Abend des 28. Juni die an den Rheinbrücken und Brückenkopfgrenzen marschbereiten Truppen wieder Kehrt machten: Der Friedensvertrag zwischen Deutschland und seinen Feinden war in Versailles unterzeichnet worden.

(Schluß folgt.)

Der „Karrerstempel".

Eine der Hauptursachen der Verschleierung des Tatortes er Diebstähle bildet die mangelhafte Vergleichung des leibegutes der Eilgutkurswagen und Gütersammelwagen. Bei en durch die Verkehrssperren hervorgerufenen Schwankungen nd Stauungen von Eil- und Frachtgut ist es oft nicht mögch, das Bleibegut restlos zu vergleichen. Hierdurch wird die ntdeckung der Diebstähle und Beraubungen hinausgeschoben. ie nach der Entdeckung einsetzende Feststellung und Unterchung geht von falschen Voraussetzungen aus und leidet nter falscher Annahme des Tatortes, wodurch die Einkreing des wirklichen Tatortes und der Täter sehr erschwert ird. Die Vergleichung des Bleibegutes ist jedoch unuminglich notwendig. Bei der Wichtigkeit dieser Maßregel t ein Mittel zur Kontrolle nötig, ob die Vergleichung wirkch erfolgt ist. Ein solches fehlte bisher.

Eine sichere Handhabe für diese Kontrolle bietet der Karrerempel. Dieser war längere Zeit während des Krieges an rschiedenen Umladestellen im Gebrauch, mußte jedoch egen Materialmangels und größerer Reparaturkosten wieder ifgehoben werden. Seine allgemeine Wiedereinführung äre wärmstens zu empfehlen. Das Verfahren wäre folgens: Jeder Ladearbeiter oder Karrer bekommt einen mit den nfangsbuchstaben seiner Ver-, Um- oder Ausladestelle nebst ner Nummer versehenen Stempel. Diese Nummer wird in ne Kontrolliste eingetragen, damit jederzeit festgestellt wern kann, wer den betreffenden Stempel in der fraglichen it im Gebrauch hatte. Der Karrer muß nun diesen Stempel wohl auf dem Gut (in oder neben der Adresse) als auch auf n zugehörigen Begleitpapieren abdrucken. Der Karrerempel gibt dem Ermittlungsbeamten ein sicheres Mittel an e Hand, das Ladepersonal, das sich mit einer Sendung befaßt tte, festzustellen, was bisher nicht möglich war.

Wird der Stempel allgemein angewendet und in allen Ermittlungsschriftstücken angegeben, so weiß das Ladepersonal, daß es bei Unregelmäßigkeiten festgestellt und gefaßt werden kann, und es bemüht sich in diesem Bewußtsein, solche möglichst zu vermeiden. Während der Verwendung des Stempels hier, wo alle Güter — auch das Bleibegut — nebst den Begleitpapieren gestempelt wurden, waren weit weniger Unregelmäßigkeiten (Beschädigungen, Fehlladungen usw.) zu verzeichnen als nach dessen Auflassung. Das Personal sträubt sich im Anfang wie bei allen Neuerungen gegen Einführung des Stempelverfahrens, gewöhnt sich jedoch mit der Zeit ganz gut daran und faßt dann das Stempeln als Selbstverständlichkeit auf. Voraussetzung für eine günstige Wirkung des Verfahrens ist, daß dieses erstens allgemein eingeführt wird und zweitens die Mittel zu Gebote stehen, seine vollständige Durchführung zu erzwingen. Der Zeitverlust ist sehr gering und wird durch die Vorteile des Verfahrens vielfach aufgewogen.

Die bisher im Gebrauch befindlichen Stempel waren teils zu schwach und häufig reparaturbedürftig, teils zu unhandlich. Wenn es gelänge, einen wirklich brauch- und haltbaren Karrerstempel herzustellen, so würde sich die Wiedereinführung sicher lohnen. Bei der allgemeinen Anwendung des Stempels würden sich die Herstellungskosten infolge des Massenbedarfs auch wesentlich billiger stellen als bisher. Manche Unregelmäßigkeit und Entschädigungspflicht der Eisenbahnverwaltung würde durch das geschilderte Verfahren vermieden werden. Bei der Neuorganisation des Eisenbahnverkehrs wäre die allgemeine Wiedereinführung des Karrerstempels als Grundlage für eine geordnete Ladeweise wohl der Erwägung und Verwirklichung wert.

Bahnverwalter Fritz Maier, Gemünden (Main).

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Zur Erschwerung des Durchgangsverkehrs nach dem Osten** (vgl. Nr. 41, S. 478 d. Ztg.) wird der „D. Allg. Ztg." noch aus Königsberg (Pr.) geschrieben: Vor wenigen Tagen haben die Polen erklärt, daß sie Durchgangsreisende von Ostpreußen nach dem Reich und umgekehrt auf der einzigen zurzeit für Ostpreußen benutzbaren Schnellzugstrecke über Marienburg-Danzig-Stettin vom 15. Juni ab nicht mehr zulassen werden, daß sie Reisende mit durchgehender Fahrkarte wie Reisende ohne Fahrkarte behandeln und zur Nachlösung veranlassen, im Falle der Weigerung aus dem Zuge setzen, und daß sie direkt abgefertigtes Reisegepäck nicht übernehmen werden. Damit haben die Polen ihren bisherigen Schikanen gegen Ostpreußen die Krone aufgesetzt.

Die unerhörte, dem Friedensvertrage hohnsprechende Gewaltpolitik der Polen gegen Ostpreußen auf dem Gebiete des Verkehrswesens begann damit, daß die Strecke Dirschau-Konitz-Schneidemühl, die Hauptverkehrsader zwischen Ostpreußen und dem Reich, „aus strategischen Gründen" gänzlich gesperrt wurde. Daß diese Begründung eine Unwahrheit war, geht daraus hervor, daß die Schnellzugverbindung Danzig-Dirschau-Konitz-Schneidemühl als „Messezug" belassen wurde. Die Ostpreußen wurden also gezwungen, den weiten Umweg über Danzig-Stettin zu machen, was die Reise nach Berlin um mehrere Stunden verlängerte. Nicht allzulange darauf legten die Polen unter dem Vorwande einer Notenabstempelung den gesamten Verkehr durch den polnischen Korridor still, und erst als die Ententekommissionen in Allenstein und Marienwerder, die ja gleichfalls vom Westen abgeschnitten waren, energisch Einspruch erhoben, ließen sie sich bewegen, eine Verbindung über die gänzlich unzulängliche Strecke Marienwerder-Schmentau-Czersk während der Notenabstempelung zuzugestehen. Noch viel folgenschwerer wurde die Knebelung des Güterverkehrs. Dieser wurde von der leistungsfähigsten Strecke Dirschau-Schneidemühl auf die Wege Marienwerder-Czersk und Dtsch.-Eylau-Goßlershausen-Laskowitz-Konitz, also auf Nebenbahnen gedrängt; zugleich wurde angekündigt, daß über erstere Strecke täglich höchstens 150, über letztere 200 Wagen übernommen werden dürften, und auch nur in Zügen zu 25 Wagen (statt 60), und weil die schwachen Unterbauten der Strecken ein Befahren mit starken Lokomotiven nicht gestatten. Das war fast gleichbedeutend mit einer Lahmlegung des ostpreußischen Wirtschaftslebens. Fortwährende Gütersperren — wie eben jetzt wieder — wegen Anhäufung von Frachten nach und von dem Reiche und Nichtübernahme durch die Polen sind die Folge. Vor kurzem standen nicht weniger als 27 Züge diesseits und 42 Züge jenseits des polnischen Korridors und harrten vergeblich der Übernahme durch die Polen. Tausende von Güterwagen liegen infolge dieser Schikanen lange Zeit still, ehe sie abrollen können. Dadurch wird der Abfluß der ostpreußischen Erzeugnisse nach dem Reiche und die Versorgung der Provinz mit ihrem dringendsten Bedarf aus dem Reiche auf das schwerste gefährdet. Es sei auch darauf hingewiesen, daß die Steigerung der Kohlenproduktion in hohem Maße abhängig ist von der Lieferung des ostpreußischen Grubenholzes und Bauholzes zur Errichtung neuer Bergarbeiterwohnungen, und daß ferner die Kohlenfrage in sehr kurzer Zeit eine Kohlenbeförderungsfrage werden muß, wenn die Kohlenwagen durch die polnischen Maßnahmen zum Stilliegen verurteilt sind. Daß endlich im besonderen die Deckung des Winterkohlenbedarfs Ostpreußens ernstlich in Frage gestellt und damit die Gefahr einer schweren Katastrophe in bedrohliche Nähe gerückt ist, sei nur nebenher bemerkt.

Als letztes Glied in der Kette der Schikanen hat sich jetzt, wenn man von einer Überwachung der Bahngespräche im polnischen Gebiet durch Spitzel und von dem rücksichtslosen Vorgehen gegen Reisende, die ihrem Unmut über die polnischen Zustände unvorsichtigerweise freien Lauf lassen, ganz absieht, die Erschwerung des Durchgangspersonenverkehrs auf den Schnellzügen, von der im Eingang dieser Mitteilung die Rede ist, angereiht. Unverkennbar ist diese unerhörte Drangsalierung darauf berechnet, den Abstimmungsverkehr möglichst zu behindern; die Polen wollen die Abstimmungsberechtigten im Reiche abschrecken, zur Abstimmung nach Ostpreußen zu kommen, und hoffen dadurch da[s] Abstimmungsergebnis zu ungunsten Deutschlands zu bein[flussen]. Das wird ihnen freilich nicht gelingen, aber trotzde[m] wäre dringend zu wünschen, daß die zur Sicherung eine[r] wahrheitsgetreuen und unverfälschten Abstimmung einge[setzten] Ententekommissionen in Allenstein und Marienwerde[r] ein kräftiges Veto einlegten, und daß man die Polen nach[drücklich] an den Artikel 89 des Friedensvertrages erinnert[e], der die Polen verpflichtet, dem Bahnverkehr zwischen de[m] Reiche und Ostpreußen völlige Durchgangsfreiheit durch de[n] Korridor einzuräumen.

Derselben Quelle zufolge haben sich nach Fertigstellung de[r] Fahrpläne für die Züge zu den Volksabstimmunge[n] in Ost- und Westpreußen am 13. d. M. Vertreter de[s] Reichsverkehrsministeriums zu den beteiligten deutsche[n] Reichskommissaren in Allenstein und Marienwerder begebe[n], um den Abstimmungskommissionen die Notwendigkeit der Frei[gabe] des Korridors durch Polen für diese Züge nochmals aus[einanderzusetzen].

— **Sperrung von Arbeiterzügen als Strafe.** Der „D. Allg. Ztg." wird aus Crefeld unterm 15. d. M. gemeldet: Die Eisen[bahn]verwaltung hatte schon vor einiger Zeit die Sperrun[g] gewisser Arbeiterzüge angedroht für den Fall, daß sich di[e] Unbotmäßigkeiten der die Züge benutzenden Ar[beiter] gegenüber den Eisenbahnbeamten wiederholen sollten. In den letzten Tagen sind von den Kruppschen Arbeitern i[n] Rheinhausen schwere Ausschreitungen gegen da[s] Bahnpersonal vorgekommen. Die Eisenbahndirektion Cöl[n] hat infolgedessen ihre Drohung wahrgemacht und mehrer[e] Arbeiterzüge im diesseitigen Gebiet vorläufig auf ein[e] Woche gesperrt. Sie behält sich weitere Maßnahmen vor, falls sich neue Ausschreitungen ereignen sollten.

— **Eisenbahndiebstähle in Güsten.** Der „D. Allg. Ztg." wird unter dem 12. d. M. aus Bernburg gemeldet: Große Eisen[bahn]diebstähle sind seit Jahr und Tag auf dem große[n] Durchgangsbahnhof in Güsten ausgeführt worden. Jetzt is[t] es den Beamten der Magdeburger Kriminalpolizei gelungen, eine zehnköpfige Diebesbande in dem Güsten benachbarte[n] Amesdorf festzunehmen, die seit etwa zwei Jahren planmäßi[g] in Güsten haltende Güterzüge ausplünderte und die Beute mi[t] Fuhrwerk nach Amesdorf brachte, wo sie in Erbbegräbnissen, Transformatorenhäusern usw. aufbewahrt wurde.

— **Regierungszuschuß für Kleinbahnbetriebe.** Einer Mel[dung] der „D. Allg. Ztg." aus Frankfurt (Main) vom 15. d. M. zufolge wurde der Oberrheinischen Elektrizitätsgesellschaft, die die Nebenbahnlinie Mannheim-Weinheim-Heidelberg be[treibt], und die erklärt hatte, wegen finanzieller Schwierig[keiten] vom 1. Juli ab den Betrieb einstellen zu müssen, mit[geteilt], daß das Reichsverkehrsministerium der Bahn drei Mo[nate] lang je 150 000 *M* Zuschuß zur Weiterführung ihres Be[triebes] zur Verfügung stelle.

— **Der Streik auf den thüringer Kleinbahnen und die Technische Nothilfe.** Von der Technischen Nothilfe beim Reichs[ministerium] des Innern wird der „D. Allg. Ztg." zu der auc[h] in unsere Zeitung (Nr. 41 S. 478) übernommenen Mitteilun[g] geschrieben:

Über den Streik der thüringischen Bachstein-Kleinbahne[n] und der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft sind in de[r] Presse durchaus irreführende Mitteilungen verbreitet worden. Es handelt sich bei diesem Streik um eine vor Ablauf des Ta[rif]vertrages erfolgte Arbeitseinstellung, die unter Abweisun[g] der gestellten Forderungen sowohl vom Schlichtungsausschu[ß] wie vom Schiedsgericht als gegen die tariflichen Bestim[mungen] verstoßend erklärt worden ist. Was die daraufhin au[f] den betreffenden Bahnen eingerichtete „Nothilfe" betriff[t], so ist darauf hinzuweisen, daß es sich hier um eine „wilde" Nothilfe handelt, die nicht nur unter völliger Nichtbeteiligun[g] der Technischen Nothilfe beim Reichsministerium des Inner[n] von einem Nothelfer der Weimarer Ortsgruppe im Benehme[n] mit dem Betriebsrat der Bachstein-Kleinbahnen aufgestel[lt] worden ist, sondern außerdem unter mißbräuchlicher Verwen[dung] der amtlichen Dienstbezeichnung und des Dienststem[pels] der Technischen Nothilfe und unter Ausschaltung de[r] bisherigen Direktion. Alle von dieser Seite erlassenen Anor[dnungen] und Mitteilungen, darunter auch die Zusicherung eine[r] täglichen Zulage von 10 *M* an die Arbeiter und Angestellte und die Festsetzung erhöhter Fahrt- und Frachtpreise sin[d] dementsprechend für die Technische Nothilfe beim Reich[s]ministerium des Innern unverbindlich und ungülti[g]. Sollte die Technische Nothilfe beim Reichsministerium des I[n]nern zum Einsatz kommen, so wird sie gemäß der für sie ge[l]tenden Bestimmungen nur eingreifen: 1. mit ihren eingeschri

…nen Nothelfern und im Benehmen mit der von den Streikenden abgelehnten ordnungsgemäßen Verwaltung, 2. unter Sicherstellung des notwendigen militärischen oder polizeilichen Schutzes, 3. und dann nur zur Durchführung eines eigentlichen Notbetriebes.

Hierzu wird aus Jena vom 17. d. M. gemeldet, daß auf Anordnung des Staatsrats von Thüringen der Betrieb der Bachsteinschen Bahnen wieder eingestellt worden ist, nachdem die Verhandlungen mit der Technischen Nothilfe scheiterten.

— **Proteststreik in Ludwigshafen (Rhein).** Sämtliche Arbeiter der Eisenbahnbetriebswerkstätte, der Eisenbahnhauptwerkstätte und ein großer Teil des Betriebspersonals legten am 5. d. M. vormittag als Protest gegen die willkürlichen Verhaftungen ihrer Führer durch die französischen Besatzungsbehörden die Arbeit nieder.

— **Weigerung der Eisenbahner zur Beförderung von Ententetruppen.** Aus Halle wird unterm 7. d. M. gemeldet: Angesichts der Bemühungen der französischen Regierung durch Entsendung schwarzer französischer Truppen auf deutschen Eisenbahnen, um den von den Russen bedrängten Polen zu Hilfe zu kommen, hat die Leitung der Gewerkschaft deutscher Eisenbahner und Staatsbediensteter beschlossen, ihren Mitgliedern die glatte Verweigerung von Diensten zur Beförderung von Ententetruppen für Polen gegen Rußland zu befehlen.

— **Reichskursbuch.** Der Bund deutscher Verkehrsvereine E. V. in Leipzig hat dem Kursbüro des Reichspostamtes Vorschläge für die künftige Ausgestaltung des Reichskursbuches unterbreitet. Diese Vorschläge fordern die besondere Herausgabe der einzelnen Abteilungen des Reichskursbuches als besondere Brochüren, die einzeln verkauft werden sollen. Ferner wird vorgeschlagen, in jeder einzelnen Abteilung die Fern- und Durchgangsverbindungen voranzustellen. Bei den Fahrplänen des Auslandes wird die Weglassung der Personenzüge empfohlen, soweit sie nicht für den Durchgangsverkehr von erheblicher Bedeutung sind. Gleichzeitig hat die Bundesleitung dem Reichsverkehrsministerium nahegelegt, im Hinblick auf die Vereinheitlichung des Verkehrswesens die Herausgabe des Reichskursbuches in Zukunft durch das Reichsverkehrsministerium vorzunehmen.

— **Fahrpreisermäßigung für Kleinsiedler und Kolonisten.** In dieser Angelegenheit hat, wie die B. B. Ztg. meldet, der Verein der Vororte Berlins eine neue Eingabe an den Preußischen Minister für Volkswohlfahrt gerichtet, in der mit aller Entschiedenheit gegen die nur für Fernzüge bewilligten Fahrpreisermäßigungen Einspruch erhoben wird. Diese Vergünstigung käme nur einem ganz geringen Teil von Siedlern zugute, deren Gelände etwa 40 km von Berlin entfernt liege. Gerade innnerhalb des Vorortsgebietes sei noch ganz bedeutendes und preiswertes Siedelungsland vorhanden, und es wäre zu wünschen und zu hoffen, daß gerade die Besiedelung der Vororte, in denen regulierte Straßen vorhanden sind, gefördert würde. Es wird dann auf die wirtschaftlichen, moralischen, ethischen und kulturellen Werte hingewiesen, die mit dem Besitz von Eigen- oder Pachtland im Vorortgebiet verbunden sind, indem die meist dem Arbeiter- und Kleinbürgerstande angehörenden Besitzer zu gesunden und zufriedenen Menschen werden, die ihre Scholle liebgewinnen und sich freuen, wenn sie dem großstädtischen Wohnungselend auf Tage und Stunden entrückt sind. Solchen Zustand — heißt es zum Schluß — müßte jede vernünftige Staatsraison mit allen Mitteln fördern, wenn anders ihr an Zufriedenheit und Ruhe gelegen ist. Diese Werte sind bedeutend wichtiger, als einige Tausend Mark Mindereinnahmen durch eine engherzige Finanz- und Verkehrspolitik. Eure Exzellenz würden sich den Dank des ganzen deutschen Volkes, hauptsächlich aber der Einwohner Berlins und der Vororte erwerben, wenn durch Ihre Initiative bei der Eisenbahnverwaltung diese von ihrem unheilvollen Entschluß der Verteuerung der Vorortarife überhaupt und der Entziehung der den Kleinsiedlern und Laubenkolonisten insbesondere bisher gewähren Fahrpreisvergünstigung absehen würde.

— **Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure.** In der Maiversammlung des Vereins hielt Regierungsrat Dr.-Ing. Zillen einen Vortrag über: „Die Eisenbahnbautruppen im Kriege: Der Bau schwerer Kriegsbrücken". Obwohl die Ausbildung unserer Eisenbahnbautruppen im Frieden nicht unzweckmäßig genannt werden kann, führte der Vortragende aus, so war doch die technische Vorbereitung des Feldeisenbahnwesens im ganzen sehr lückenhaft und unzureichend. Es fehlte eine einheitliche Organisation und Leitung von technischen Gesichtspunkten aus, die nur von Technikern hätte geleistet werden können. Im besonderen war auch die Vorbereitung für den Kriegsbrückenbau eine zum Teil verfehlte.

Die zur Verfügung stehenden, auf Vorrat gehaltenen Kriegsbrücken aus Eisen sind nur wenig zur Verwendung gelangt, weil ihre Bauart auf Grundgedanken beruhte, deren Unrichtigkeit sehr bald in die Erscheinung trat. Sie fußten auf dem Gedanken, daß die einzelnen Teile, aus denen eine Brücke zusammengesetzt ist, nicht schwerer sein sollen, als daß ein Mann sie tragen kann. Es sind also viele kleinere Teile notwendig, deren Zusammenbau an Ort und Stelle viel Zeit und Mühe erfordert. Die Eisenbahnbautruppen haben sich nur in wenigen Fällen zur Verwendung der vorbereiteten eisernen deutschen Kriegsbrücken entschließen können und sich meist dem Bau behelfsmäßiger Holzbrücken zugewendet, deren Aufstellung sich schneller und einfacher durchführen ließ. Bei größeren Längen und erheblichen Bauhöhen erfordern die Holzbrücken aber große Materialmengen und Arbeitsleistungen an Ort und Stelle. So waren z. B. für die aus Holz mit eisernen Fahrbahnträgern erbaute über 600 m lange und etwa 40 m hohe Eisenbahnbrücke über die Dubissa (Rußland) über 8000 cbm Holz und etwa 1¼-jährige Bauzeit notwendig. Demgegenüber waren sowohl die vorrätigen Kriegsbrücken der Feinde als auch die der verbündeten österreichischen Truppen wesentlich besser. Mit letzteren haben deutsche Eisenbahnbautruppen u. a. in Galizien lehr gute Erfahrungen gemacht. Es hat sich dort gezeigt, daß der Zusammenbau von Brücken an Ort und Stelle am schnellsten zum Ziele führt, wenn möglichst wenig Einzelteile zur Verwendung gelangen. Die für den Transport an der Baustelle notwendigen Förder- und Hebeanlagen lassen sich leicht und schnell herrichten oder sie werden mit dem Brückenmaterial geliefert. Das Heranbringen des Materials an die Baustelle ist nicht schwieriger, als wenn es aus kleinen Teilen bestände. An Beispielen wurde im einzelnen gezeigt, in welch erstaunlich kurzer Zeit auch große Brücken eingebaut werden können, wenn sie nach richtigen Gesichtspunkten entworfen sind. So wurde z. B. die 300 m lange Dniesterbrücke bei Jezupol (Galizien), welche aus eisernen Fachwerkträgern (österreichischer Bauart) errichtet wurde und auf 8—10 m hohen Pfeilern über den Fluß führt, von denen fünf Holz- und ein Steinpfeiler neu erbaut werden mußten, bereits am 19. Tage nach Beginn der Arbeit dem Verkehr für Vollbahnbetrieb übergeben, obwohl ganz erhebliche Aufräumungsarbeiten, Hilfsbauten und schwierige Materialtransporte zu bewältigen waren. Vor dem Beginn der Aufräumungsarbeiten waren Vorbereitungen irgendwelcher Art nicht getroffen.

An einem weiteren Beispiel wurde gezeigt, wie schnell Brücken aus vorbereitetem Material, welche infolge von Frontverlegungen wieder zerstört worden waren, von neuem hergestellt werden konnten, dadurch, daß die beschädigten Teile, selbst dann, wenn die Brücken abgestürzt waren, gegen vorrätig gehaltene Ersatzteile ausgewechselt werden können. Dieser Gesichtspunkt kommt auch für die Friedenswirtschaft in Betracht. Wenn z. B. eines der nunmehr auf Friedensbetrieb eingestellten Staatswerke den Bau von Normalbrücken, deren Einzelteile auch bei verschiedenen Baulängen gleich sind, aufnehmen würde, so wäre es möglich, billige Brückenanlagen für Eisenbahnen zu schaffen. Würden die Einzelteile nach Schablonen hergestellt, so wäre es möglich, bei Beschädigungen einzelne Teile schnell auszuwechseln.

Ein anderes Beispiel zeigte die Wiederherstellung einer 380 m langen Brücke von fast 40 m über dem Wasserspiegel mit Pfeilerabständen von fast 62 m, bei der zwei Brückenöffnungen ohne Unterstützungsgerüste frei über den Fluß vorgebaut werden mußten. Es ist geradezu erstaunlich, welch kühne und gefährliche Arbeiten deutsche Eisenbahntruppen hier in wenigen Wochen geleistet haben. An diesem Beispiel gemessen, das ähnliche Verhältnisse zeigte, wie sie bei der Dubissa-Brücke vorlagen (die aber noch bezüglich der Wasser- und Bauverhältnisse günstiger waren, als bei dieser), hätte die Dubissabrücke mit erheblich geringeren Arbeitskräften und mit einem Bruchteile der Transport- und Baumaterialmengen in Eisenkonstruktion weniger als drei Monate Bauzeit erfordert.

Die durch zahlreiche Lichtbilder veranschaulichten Darlegungen ließen das Entstehen und Fortschreiten der großartigen Bauten bis in die Einzelheiten überaus klar erkennen. Reicher Beifall wurde den äußerst lehrreichen Ausführungen dargebracht.

— **Eisenbahndirektionspräsident Brosche.** Der Präsident der Direktion der Saarbahnen, Brosche, hat seine Dienstgeschäfte niedergelegt und sich im Amtsblatt durch die folgende Mitteilung vom 21. Mai von den Bediensteten der Saarbahnen verabschiedet: Die Preußische Staatsregierung hat mir den beantragten Abschied bewilligt. Ich habe die Geschäfte des Präsidenten der Direktion der Saarbahnen nunmehr niedergelegt. Bei meinem Scheiden aus dem Amte fühle ich das Bedürfnis, allen mir bisher unterstellt gewesenen Beamten, Hilfsbeamten und Arbeitern des Bezirks für die treue Mitarbeit, die mir ein Jeder an seinem Teile während meiner Amtsführung geleistet hat, herzlich zu danken.

Österreich.

— **Vertretung der Staatseisenbahnverwaltung bei Strafverhandlungen wegen Veruntreuung, Diebstahls und dergleichen.** In diesem Gegenstande ist nachstehende Dienstanweisung an alle Dienststellen ergangen: Zur Wahrung der Interessen der Staatseisenbahnverwaltung werden die Dienststellen beauftragt, ihre vorgesetzte Staatsbahndirektion von allen Gerichtsverhandlungen wegen Veruntreuung, Entwendung, Diebstahls oder Raubes, bei denen Bedienstete der Staatseisenbahnverwaltung als Angeklagte erscheinen und es sich um ein der Eisenbahn zur Beförderung übergebenes oder ihr gehöriges Gut handelt, sofort, allenfalls telegraphisch, unter Anführung des Verhandlungstermines, des Gegenstandes und der Namen der Angeklagten in Kenntnis zu setzen. Sollte eine rechtzeitige Verständigung nicht mehr möglich sein oder nicht zu erwarten stehen, daß Vertreter der Direktion bei der Verhandlung erscheinen können, hat der Vorstand der betreffenden Dienststelle als Vertreter bei der Gerichtsverhandlung zu erscheinen und dort unter Vorweisung einer Abschrift dieser Dienstanweisung, sowie unter Berufung auf ihre Verlautbarung im Amtsblatte zu erklären, daß sich die Bahnanstalt in allen Fällen, in denen es sich um Bahngut handelt, als geschädigt erachtet und daher dem Strafverfahren als Privatbeteiligte anschließt.

— **Abschaffung der Beschwerdebücher.** Die in den Stationen aufliegenden Beschwerdebücher (Beschwerdeblätter) werden mit sofortiger Giltigkeit abgeschafft. Das den Parteien nach § 7 des Eisenbahnbetriebsreglements zustehende Beschwerderecht wird hierdurch nicht berührt.

— **Übernahme des Wiener Rollfuhr- und Eisenbahngepäckdienstes in den Eigenbetrieb der Staatseisenbahnverwaltung.** Am 1. Juli d. J. geht der Wiener Rollfuhr- und Eisenbahngepäckdienst der österreichischen Staatsbahnen, der bisher von der Internationalen Transportgesellschaft A.-G. in Wien besorgt wurde, in den Eigenbetrieb der Staatseisenbahnverwaltung über. Zur Führung dieses Betriebes wird bei der Staatsbahndirektion Wien-Nordost eine selbständige dem kommerziellen Direktor-Stellvertreter dieser Direktion unmittelbar unterstellte Dienststelle errichtet, die sich wie folgt gliedert: 1. Eine Leitung mit dem Sitze in Wien, I., Schwarzenbergplatz 3; 2. je eine Rollfuhrkanzlei in dem Westbahnhof, Franz Josef-Bahnhof, Nordwestbahnhof, Nordbahnhof und Ostbahnhof zu Wien; 3. je eine Abfertigungsstelle (Schalter) in den Ankunftshallen dieser Bahnhöfe für den Wiener Eisenbahngepäckdienst; 4. eine Sammel- und Verteilungsstelle für den Gepäckdienst in Wien Ostbahnhof.

— **Englisches Kapital in der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.** Die Gesellschaft hat der englischen Finanzgruppe, welche mit ihr in Verhandlungen getreten ist, eine Option auf den Erwerb eines größeren Postens neuer Aktien eingeräumt. Die Optionsfrist läuft in wenigen Tagen ab und dürfte voraussichtlich ausgeübt werden. Die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft wird für den Ausbau ihres Fahrparkes und die Verstärkung ihrer Mittel eine größere Kapitalsvermehrung vornehmen, die neuen Aktien aber nicht den inländischen Aktionären zum Bezuge anbieten, sondern der englischen Gruppe überlassen. Diese letztere wird auch Vertreter in die Verwaltung entsenden. Der Preis der neuen Aktien wird mit 12½ Pfund angegeben.

— **Der Schiffsverkehr auf den Salzkammergutseen.** Aus Linz wird berichtet: In Unterach am Attersee hat eine Beratung der an der Schiffahrt auf den Salzkammergutseen beteiligten Uferbewohner und der Schiffseigentümer stattgefunden. Durch die Kohlennot und die hohen Fahrpreise auf den Eisenbahnen, die den Sommerreiseverkehr beeinträchtigen, sind auch die Schiffahrtsunternehmungen in ihrem Bestand bedroht. Es bestand die Absicht, die Schiffahrt einzustellen und den gesamten Schiffspark an das Ausland zu verkaufen. In der Versammlung wurde jedoch darauf hingewiesen, daß die Schiffahrt für viele an den Ufern der Salzkammergutseen gelegene Orte die einzige Verbindung bedeutet, die Einstellung der Schiffahrt somit mit dem Absperren dieser Orte vom gesamten Verkehr gleichbedeutend wäre. Der Vorschlag, von der Staatsregierung eine Beihilfe zu verlangen, wurde einstimmig zum Beschluß erhoben. Einem zweiten Antrage gemäß wird eine Abordnung der an der Schiffahrt Beteiligten nach Wien entsendet werden, um auf die Bedeutung der Schiffahrt im Salzkammergut aufmerksam zu machen und Abhilfe zu erbitten.

— **Die Einteilung der Donau.** Nach den Zeitungsmeldungen hat die interalliierte Donaukommission entschieden, daß die Donau von Ulm bis Passau deutsch, bis Theben österreichisch, bis Parkany tschecho-slowakisch, bis Baja ungarisch, bis Panesova serbisch und bis zur Mündung rumänisch sein soll. Die Schiffahrt soll aber auf dem ganzen Strom für alle Staaten f r e i sein.

Südslawisches Gebiet.

— **Eisenbahnprojekt Belgrad-Spalato.** Ein englisches Finanzsyndikat hat, wie das Agramer Blatt „Domovina" meldet, der Belgrader Regierung angeboten, eine Bahn von Belgrad nach Spalato über Sarajewo zu bauen. Mit dem Bau würde sofort begonnen werden.

Übrige europäische Länder.

— **Günstige Abschlüsse der schwedischen Privatbahnen.** Nach nunmehr erfolgtem Rechnungsabschluß haben die schwedischen Privatbahnen 1919 eine Einnahme von 250,06 Millionen Kronen und eine Ausgabe von 237,24 Millionen gehabt. Die Privatbahnen schließen also mit einem Überschuß von 12,8[illegible] Millionen Kronen, während die Staatsbahnen 11,07 Millionen Fehlbetrag aufwiesen. Auch 1918 hatten die Privatbahnen einen Überschuß und zwar von 15,47 Millionen Kronen, während die Staatsbahnen 60,3 Millionen Kronen Verlust hatten. Die von den Privatbahnen beförderte Gütermenge betrug 23,96 Millionen Tonnen im Jahre 1919 und 27,46 Millionen im Jahr 1918. Bei den Staatsbahnen waren die betreffenden Zahlen 13,64 Millionen Tonnen im Jahr 1919 und 16,06 Millionen im Jahr 1918. Die Staatsbahndirektion denkt nunmehr daran, auf den größeren Privatbahnen eine Herabsetzung der Frachtsätze durchzuführen. Die Staatsbahnen haben vom Neujahr ab die Frachtsätze von 250 auf 200 % herabgesetzt, während gleichzeitig die Frachtsätze für Eil- und Stückgut von 250 auf 300 % hinaufgesetzt wurden. Es sollten dadurch der Industrie Erleichterungen in der Beförderung von Rohwaren und Halbfabrikaten verschafft werden. Diese Frachterleichterungen sollen nun auch auf den Ortsverkehr der größeren Privatbahnen ausgedehnt werden. Der Anfang soll mit der Stockholm-Västerås-Bergslagensbahn gemacht werden. Dr. S.

— **Fortdauer der Holzfeuerung bei den schwedischen Staatsbahnen.** Die schwedischen Staatsbahnen haben, wie bekannt, während des Krieges in großem Umfange Holz zur Lokomotivheizung verwendet. Da diese Holzfeuerung eine Verlegenheitsmaßnahme war, so bestand natürlich die ganze Zeit über die Ansicht, daß nach Wiederkehr regelmäßiger Verhältnisse wieder zur Kohlenheizung übergegangen würde. Die Kohleneinfuhr stellt sich aber gegenwärtig für Schweden kaum besser als während des Krieges, und es ist ganz ungewiß, wie sich die Verhältnisse in der Zukunft gestalten. Gegenüber diesen Tatsachen hat die Eisenbahnverwaltung beschlossen, noch ungefähr auf ein Jahr mit der Holzfeuerung ungefähr im bisherigen Umfange fortzufahren. Das bedeutet, daß in den beiden Norrlandsdistrikten die Lokomotiven aller Güterzüge wie auch die der gewöhnlicheren Personenzüge mit Holz geheizt werden. Dagegen wird auf den südlicheren Linien, z. B. Laxå-Charlottenberg, die Holzheizung aufgegeben, wo sie auch schon in recht großem Umfang eingeführt war. Grund der Aufgabe ist die Schwierigkeit, in diesen Landstrichen die erforderlichen Holzmengen aufzutreiben.

Für den Holzbedarf der Norrlandsdistrikte steht die Bahnverwaltung gerade mit dem Brennstoffausschuß in Verhandlung wegen Kaufs von nicht weniger als 650 000 cbm Holz. Das Holz, um das es sich hier handelt, steht auf solchen Plätzen an, wo es für den Haushaltbedarf nicht gut verwendet werden kann. Auch ist es seiner Eigenschaft nach nicht gut für den Hausbedarf geeignet. In der Regel ist es Langholz, das von der Eisenbahn selbst zu ihren eigenen Kleinmacheinrichtungen gebracht wird, wo es für Lokomotivheizung zurechtgemacht wird.

Die Erfahrung hat gezeigt, daß 1 t Steinkohle ungefähr 6 cbm Holz entspricht. Die Menge Steinkohle, welche durch den gegenwärtigen Beschluß der Fortsetzung der Holzfeuerung bei den Staatsbahnen erspart wird, erreicht die nicht unbedeutende Menge von 110 000 t.

In diesem Zusammenhange dürfte es auch interessieren, daß sich bei den andauernd ungünstigen Verhältnissen des englischen und amerikanischen Kohlenmarktes die Aufmerksamkeit in Schweden einem anderen Markte, nämlich dem südafrikanischen zuwendet, der trotz längeren Weges die Kohle billiger als England liefern kann. Die Kohle Natals ist von ausgezeichneter Beschaffenheit und der anderer Kohle fördernder Länder völlig ebenbürtig. Die Einfuhr ist so gering

aß auf der Hinfahrt Holz und als Rückfracht Kohle gefahren ird. Verhandlungen sind schon im Gange. Dr. S

— **Luftverkehr Genf-Paris.** Vom 1. Juli ab wird ein Flugenst zwischen Genf und Paris für Personen- und Güteransporte eingerichtet. Der Dienst ist vorläufig sechsmal n Monat in jeder Richtung vorgesehen und wird nach Beirfnis erweitert. Die Landungsstellen sind: In Paris das erodrom von Bourget und in Genf der Flugplatz von St. eorges, bis zum Zeitpunkte, in dem der Flugplatz von Coin- in eingerichtet sein wird. Die Flugzeuge sollen nach jedem weiten Flug im Aerodrom von Bourget einer gründlichen evision unterzogen werden. Die Preise sind die folgenden: ir eine Person, einfache Fahrt 900 Fr., Hin- und Rückfahrt 50 Fr., 15 Tage gültig; für zwei Mitfahrende, einfache Fahrt 50 Fr., Hin- und Rückfahrt 2025 Fr., 20 Tage gültig, zahlr in französischer Währung.

Fremde Erdteile.

— **Zugzusammenstoß in Nordamerika.** Nach einer Meling aus Newyork vom 10. d. M. stieß ein Expreßzug bei chenectady auf einen stehenden Reisendenzug. Es gab f Tote und 21 Verletzte.

Allgemeines.

— **Der neue Krückenschlüssel mit drehbarem Schlüssel.** Mit seuden wird jetzt in den Bahnmeisterkreisen ein neuer rückenschlüssel mit drehbarem Schlüssel (D. R. G. M.) aufnommen, welcher von der Firma „Vereinigte Flanschenbriken und Stanzwerke A.-G. in Hattingen Ruhr" in den andel gebracht wird. Der neue Krückenschlüssel unterscheit sich von dem jetzt üblichen Schlüssel dadurch, daß sein haft drehbar in der Krücke gelagert ist. In seinem oberen eil ist der Schaft L-förmig ausgebogen und mit einem Handiff versehen. An dem oberen Ende des Schaftes befindet ch zur einen Hälfte in dem Schaft, zur anderen Hälfte in r Krücke eine zylindrische Ausbohrung, in die ein eiserner orn zur Feststellung der Krücke eingeführt werden kann. e Maulweite wird nach Bedarf für Hakenschraubenmuttern ach Form 6 oder 8 hergestellt. Die Form des Maules kann loch auch nach jeder anderen gewünschten Form und Größe sgeführt werden.

Der Gebrauch des Krückenschlüssels ist folgender: Nachm die Mutter mit der Hand soweit wie möglich aufgedreht t, wird der Schlüssel aufgesetzt, mit einer Hand die Krücke der Mitte festgehalten und mit der anderen der Schaft an m Handgriffe so lange herumgedreht, bis die Mutter festtzt. Alsdann wird der Dorn in die Ausbohrung gesteckt und e Mutter vollständig festgedreht. Das Lösen der Muttern ht in gleicher Weise vor sich. Die Mutter wird zunächst it der festgestellten Krücke durch ein bis zwei Umdrehungen lockert und dann, nachdem der Dorn aus der Ausbohrung rausgezogen ist, an dem Handgriff vollends gelöst. Die andhabung des Schlüssels ist so einfach, daß jeder Arbeiter fort damit arbeiten kann. Die Mutter läßt sich aber in weger als der Hälfte der bisher verwendeten Zeit festdrehen d lösen, sodaß bei Verwendung des Schlüssels bei Gleisbauten oder Bahnhofsumbauten bedeutende Zeitersparnis ntritt. Auch bei den im Winter auszuführenden Arbeiten, e Einölen und Gangbarmachen der Hakenmutterschrauben, ird der Schlüssel gute Dienste leisten. Nur festgerostete ittern sollen mit dem Schlüssel nicht gelöst werden, da dann a Verwürgen des Schlüssels eintreten kann. Auch für die t Oberbauarbeiten beschäftigten Unternehmer wird der hlüssel von großem Vorteil sein. Bei dem verhältnismäßig ringen Mehrpreis gegenüber dem gewöhnlichen Krückenhlüssel kann die Einführung des neuen Krückenschlüssels r empfohlen werden.

— **Neuer Triebwagen der Großen Berliner Straßenbahn.** ach einem Berichte der Ztschr. d. V. d. Ing. weisen die von er Großen Berliner Straßenbahn-Gesellschaft neu eingestellten Triebwagen einige Neuerungen von einschneidender deutung auf. Die Wagen bieten Raum für 24 Sitzplätze af Querbänken, regelrecht 9 Stehplätze im Innern und je 9 bis l auf den geschlossenen Plattformen. Die Gesamtlänge des agens beträgt 10 000 mm, wovon je 1600 mm auf die Plattformen entfallen. Das größte innere Breitenmaß von 1915 mm rmindert sich bis zum Ende der Plattformen auf 1590 mm; e Höhe der Plattform ist 810 mm. Die Kastenhöhe beträgt 230 mm. Die Wagen haben ein zweiachsiges Untergestell mit 3000 mm Radstand und werden durch zwei Wendepolmotoren von 40 Kilowatt Stundenleistung und 28 Kilowatt Dauerleistung angetrieben. Das Leergewicht der Wagen beträgt 12,5 t; die Räder, deren Achsschenkel in Kugellagern laufen, haben einen Durchmesser von 850 mm. An der zweiachsigen Anordnung mußte festgehalten werden, um den auf mindestens 3 t zu bemessenden Raddruck bei leerem Triebwagen zu erreichen. Die Gefahr des Schleuderns der Räder ist beim Straßenbahnbetrieb mit Beiwagen sehr groß und führt zu außerordentlichen Überlastungen der Triebmaschinen. Erfahrungsgemäß muß das auf ein Triebrad entfallende Wagengewicht siebenmal so groß sein wie die am Radumfange wirkende Zugkraft. Anderseits sollte die Anfahrbeschleunigung bei innerstädtischem Betrieb ohne Beiwagen 0,7 bis 0,8 m/Sek², mit Beiwagen 0,5 m/Sek² betragen, um die erforderliche Reisegeschwindigkeit zu verbürgen. Vierachsige Wagen müßten danach, um diesen Bedingungen zu entsprechen, sehr groß und schwer gebaut werden oder vier Motoren erhalten, was aus verschiedenen anderen Gründen unzulässig erschien.

Die von der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft gelieferten Triebmaschinen haben einteiliges Gehäuse und Luftkühlung. Die Ankerwelle läuft in Rollenlagern; die gehärteten Zahnräder werden durch Stiftöler geschmiert. Zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit ist Feldschwächung (shunt) vorgesehen, eine Anordnung, die anscheinend immer mehr Anhänger gewinnt.

Eine kritische Betrachtung des neuen Triebwagens, insbesondere vom verkehrstechnischen und betrieblichen Standpunkte, veröffentlicht Regierungsbaumeister a. D. Friedrich Hasse in Nr. 16 l. J. der „Verkehrstechnischen Woche". Danach sei vor allem die Abkehr vom schweren Vierachser zu begrüßen; der neue, regelrecht 52 Personen fassende Triebwagen stelle im allgemeinen Aufbau und auch wirtschaftlich eine befriedigende Lösung dar. Zu bemängeln sei die Verteilung der Plätze und die Verwendung von Umsetztüren. Vorzuschlagen sei, unter Beibehaltung der 24 Sitzplätze im Innenraum, mit nur drei Stehplätzen im Mittelgange zu rechnen, die hintere und vordere Plattform dagegen für 12 Personen auszubauen, unter Anordnung eines halbhohen Mittelpfostens mit ringförmigem Griff als Haltvorrichtung. Nach diesem Vorschlage würde der im Wageninnern an den Querwänden des neuen Triebwagens für je drei, zusammen sechs Stehplätze geschaffene Raum zugunsten einer Vergrößerung der Plattformen entfallen. Die Einführung der Umhängetür, die bekanntlich bei jedem Fahrrichtungswechsel umgesetzt werden muß, sei als Rückschritt zu bezeichnen.

Bücherschau.

— **„Industrie und Technik".** Eine neue technische, monatlich erscheinende Auslandszeitschrift in deutscher, englischer und spanischer Sprache; herausgegeben vom Verein deutscher Ingenieure, Verein deutscher Eisenhüttenleute und dem Verband Deutscher Elektrotechniker. Zu beziehen durch den Auslandsverlag, G. m. b. H., Berlin SW. 19. Vorzugspreis der drei Ausgaben für die Mitglieder der genannten Vereine je 24 ℳ (Inlandporto eingeschlossen) statt 36 ℳ bzw. und je 30 ℳ (Auslandporto eingeschlossen) statt 48 ℳ für den Jahrgang von 12 Heften. (Der Vorzugspreis gilt nur, wenn die Bestellung und die Bezahlung des Preises an die Geschäftsstelle eines der drei Vereine gerichtet wird.)

Mehr als 16 Jahre liegt der Plan zur Gründung einer großen technischen Auslandszeitschrift zurück, die in der deutschen und den beiden für unsere Weltwirtschaft wichtigsten Sprachen, der englischen und spanischen, erscheinen und über die Fortschritte von Deutschlands Industrie und Technik berichten sollte. Immer wieder verhinderten besondere Umstände, nicht zuletzt der Weltkrieg, die Verwirklichung dieser Idee. Jetzt ist der Zeitpunkt gekommen, um der deutschen Industrie wieder Eingang auf dem Weltmarkt zu verschaffen. Es muß versucht werden, für unsere Erzeugnisse die einstigen Absatzgebiete zurückzuerobern. Das wird unter den Verhältnissen, die ein planmäßiger Feldzug gegen alles Deutsche nahezu in der ganzen Welt geschaffen hat, eine schwere Aufgabe sein. Um diese der Industrie zu erleichtern, haben sich die drei Vereine zusammengeschlossen; sie wollen durch die Auslandzeitschrift auch jenseits unserer Grenzen die Erinnerung an die deutsche Technik und die Kenntnis ihrer bedeutenden Leistungen pflegen. Abgesehen vom Ausland wird aber auch der deutsche Gewerbetreibende, Ingenieur oder Kaufmann selbst gern eine über das große Gebiet des Bauwesens, des Maschinen- und Schiffbaues, des Berg- und Hüttenwesens, der Elektrotechnik und des Verkehrswesens gleichmäßig in allgemein verständlicher Form berichtende Zeitschrift verfolgen wollen.

Mit der Hauptschriftleitung ist Professor C. Matschoß vom Verein deutscher Ingenieure beauftragt; ihm werden Dr.-Ing. O. Petersen vom Verein Deutscher Eisenhüttenleute und Dr.-Ing. Dettmar vom Verband deutscher Elektrotechniker zur Seite stehen. Die Zeitschrift erscheint zunächst unter dem Namen „Industrie und Technik“ (deutsche Ausgabe), „Engineering Progress“ (englische Ausgabe) und „El Progreso de la Ingeniería“ (spanische Ausgabe).

Aus dem Inhalt des ersten, im Januar d. J. erschienenen Heftes, der auch einem größeren Leserkreis mit technischem Verständnis nahegebracht werden soll, seien an dieser Stelle nur die folgenden Aufsätze genannt: „Elektrische Großversorgung; das Kraftwerk Golpa als Beispiel eines neueren Dampfgroßkraftwerkes“ von Dr.-Ing. Graf v. Brockdorff; „Großgasmaschinen“ von Professor Heinrich Dubbel; „Das Sudhaus der Brauerei Humbser“ von Professor Th. Ganzenmüller, Weihenstephan; „Berliner Tunnelbauten; der Kampf mit dem Grundwasser“ von Arthur Fürst, Berlin; „Die Herstellung von Breitflanschträgern“ von A. Schriever.

Die Zeitschrift ist, gemessen an den Zeitverhältnissen, äußerlich überraschend vornehm ausgestattet, drucktechnisch vollendet, und steht auch in bildnerischer Hinsicht auf der Höhe. Man darf wünschen und hoffen, daß Herausgeber und Schriftleitung alles daran setzen werden, um durch geschickt gewählten, gediegenen Inhalt der großen technischen Zeitschrift dem gesteckten Hauptziele näherzukommen und damit zur Beseitigung der durch eine hemmungslose Kriegshetze entstandenen Entfremdung und zur Weltgemeinschaftsarbeit beizutragen.

— **Grundlagen der Arbeitsorganisation im Betriebe mit besonderer Berücksichtigung der Verkehrstechnik** von Dr.-Ing. Johannes Riedel; Verlag Julius Springer, Berlin. Preis 6.— *M*.

Der erste Teil des Buches gibt eine übersichtliche Zusammenstellung der für die allgemeine Arbeitskunde und die Untersuchung der Arbeitsvorgänge wichtigen Grundlagen sowie Anleitungen zum Ausbau der für derartige Untersuchungen erforderlichen Hilfsmittel und Methoden. In dem zweiten Teil wendet der Verfasser die Arbeitskunde auf die Verkehrstechnik an. Er begnügt sich allerdings hierbei — entgegen dem allgemein gehaltenen Titel seines Buches — mit einem besonderen, einseitigen Beispiel, nämlich dem elektrischen Schnellbahnverkehr, ohne das für eine allgemeine Untersuchung der Verkehrstechnik viel wichtigere und lehrreichere Gebiet des Eisenbahnverkehrs zu berücksichtigen. Seine Folgerungen und Vorschläge haben daher auch nur für ein eng begrenztes Sondergebiet Geltung. Dies bezieht sich vor allem auf die Darlegungen über Bremsung und Signalgebung. Der Vorschlag, unter Fortlassung des Vorsignals den Standort und die Bedeutung des eigentlichen Signals so abzuändern, daß „das Signal seinen Befehl erst in dem Augenblick erteilt, wo der Führerstand an ihm vorbeifährt“, d. h. daß gegebenen Falls erst in diesem Zeitpunkt die Bremsung beginnt, muß als sehr bedenklich bezeichnet werden. Denn in diesem Falle wäre bei Unachtsamkeit des Führers und zu spät einsetzender Bremsung die Betriebssicherheit nur durch die hinter dem Signal in entsprechender Entfernung liegende automatische Fahrsperre (mit Stromausschaltung) gewährleistet. Da außerdem vor dem Gefahrpunkt doch irgend ein Merkzeichen zur Kenntlichmachung der Streckenabschnitte und Erteilung des Befehls zur Weiterfahrt vorhanden sein muß, so würde das veränderte Signal wiederum nur eine weniger empfehlenswerte Abart des bisherigen Vorsignals bedeuten. Die vom Verfasser geforderte eindeutige Festlegung des Bremsbeginns durch dieses Signal unter Vermeidung zu früher und zu später Betätigung ist praktisch unmöglich, da je nach Witterung, Geschwindigkeit und Zuglänge (die auch im Schnellverkehr wechseln kann) verschieden lange Bremswege erforderlich sind. Die Anlage besonderer Ein- und Ausgänge an den Wagen ist bei den Berliner Straßenbahnen bereits teilweise eingeführt, ohne den gewünschten Erfolg gezeitigt zu haben. Die naheliegende Verbesserung durch räumlich getrennte Anordnung von zwei Eingängen an den Seiten und einen Ausgang in der Mitte des Wagens wird bei starkem Andrang ihren Zweck verfehlen. Der automatische von eine Stelle geregelte Türverschluß ist längst als zu gefahrbringend von den Aufsichtsbehörden abgelehnt worden, da das deutsche Publikum trotz aller Versuche vorläufig nicht zu einer der amerikanischen ähnlichen Verkehrsdisziplin zu erziehen sein dürfte. Mit vorstehenden Einschränkungen bietet das Buch eine Reihe beachtenswerter Anregungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Güterverkehr.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Verkehr.

Die württembergischen Stationen Mähringen und Ohmenhausen sowie die Pfälzer Stationen Reichenbach (Pfalz) und Schwedelbach werden in die Tarifhefte 4 und 8 bezw. 2 und 6 aufgenommen. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen und in der nächsten Nummer des gemeinsamen Tarifanzeigers.

Frankfurt (Main), den 9. Juni 1920.
Eisenbahndirektion. (615)

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif v. 1. April 1919.

Der ab 1. Juni geltende Zuschlag beträgt für alle Wagenladungen außer Steinkohlen usw. nicht 27, sondern 25 *ℌ* für 100 kg.

München, im Juni 1920. (613)
Tarifamt d. bayer. St.-E.-V. r. d. Rh.

Wechselverkehr Sachsen-Bayern (pfälz. Netz), Tarifheft 8 B.

Mit sofortiger Gültigkeit erfolgt die Frachtberechnung für die Station Otterberg auf Grund der Tarifentfernung von Harxheim-Zell zuzüglich 58 km. Das in der Kilometertafel I bei den Stationen Schwedelbach und Reichenbach (Pfalz) angebrachte Zeichen † und die zugehörige Fußanmerkung werden mit Wirkung vom 20. Juni 1920 gestrichen.

Dresden, am 15. Juni 1920. (611)
Eisenbahn-Generaldirektion
als geschäftsf. Verwaltung.

Badisch-Württembergischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden neu eingeführt die Ausnahmetarife 2a für Torfstreu, Torfmull und Torfmehl, 4 (Düngekalktarif), 5 für Wegebaustoffe (unter Aufhebung des auf 1. März 1920 eingeführten Ausnahmetarifs 5), 5c für Steingrus und Steinschutt. In das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 2 werden in Ziffer 1 neu aufgenommen Holzkohlen, Holzkohlenbriketts und Holzbriketts. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 10. Juni 1920. (614)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.). — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 21. Juni 1920 ab werden im Verkehr mit den Bahnhöfen der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn die Gebühren für die in Gera (Reu[illegible] oder Wuitz-Mumsdorf erforderliche Un[illegible] ladung aus den Vollpurwagen in d[illegible] Schmalspurwagen erhöht. Näheres en[illegible] hält die am 21. 6. 20 erscheinende Nu[illegible] mer des Tarifanzeigers. — Das alsba[illegible] dige Inkrafttreten der Erhöhung[illegible] gründet sich auf die vorübergehen[illegible] Änderung des § 6 der Eisenbahn-Ve[illegible] kehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligt[illegible] Güterabfertigungen sowie das Au[illegible] kunftsbüro, hier, Bahnhof Alexande[illegible] platz.

Berlin, den 16. Juni 1920. (61[illegible]
Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 21. Juni d. J. we[illegible] den die im Verkehr mit der Ger[illegible] Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn zur [illegible] hebung kommenden Umladegebühr[illegible] erhöht. Das alsbaldige Inkrafttret[illegible] der Erhöhungen gründet sich auf [illegible] vorübergehende Änderung des § [illegible] der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-[illegible] Bl. 1914 S. 455).

Nähere Auskunft erteilt die unt[illegible] zeichnete Direktion.

Berlin, den 16. Juni 1920. (61[illegible]
Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn
Actiengesellschaft.
Die Direktion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 43. Berlin, den 23. Juni 1920. LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.
Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, **amtliche Bekanntmachungen** an das Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.
Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 16 M. für das Vierteljahr bezogen werden.
Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 80 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 90 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.
Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen.
Beilagen werden nach Vereinbarung beigefügt.
Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24.
Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Inhalt:

Die deutschen Eisenbahnen in den besetzten Rheinlanden.

(Schluß aus Nr. 42.)

[illegible] Die Zeit vom Abschluß des Friedensvertrages bis zu dessen Ratifizierung. (28. Juni 1919 bis 10. Januar 1920.)

Die zum Angriff versammelten Truppeneinheiten rückten meist wieder in ihre früheren Standorte. Es ist nicht zu leugnen, daß die Entente noch einmal eine gewaltige Kriegsmacht in tadelloser Ausrüstung, Haltung und soweit es sich um französische Truppen handelte, auch in großer Begeisterung zusammengebracht hatte. Am 12. Juli 1920 wurd endlich die Blockade über Deutschland aufgehoben und damit der Güterverkehr zwischen beiden Rheinufern freigegeben mit ungefähr folgenden Einschränkungen: 1. Es bleibt eine Anzahl von Rheinübergängen nach wie vor gesperrt. 2. Die Ein- und Ausfuhr von Waffen, Munition und Kriegsmaterial bleibt verboten. 3. Der Kohlen- und Koksversand bleibt den bisherigen Beschränkungen unterworfen. 4. Die Ausfuhr von Farbstoffen, Gold, Silber und fremdem Geld hängt von der Genehmigung der Besatzungsbehörde ab. 5. Der Übergang von Ententewagen über den Rhein bleibt verboten. Der sogenannte Roccade-Verkehr, also die Durchfuhr durch die Brückenkopfgebiete von unbesetzten nach unbesetzten Gebieten wird frei. Wegen Freigabe des Personenverkehrs an den Besetzungsgrenzen waren zunächst weitere Befehle abzuwarten.

Am 14. August 1919 wurde nun auch grundsätzlich die Errichtung von Arbeiterräten genehmigt. Am 15. September begannen die Wiederaufbautransporte nach Nordfrankreich und Belgien gemäß Friedensvertrag. Arbeiter- und Beamtenversammlungen, die seit dem Truppenvormarsch überhaupt untersagt waren, dürfen wieder stattfinden und werden weniger streng überwacht. Eine ganz besondere Erleichterung der riesigen Einquartierungslast der Bürger bringt aber die nun merklicher einsetzende Verminderung der Stärke der Besatzungstruppen. Trotzdem zeigt sich gerade beim Eisenbahnpersonal im Herbst 1919 eher eine Verschärfung der Krisen- und Streikstimmung, als eine Besserung. Der Friede ist wohl unterzeichnet, die Blockade aufgehoben, aber die Lebensführung war nicht leichter, die Aussicht in die Zukunft trüber geworden durch das unablässige Sinken des deutschen Geldwertes und die damit gleichzeitige Verteuerung aller Lebensmittel und Bedürfnisse. Um wieviel kaufkräftiger war dagegen das Geld der Feinde, das nun in die besetzten Gebiete strömte und kostbare deutsche Waren hinaus ins Ausland schwemmte! Das Leben am Rhein wurde wesentlich teurer als in den meisten unbesetzten deutschen Ländern. Wohl war für höhere Preise so ziemlich alles zu haben, aber gerade die Festbesoldeten, also die Mehrzahl der Eisenbahnbeamten, hatten nicht die Einkünfte, um sich das Nötigste kaufen zu können. Dazu kamen nochmals die offenen und versteckten Versuche gewisser vaterlandsloser Volksverführer, die Rheinlande oder Teile davon vom deutschen Vaterland abzureißen und somit unweigerlich Frankreich in die Arme zu jagen. All das verbitterte die Stimmung so, daß abermals Streiks, wenn auch von kurzer Dauer und ohne allzugroße wirtschaftliche Nachteile, vorkamen.

Im August 1919 hatten bei der deutschen Friedensdelegation in Versailles Verhandlungen begonnen über eine der Ratifikation des Friedens vorauseilende freiwillige Kohlenlieferung Deutschlands an das kohlenhungrige Frankreich und das von Kohlen fast ganz entblößte Italien. Da diese Lieferungen vom Ruhrgebiet aus teils auf dem Wasser-, teils auf dem Landwege vor sich gehen sollten, war das besetzte

Gebiet hervorragend beteiligt. Ende September kamen diese sogenannten Wiedergutmachungskohlenzüge allmählich in Gang, um nach Stockungen und Schwierigkeiten mancher Art auch heute noch zu laufen. Länger dauerte es, bis sich die Entente überzeugen ließ, daß sich nur durch Beistellung ihrer eigenen Wagen eine gewisse Regelmäßigkeit für die Abfuhr solcher Kohlenmengen auf dem Bahnwege erzielen ließ. Noch viel später, etwa im Dezember, gab dann hierzu Frankreich schließlich auch eine sehr beschränkte Anzahl der nach dem Waffenstillstande erhaltenen Lokomotiven leihweise an deutsche Bahnen zurück.

Im Oktober begannen auch die Verhandlungen zwischen den deutschen und französischen Behörden und Eisenbahnverwaltungen über die Wiederaufrichtung der Zollgrenzen; diese wurden laut Friedensvertrag gebildet durch die Landesgrenze zwischen Elsaß-Lothringen einerseits und Baden, Bayern und Preußen anderseits, ferner zwischen dem künftigen Saarbecken einerseits und Preußen und Bayern anderseits. Mit dem Zeitpunkt der Ratifizierung des Friedensvertrages sollten die neuen Grenzbahnhöfe in Wirksamkeit treten. Verlangt wurden grundsätzlich getrennte Grenzbahnhöfe auf jeder Landesseite, wodurch den deutschen Verwaltungen erhebliche Kosten entstanden.

Schließlich war es eine Folge der Unterzeichnung des Friedensvertrags, daß die außerhalb Frankreichs gefangen gehaltenen Deutschen zurückkehren konnten. Im übrigen war aber im besetzten Gebiet noch nicht viel von der Wirkung der Unterzeichnung vom 28. Juni 1919 zu verspüren; kleine Erleichterungen bestanden in der Freigabe von bahneigenen Räumen, die bisher noch von Bahnhofwachen und Kontrollposten in Anspruch genommen waren, in der Ausgabe von Brückenausweisen an die Angehörigen der Eisenbahnbeamten, in dem leichteren Beamtenaustausch zwischen den rechts- und linksrheinischen Gebieten der Eisenbahnverwaltungen und in der Wiedereröffnung aller Rheinbrücken für den Personenverkehr.

Von den Schwierigkeiten, die eine fünfjährige Herabwirtschaftung der Betriebsmittel (insbesondere der Lokomotiven) und der Rückgang der Kohlenförderung den deutschen Eisenbahnen bringen mußte, blieben natürlich auch die linksrheinischen deutschen Bahnnetze und ebenso die anschließenden französischen Bahnverwaltungen nicht verschont. Sie kamen besonders gegen Anfang Dezember 1919, in Frankreich noch mehr Anfang Januar 1920 in beträchtlichen Betriebsstockungen zum Ausdruck. Zur Streckung der Dienstkohlenvorräte mußte auch links des Rheins der allgemeine Personenverkehr wesentlich eingeschränkt und jener an Sonn- und Feiertagen fast ganz eingestellt werden. Der Güterverkehr kam im Sommer und Herbst 1919 allmählich in eine steigende Entwicklung; dem, was an Durchgangsverkehr eingebüßt wurde, stand teilweise wieder, wenigstens in Worms und Ludwigshafen (Rhein), eine Steigerung des Umschlags vom Niederrhein nach Elsaß-Lothringen gegenüber.

Ende Dezember 1919 begannen die Verhandlungen über die Bildung einer eigenen Saar-Eisenbahndirektion, die mit der Ratifizierung des Friedensvertrages für das von Preußen und der bayerischen Rheinpfalz abzutrennende Saargebiet in Tätigkeit treten sollte.

III. Die Zeit nach der Ratifizierung des Friedensvertrages (nach dem 10. Januar 1920).

Eine der ersten Verfügungen der Entente nach der Ratifizierung des Friedens betraf die Einstellung der Lieferung der Zusatzlebensmittel an das Eisenbahnpersonal zu den bisherigen Tarifen der Intendantur. An deren Stelle traten die allgemeinen Verpflegungssätze, die infolge der Valutadifferenz die Lebensmittelpreise so steigerten, daß die Mehrzahl des Personals von ihrem Bezug Abstand nehmen mußte. Ebenso wurde die Lieferung von Hausbrandkohle aus de[m] Saargebiete dem Personal entzogen. Die Unterkommissione[n] und über ihnen die C. I. erhielten einen durch die vielerörter[te] Ordonnance Nr. 6 begrenzten Wirkungskreis, der aber üb[er] den unserer vormaligen deutschen Linienkommandantur[en] weit hinausging, schon um des einen Satzes dieser Veror[d]nung willen, der lautet: „Die C. I. und ihre Organe haben d[ie] nichtmilitärischen Transporte zu überwachen, insoweit als s[ie] eine Rückwirkung auf die militärischen Transporte oder d[ie] Sicherheit der Armeen haben können.“ Die C. I. und mit i[hr] der Deleis wurden nach Wiesbaden verlegt. Mit de[m] 14. Januar 1920 begannen die französischen Zollbehörden a[n] der Ost- und Nordgrenze des Saargebietes ihre Tätigkeit, z[u]nächst mit dem unangenehmen Erfolge einer vollständig[en] Betriebs- und Verkehrsstockung auf den betreffenden Bah[n]linien, da die Zahl der täglich zollamtlich behandelten Eise[n]bahnwagen lächerlich gering war. Erst nach etwa eine[m] Monat konnte die verhängte allgemeine Verkehrssperre g[e]mildert und dann aufgehoben werden. Auch dies hat sich n[ur] erreichen lassen durch Aufstellung eines umfangreichen B[e]amtenkörpers für die bahnamtliche Behandlung der Frach[t]- und Zollpapiere. Der Friede hatte auch die Heimbeförderu[ng] der in Frankreich zurückgehaltenen Kriegsgefangenen u[nd] später die Beförderung beträchtlicher Truppen der Enten[te] nach den Abstimmungsgebieten gebracht, an welchen Tra[ns]portleistungen die besetzten Gebiete fühlbar beteiligt war[en]. Im März setzten dann noch die Viehablieferungstranspo[rte] aus Deutschland nach Frankreich und Belgien ein. Sehr n[ot]wendig war eine durch den Frieden gebrachte Ordnung dah[in]gehend, daß nunmehr die Militärpersonen der Entente e[nt]weder mit Militärfahrscheinen oder besonders tarifiert[en] Militärfahrkarten versehen sein mußten, wenn sie die Eis[en]bahn benützten. Erst im März 1920 wurden durch die Int[er]alliierte Kommission in Coblenz die Ein- und Ausfuhrverb[ote] auch im besetzten Gebiet anwendbar erklärt, so daß nunm[ehr] an die Schließung des „Loches im Westen“ gegangen werd[en] konnte.

Im ganzen muß anerkannt werden, daß der Friedenszust[and] für das besetzte Gebiet doch gewisse von den Eisenbahn[be]amten dankbar empfundene Erleichterungen gebracht h[at]. Die Grußpflicht gegenüber den Offizieren der Besatzung, [die] Pflicht, Armbinden und besondere Ausweise zu führen, s[ind] weggefallen. Die amtlichen Veröffentlichungen, der dien[st]liche Schrift- und Drahtverkehr sind von der Zensur befr[eit]. Die Präsidenten der Eisenbahndirektionen und ihre Stellv[er]treter brauchen wohl keine Erlaubnis mehr zum Verlassen [des] Dienstortes, müssen aber hiervon noch Anzeige an die Un[ter]kommission machen. Das Personal ist nicht mehr requiri[ert], wenn es auch noch immer den Befehlen der C. I. und ihrer Un[ter]kommissionen unweigerlich nachzukommen hat. Versetzun[gen] des Personals müssen nur noch „angezeigt“ werden. Eine [be]schränkte Anzahl von Befehlen aus der Zeit vor dem Frie[den] ist noch aufrecht erhalten, z. B. gewisse Kontrollbestimm[un]gen, um an den Rhein- und Brückenkopfübergängen die [Ein-] und Ausfuhr von Waffen und Munition zu verhindern [,] die Verwendung der Saarkohle zu prüfen, oder das Ver[bot], daß Ententewagen nicht über den Rhein laufen dürfen, [sowie] bestimmte befristete Aufschreibungen über Verkehr- und [be]lichen Zustand der Bahnnetze. Im übrigen aber gelten [heute] noch die vom „Hohen Interalliierten Ausschuß für die [Ver]waltung der besetzten Rheinlande“ erlassenen Befehle (Or[don]nancen), deren für Eisenbahnen wichtigster (Nr. 6) be[reits] erwähnt worden ist. Durch ihre Veröffentlichung in den [Zei]tungen, teilweise auch durch den dagegen erhobenen [Ein]spruch sind sie schon so bekannt geworden, daß ihr In[halt] hier nicht wiedergegeben werden soll. Mit Eisenbahna[nge]legenheiten beschäftigt sich der Hohe Ausschuß in Cob[lenz] nicht. Diese Angelegenheiten werden wie während des Waf[fen]stillstandes von C. I. erledigt, welcher nach wie vor [...]

deutsche Delegation zur Seite steht zur Entgegennahme ihrer Weisungen und deren Weitergabe an die beteiligten deutschen Organe. Dem deutschen Delegierten fällt die oft nicht leichte Aufgabe zu, dafür Sorge zu tragen, daß die „Wünsche" der C. I. mit den Bedürfnissen und Leistungsmöglichkeiten des deutschen Eisenbahnbetriebes in Einklang gebracht werden können und daß die Rechte der deutschen Eisenbahnen durch die militärischen Forderungen so wenig wie möglich Schaden leiden.

Zu einer späteren Zeit soll über die weitere Gestaltung des Schicksals der rheinischen Eisenbahnnetze wieder berichtet werden.

Die Grundlagen des Gleisbaues*).

Das Spurbahngleis ist nach monistischer Stoffauffassung als unbewußt „beseeltes organisches Gebilde" anzusprechen, dessen Lebenstätigkeit in der Abwehr und Verarbeitung der auf dasselbe einwirkenden äußeren Angriffskräfte besteht. Dieser stete Wechsel äußerer Krafteinwirkungen hat eine fortlaufende Veränderung seines Gefüges im Gefolge, die seine Lebenszeit verkürzt. Samans, ein hervorragender zeitgenössischer Oberbaufachmann, vergleicht dieses unaufhörliche Wechselspiel zwischen äußeren Angriffskräften und innerer Widerstandsarbeit in einer Abhandlung „Die Vorbedingungen guten Oberbaues". in Heft 11 des Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens vom 1. Juni 1919 mit der Tätigkeit eines Riesen, der in gespreizter Stellung über dem Gleise stehend bemüht ist, das Gestänge aus seinen Längs- und Querverbänden zu lösen, zu stoßen, zu heben, zu rütteln, zu verschieben und nach den Richtungen der Windrose hin zu verdrehen. Dem soll das Gleis durch seine Bauart, vornehmlich durch die Steifigkeit seiner Verbindungen, widerstehen. Festigkeit und Form der Gleisbestandteile (Schienen, Schwellen, Befestigungsmittel, Bettung, Unterbau) haben jene Kraftwirkungen aufzunehmen und zu verarbeiten, bis der bauliche Organismus diesem ewigen Kampf infolge „Zerrüttung seines Nervensystems" erliegt.

Im vorliegenden Buche legt nun der in der Eisenbahnfachwelt wohlbekannte Verfasser seine langjährigen, systematischen Beobachtungen und Untersuchungen nieder, die von dem steten Grundgedanken geleitet waren, die Gesetzmäßigkeiten zwischen den Bewegungen des belasteten Betriebsgleises und seinen Zustandsänderungen zu erkennen, und damit die Unterlagen für eine theoretische Behandlung der Oberbaufrage, für den praktischen Aufbau und für die Unterhaltung des Gleises zu schaffen.

Das Werk unterscheidet sich von neueren Leitfäden des Gleisoberbaues also dadurch, daß es neben der Vorführung und sachlichen Begründung der gebräuchlichsten Oberbauformen mit dem Werkzeug stark entwickelten statischen Empfindens dem Wechselspiel dieser dynamischen, chemischen, biologischen und meteorologischen Zerstörungseinflüsse zu Leibe geht, denen ein guter Gleisbau zu widerstehen hat. Entsprechend der Stoffbehandlung ist das Werk nach einer Einleitung in 2 Hauptteile und ein Schlußkapitel gegliedert, welches das Ergebnis der Studien zusammenfaßt. Bei dem beschränkten Raum kann hier lediglich die Untergliederung der Hauptteile angedeutet werden, während ein Eingehen auf die Teilstoffe sich verbietet. Die Einleitung behandelt die im Gleis tätigen Kräfte und ihre Wirkung auf seine Bauart und auf das Gefüge seiner Baustoffe (Stahl und Eisen; Hart- und Weichhölzer; Natur- und Kunstgesteine, Kiese, Sande der Bettung, Bodenarten des Unterbaues). Berechnung und Beobachtung sind die Mittel für die Herausbildung der relativ besten**) Oberbauformen und Arten.

Der erste Hauptteil von den angreifenden Kräften und ihren Wirkungen im Gleise ist gegliedert in die Kapitel: Arten der Angriffe und Widerstände (Kraftübertragung; ruhende Last; bewegte Last; Stoßkräfte); Kraftwirkungen am Schienensteg; an den Schwellen; an den Befestigungsmitteln; auf Gleisbett und Untergrund; das alles unter weitgehendster Untergliederung der Einzelkapitel.

Der zweite Hauptteil vom Aufbau des Gleises umfaßt die technischen und wirtschaftlichen Erfordernisse bei den: Schienen; Schwellen; Gleisverbindungen; Stoßverbindungen; den elastischen Zwischenlagen. Sodann werden die Schutzmittel gegen das Wandern, die Stoffe und Formen des Gleisbettes, die Gleisbogen, Spurweite, Seitendrücke, Überhöhungen und Versuchsfahrten, in einem letzten Unterabschnitt die Gleisunterhaltung (Richtung, Höhenlage, Gleisverbindungen, Stöße, Ersatz verschlissener Stücke) besprochen.

Im Schlußwort erklärt der Verfasser, die lange Erfahrung habe nicht ausgereicht, allgemein mustergiltige Formen des Oberbaues zu entwickeln, die widersprechendsten Ansichten über Vorzüge und Nachteile gewisser Bauarten stehen einander vielmehr heute noch unvermittelt gegenüber. Die Gründe seien in der Unvollkommenheit und Unzulänglichkeit der vornehmlich auf den Augenschein angewiesenen menschlichen Einzelbeobachtung zu suchen, die dem Ingenieur die Konstruktionsgrundlagen liefern soll. Das führt zur erweiterten Beobachtungsform, der Statistik, von der Bräuning sagt, sie gebe, genügend erweitert und gegliedert, wertvolle Unterlagen für Beurteilung der einen und der anderen Bauart, wenngleich sie ungeeignet sei, in die Ursachen der Erscheinungen einzudringen, die Wechselwirkungen zwischen Angriff und Widerstand zu ergründen. Bei diesem Werturteil über beide Beobachtungsarten scheint uns die Massenbeobachtung etwas zu kurz zu kommen. Der Wert der Einzelbeobachtung, die naturgemäß ganz von der Befähigung und Eignung des Beobachters selbst abhängt, bleibt stets auf ein enges Beobachtungsfeld beschränkt. Diese Mängel vermeidet die systematische „Massenbeobachtung", deren Ergebnisse in periodischen, amtlich geleiteten Aufschreibungen niedergelegt werden. Sie bietet trotz gewisser Mängel, die auch ihr anhaften, das brauchbarste, weil objektivste Material zur Erkenntnis gewisser Gesetzmäßigkeiten, weil sich die Fehler der großen Summe von Einzelbeobachtungen, auf denen auch sie beruht, nach dem Gesetz der „großen Zahlen" ausgleichen. So liegt in den tabellarischen Aufzeichnungen der, bis auf das Jahr 1880 zurückreichenden 38 Bände „Deutsche Reichseisenbahnstatistik" — sie hat leider 1898 ihr Schema auf andere Grundlage gestellt — das Material aufgespeichert, das z. B. allein die Frage nach der mittleren Liegedauer einer Oberbaugattung aus den jährlichen Einbauten an Neumaterial und den jährlichen Ausbauten der unbrauchbar gewordenen Oberbauteile, nach dem Verfahren von Conrad zu beantworten vermag. Das gilt z. B. für die in gemischten Oberbausystemen verwendeten Holz- und Eisenschwellenoberbauten. Die mittlere Lebensdauer zweier, unter ähnlichen Verkehrsverhältnissen betriebenen Oberbaugattungen in Beziehung zu ihren Beschaffungskosten, ihrem Unterhaltungsaufwand und dem Wert des ausgebauten Altmaterials gebracht, ermöglicht dann auf Grund kaufmännischer Vergleichsrechnung ein vergleichendes Urteil über die Wirtschaftlichkeit solcher, in Wettbewerb stehender Oberbauformen. In einer solchen Wirtschaftsformel spielt der Faktor der Liegedauern, während der ein Oberbau seinen betrieblichen Aufgaben in unerneuerter Form genügt, deshalb eine entscheidende Rolle, weil er die technische Bewährung des fraglichen Oberbaugliedes, ceteris paribus, zum unverfälschten Ausdruck bringt.

Die schärfere Betonung des Wertes einer langjährigen amtlichen Statistik für die Beurteilung mustergiltiger, d. h. technisch und wirtschaftlich zweckmäßigster Oberbauformen mindert natürlich weder die Bedeutung ab, die der Verfasser in seinem Buche der sachverständigen Einzelbeobachtung für die Erforschung der statischen Eigentümlichkeiten des Oberbaues und dem Wechselspiel zwischen Angriffskräften und Wirkun-

---

*) Die Grundlagen des Gleisbaues. Von Karl Bräuning, Geheimer Baurat. Mit 109 Textabbildungen. Verlag von Wilh. Ernst und Sohn in Berlin 1920. Preis geh. 15 ℳ. Das tiefgründige vorbetitelte Werk rechtfertigt bei der technischen und verkehrswirtschaftlichen Bedeutung seines Inhaltes eine eingehendere Behandlung des Gegenstandes, welche unter enger Anlehnung an das Buch damit die Form einer Besprechung annimmt.

**) Bei der volkswirtschaftlichen und geldlichen Bedeutung, die den Verkehrsanlagen der Gegenwart zukommt, bei den stetig gesteigerten Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Schienenwege der Weltverkehrsnetze äußert sich das Interesse am Oberbau in den Fragen nach:

dem technisch vollkommensten Oberbausystem, das bei der Möglichkeit sorgfältiger Überwachung und Unterhaltung die größte Gewähr für eine ruhige und sichere Führung der Fahrzeuge und somit gegen Betriebsunfälle bietet;

dem geringsten Kostenaufwande, mit dem diese technischen Anforderungen sich erfüllen lassen.

Diese beiden getrennten Untersuchungen durchdringen und vereinigen sich in der Frage nach dem relativ besten Oberbau, dem bei gleichem Kostenaufwande für die einzelne Gleisgattung der Vorzug gebührt.

gen beimißt, noch werden die Mängel vieler Oberbaustatistiken selbst damit in Abrede gestellt.

Das Urteil über Güte und Bedeutung des Buches läßt sich dahin zusammenfassen, daß die wissenschaftlich-praktische Stoffbehandlung nach dem Gesetz von Ursache und Wirkung, von Angriff und Widerstand, bei scharfer Dialektik und klarer Ausdrucksweise seines Verfassers es zu einem erstklassigen Lehrmittel für das Studium des Eisenbahnwesens, nicht nur auf technischen Hochschulen, sondern bei der gemeinverständlichen elementaren Behandlung der statischen Zusammenhänge besonders für mittlere technische Lehranstalten macht.

Das 114 Großoktavseiten umfassende Buch, bei dem Güte und Reichtum seiner Ausstattung mit Abbildungen hervorzuheben bleibt, wird seinen Weg in die Öffentlichkeit, besonders in die Kreise finden, denen Bau, Beobachtung und Unterhaltung unserer deutschen Gleisnetze obliegt, und zwar ohne Geleitworte, allein durch die Macht seines gediegenen Inhalts. Bi.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Einrichtung einer Betriebsabteilung im Reichsverkehrsministerium.** Der Reichsverkehrsminister hat wegen Einrichtung einer Betriebsabteilung beim Reichsverkehrsministerium mit sofortiger Geltung folgendes bestimmt:

I. Die bislang von der obersten Betriebsleitung der deutschen Staatseisenbahnen auf dem Gebiete des Betriebs wahrgenommenen Geschäfte werden von jetzt ab im Namen des Reichs von der Abteilung IV, Betriebsabteilung des Reichsverkehrsministeriums, geführt.

II. Die Geschäftsführung erfolgt bis auf weiteres unter sinngemäßer Anwendung der „Geschäftsordnung für die oberste Betriebsleitung der deutschen Eisenbahnen“. Außerdem ist die Geschäftsordnung für die Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums vom 10. November 1919 und die Verfügung vom 28. November 1919 maßgebend.

III. Die Betriebsabteilung besteht aus 1. dem Direktor der Betriebsabteilung des bisherigen preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, 2. bis zu ihrer endgültigen Bildung aus den Vertretern der bisherigen landesstaatlichen Eisenbahnverwaltungen als Vertretern der Zweigstellen des Reichsverkehrsministeriums, 3. aus den in Angelegenheiten der obersten Betriebsleitung tätigen Hilfsarbeitern, Bürobeamten und Hilfskräften.

IV. Wegen der endgültigen Einrichtung der Betriebsabteilung behalte ich mir weitere Mitteilung vor.

— **Bewerbung um Unterbeamtenstellen.** Das Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Preußen-Hessen, hat entschieden, daß kriegsbeschädigte Inhaber des Anstellungsscheins, die den Vorschriften für die körperliche Tauglichkeit nicht entsprechen und daher zunächst zur Erprobung im Arbeiterverhältnis beschäftigt werden, nach festgestellter Eignung als Beamtenanwärter im Probedienst einberufen und nach bestandener Prüfung als Beamtenanwärter diätarisch angestellt werden können. Die probeweise Beschäftigung im Lohnverhältnis kann auf die vorgeschriebene Ausbildungszeit angerechnet werden.

— **Zulassung von Mittelschülern als Werkstättenzöglinge.** Das Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Preußen-Hessen, hat bestimmt, daß für die Einstellung als Zögling bei einer Eisenbahn-Hauptwerkstatt nur solche Bewerber zugelassen werden können, die die für die Laufbahn eines technischen Eisenbahnsekretärs nach § 1 Ziffer 9 der Prüfungsordnung erforderliche Schulbildung besitzen.

— **Polnische Eisenbahndirektionen.** Bei vielen Antragstellern und auch bei deutschen Behörden besteht noch die Auffassung, als ob die jetzigen Eisenbahndirektionen Posen und Danzig nach wie vor deutsche Behörden seien. Dies ist nach Ausführung des Friedensvertrages unzutreffend. Die Eisenbahndirektion Posen und die polnisch-pommerellische Eisenbahndirektion Danzig sind rein polnische Behörden, die nur polnische Interessen wahrnehmen. Die Grenze zwischen beiden verläuft südlich der Bahnstrecke Schneidemühl-Bromberg-Thorn-Bischofswerder. Der frühere preußische Direktionsbezirk Bromberg ist somit zwischen ihnen aufgeteilt. In Danzig besteht daneben noch eine Freistaat-Eisenbahndirektion Danzig für die Bahnen des Danziger Gebiets; diese wird zwar noch von deutschen Beamten verwaltet, vertritt aber nur die Angelegenheiten des Freistaats. Die noch nicht abgewickelten Geschäfte der früheren preußischen Eisenbahndirektionen in Posen, Bromberg und Danzig werden durch je eine deutsche Eisenbahnabwickelungsstelle an den genannten drei Orten wahrgenommen. Die Hauptabwickelungsstelle, der auch die Prozeßführung übertragen ist, befindet sich in Berlin (Zoo) bei der Eisenbahndirektion Osten.

— **Die Freifahrscheine zur Ost-Abstimmung.** Der Deutsche Schutzbund teilt mit: Die Erschwerungen, die dem Transport der stimmberechtigten Ost- und Westpreußen in die Heimat durch die polnischen Verkehrsbeschränkungen erwachsen, machen es notwendig, daß die mit einem Freifahrschein des Schutzbundes ausgestatteten Reisenden sich aufs genaueste an den vorgeschriebenen Reisetag und Zug, besonders auch für die Rückreise halten. Die Freifahrscheine gelten nur für den Zug, auf den sie ausgestellt sind. Im Interesse der Gesamtheit der Stimmberechtigten hat die Eisenbahnverwaltung die Benutzung anderer als der vorgeschriebenen Züge für unzulässig erklärt. Für verlorengegangene oder verfallene Fahrscheine kann der Deutsche Schutzbund, der jeden ausgegebenen Fahrschein bezahlen muß, keinen Ersatz leisten. Um Irrtümern unter den Stimmberechtigten vorzubeugen, teilt der Deutsche Schutzbund weiter mit, daß alle auf den Transport bezüglichen Mitteilungen nur dann als verbindlich und zuverlässig anzusehen sind, wenn sie als vom Deutschen Schutzbund herrührend gekennzeichnet sind, der allein die Transportfragen bearbeitet.

— **Der Streik bei den Bachstein-Bahnen in Thüringen.** Von der Zentralverwaltung für Sekundärbahnen (Herrmann Bachstein) wird zur Streiklage (vgl. Nr. 41 S. 478 und Nr. 42 S. 492 d. Ztg.) geschrieben:

„Das gegenwärtige Bild im Streik der Bachsteinschen Bahnen stellt sich in kurzen Worten folgendermaßen dar: Arbeitgeber und Arbeitnehmer stehen in festem Tarifverhältnis bis 1. Oktober d. J. Gleichwohl haben die Arbeitnehmer, veranlaßt durch die Reichsbesoldungsreform, Gleichstellung mit dieser verlangt. Der Arbeitgeberverband, dem die Firma Bachstein angehört, entzieht sich durchaus nicht der Notwendigkeit, auf Grund der durch die Besoldungsreform geschaffenen Lage freiwillig in eine Revision einzelner Teile des Tarifvertrages einzutreten, soweit es die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit privater Unternehmungen zuläßt; die Verhandlungen hierüber laufen und werden mit größter Beschleunigung von dem genannten Verbande durchgeführt. Entgegen dem Grundgedanken aller Tariftreue sind gleichwohl die Arbeitnehmer in den Ausstand getreten.

Die Firma Bachstein hat, wie im Tarifvertrag vorgesehen, den tariflichen Schlichtungsausschuß angerufen, welcher den Streik als einen „wilden“ bezeichnete und im übrigen die Entscheidung der oberen Instanz, dem Tarifschiedsgericht, überließ. Dieses wies die sämtlichen Forderungen im Hinblick auf die vorerwähnten Verhandlungen restlos ab; die Entscheidungen dieses Schiedsgerichtes sind laut Tarifvertrag für beide Teile endgültig und bindend. Somit ist kein Raum mehr für die Eingriffe irgendwelcher gesetzlicher oder sonstiger staatlicher Autoritäten, gleichwohl hat sich die Firma bereitgefunden, dem Ersuchen der Regierung in Weimar zu einer erneuten Aussprache am 15. d. Mts. Folge zu geben. In dieser spielten die in Erfurt vorangegangenen Verhandlungen eine wesentliche Rolle, da sie gewisse Zusicherungen an die Arbeitnehmer enthielten, die im wesentlichen dahin gingen, daß die Technische Nothilfe den Vollbetrieb aufnehmen sollte unter Zusicherung von 10 ℳ pro Kopf den Tag, für welche die thüringischen Staatsregierungen die Garantie übernehmen wollten. In den Verhandlungen am 15. d. Mts. stellte sich nun heraus, daß die Vertreter der Technischen Nothilfe in Erfurt für die gegebenen Zusicherungen keine Vollmacht besaßen, daß ferner die Nothilfe nach ihren gesetzlichen Bestimmungen niemals einen Vollbetrieb, sondern nur einen Notbetrieb, wie schon ihr Name besagt, aufnehmen darf, und daß endlich die Regierungen ohne Zustimmung der gesetzlichen Körperschaften die Gewähr für die gemachten Zugeständnisse nicht übernehmen können. Unter diesen Umständen konnte von den Regierungsvertretern nur der Vorschlag gemacht werden, den Streik abzubrechen, andererseits aber den Arbeitgeberverband zu bitten, die schwebenden Verhandlungen mit größter Beschleunigung zum Ende zu führen. Der anwesende Verbandsdirektor sagte mit allem Nachdruck die Erfüllung dieses Wunsches zu. Den eindringlichen Ausführungen der Regierungsmitglieder verschlossen sich jedoch die Arbeitnehmer und glaubten, der Betriebsversammlung des

gesamten Personals diesen Vorschlag nicht zur Annahme empfehlen zu können.

Jeder objektive Beurteiler wird zugeben müssen, daß nach Vorstehendem ein glatter Tarifbruch der Angestellten und Arbeiter vorliegt, und daß hier durch den Streik die Entscheidung grundsätzlicher Fragen, welche nur durch die vertragschließenden Verbände in sachlicher Verhandlung geregelt werden können, durch Gewalt und unter Zuhilfenahme der infolge des Streiks naturgemäß ungünstig beeinflußten öffentlichen Meinung herbeigeführt werden soll. Damit verläßt die Arbeitnehmerschaft den Boden der Arbeitsgemeinschaft, die zweifellos eine der gesundesten Errungenschaften der neuen Zeit ist.“

— **Der Generalstreik in Ludwigshafen.** Zu dem Streik (vgl. Nr. 42, S. 493 d. Ztg.), der sich inzwischen auch auf andere Betriebe ausgedehnt hat, wird noch gemeldet: Der Schnellzugverkehr in der Pfalz wird aufrechterhalten, ebenso werden die Militärzüge gefahren. Dagegen ruht der Güterverkehr vollständig. Die Franzosen fahren mit streckenkundigem französischem Personal einige Züge. Die Verkehrsarbeiter streiken ohne Ausnahme, dagegen sind die Verkehrsbeamten des äußeren und inneren Dienstes zur Arbeit angetreten. Im ganzen befinden sich 40 000 Arbeiter und Angestellte im Ausstand. Die Lage ist in den übrigen Teilen der Pfalz ähnlich wie in Ludwigshafen. Die öffentliche Ruhe wurde bisher nicht gestört. Auf Befehl der französischen Besatzungsbehörde wurde am 19. Juni von der pfälzischen Eisenbahndirektion dem Eisenbahnpersonal bekanntgegeben, daß es für die französische Behörde „requiriert“ sei. Die Verweigerung des Dienstes werde durch Kriegsgerichte abgeurteilt. Auch auf Staatsbeamte ist diese „Requirierung“ für den öffentlichen Dienst angewandt worden. Nach einer Verfügung der hohen interalliierten Kommission vom 14. Oktober 1919 war das deutsche Eisenbahnpersonal nicht mehr „requiriert“. Es hatte nur Befehle für militärische Zwecke zu befolgen.

— **Visierung der Ursprungszeugnisse beim Güterverkehr zwischen Deutschland und dem Saargebiet.** Die französischen Grenzzollstellen des Saargebiets sind angewiesen worden, vom 1. Juli 1920 ab zu verlangen, daß die von den örtlichen Behörden des Versandortes ausgestellten Ursprungszeugnisse, die den zur freien Einfuhr in das Saargebiet zugelassenen Sendungen in Ausführung der Bestimmungen des Friedensvertrages oder nach den allgemeinen Bestimmungen dem Ursprungsbeweis unterworfenen Erzeugnissen beigegeben werden müssen, mit dem Visum oder der Beglaubigung des französischen Konsulats versehen sind. Nach Mitteilung der französischen Zollbehörde ist an folgenden Orten Deutschlands französische konsulare Vertretung eingerichtet worden: Berlin, Bremen, Breslau, Karlsruhe, Köln und Mainz (in Mainz), Düsseldorf, Frankfurt (Main), Hamburg, Leipzig, München. Wegen der beschränkten Anzahl französischer Vertreter in Deutschland wird die französische Zollverwaltung des Saargebiets jedoch während eines gewissen Zeitraums auch solche Ursprungszeugnisse als gültig ansehen, die von einem mit einer offiziellen Mission in diesem Lande betrauten Militär- oder Zivilbeamten visiert oder beglaubigt sind. Auch ist die französische Verwaltung unter der ausdrücklichen Bedingung der Gegenseitigkeit damit einverstanden, daß die von den deutschen Zollstellen ausgestellten Ursprungszeugnisse auch weiterhin des Visums oder der Beglaubigung nicht bedürfen.

— **Tätigkeit des Materialprüfungsamts zu Berlin-Lichterfelde West im Betriebsjahr 1918.** Die Arbeiten des Amts standen auch im Rechnungsjahr 1918 noch stark unter dem Einfluß des Kriegszustandes und seiner Folgewirkungen. In der Abteilung 1 für Metallprüfung wurden 365 Anträge erledigt. 26 Materialprüfungsmaschinen, 22 Kontrollstäbe und Meßdosen, 6 Kraftprüfer und 3 Feinmeßapparate wurden geprüft. Untersucht wurden Leime und Ersatzleime, Ersatzriemen, Hölzer auf Torsion, Holzbalken auf Druck, Rundstäbe aus Aluminium und Wolframdrähte auf Zug, Metallfaden-Glühlampen auf Haltbarkeit der Drähte. Die Abteilung 2 für Baumaterialprüfung erledigte 255 Anträge mit 6446 Versuchen. Von den 6446 Versuchen fielen 4568 auf Bindemittel, Mörtel, Beton und dergleichen, 1878 Versuche auf Steine aller Art und Verschiedenes. Den verhältnismäßig größten Raum in den Versuchsarbeiten nahm auch diesmal die Prüfung von Bindemitteln (Portlandzementen, Eisenportlandzementen, Hochofenzementen und Kalken) sowie von Mörtel und Betonmischungen ein. Auch Rohstoffe (Lehm, Ton, Kalk, Sand, Kies, Schlacke usw.) wurden auf ihre Verwendbarkeit zu keramischen Zwecken oder zur Mörtel- und Betonbereitung geprüft. Auf Wärmedurchlässigkeit wurden verschiedene Wärmeschutz- (Isolier-) stoffe und Wandkonstruktionen untersucht. Brandproben wurden an einer Wand und an zwei feuersicheren Türen, Entflammungsproben an verschiedenen Holzarten vorgenommen. Zum Abschluß gelangten die Prüfungen verschiedener Hochofenschlackensorten auf Verwendbarkeit für Eisenbahnbettungszwecke soweit die Prüfungen sich auf Laboratoriumsversuche erstreckten. In der Abteilung 3 für papier- und textiltechnische Prüfungen wurden 872 Prüfungsanträge erledigt. Die Abteilung 4 für Metallographie führte 137 Anträge durch. Die einzelnen Untersuchungen betrafen u. a. Kesselbleche, Wasserstoffbehälter, Siederohre, Bessemerstahl, Kettenglieder, Pleuel- und Kolbenstangen, Flammrohre, Zahnräder, Stahlbleche, Wellen, Kraftwagenfedern, Siederohre, Kolbenringe. In der Abteilung 5 für allgemeine Chemie wurden 307 Anträge mit 704 Untersuchungen erledigt. Ein erheblicher Teil der Anträge betraf wiederum die Untersuchung von Stahl und Eisen; außerdem wurden Kupfer, Zink, Aluminium, Antimon und die verschiedenartigsten Metallegierungen geprüft. Sonstige untersuchte Stoffe waren: Wasserproben, Heizmaterialien, insbesondere Torf, Gerbstoffproben, Waschmittel, Imprägnierungsmittel, Appreturmittel, Schweißpulver, Flaschenglas. In der Abteilung 6 für Ölprüfung wurden 257 Anträge mit 381 Proben erledigt.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Preußen-Hessen, sind folgende Änderungen eingetreten: Zu Regierungsbaumeistern sind ernannt: der Regierungsbauführer des Eisenbahn- und Straßenbaufachs Karl Böhlick aus Frankfurt (Oder) und der Regierungsbauführer des Maschinenbaufachs Fritz Sassenfeld aus Trier.

Österreich.

— **Ein neuer Gütertarif der Staatsbahnen.** Die Arbeiten für die anläßlich der Budgetberatung in der Nationalversammlung in Aussicht gestellte Tarifreform sind nunmehr beendet, und es liegt der Entwurf der Grundlagen für einen neuen Gütertarif der österreichischen Staatsbahnen vor. Über diesen wird vom Staatsamt für Verkehrswesen mitgeteilt:

Der Entwurf der Grundlagen für einen neuen Gütertarif der österreichischen Staatsbahnen ist vornehmlich dem Bestreben entsprungen, aus dem bisherigen Tarifsystem jene Härten zu beseitigen, die infolge der während und nach dem Kriege wiederholt durchgeführten linearen Tariferhöhungen entstanden sind. Es soll dies dadurch geschehen, daß die minder tragfähigen Güter und Entfernungen unter gleichzeitiger stärkerer Heranziehung der belastungsfähigen Güter und Entfernungen von den Frachtauslagen tunlichst entlastet werden. Hierauf beruht insbesondere die im Entwurfe vorgesehene Ermäßigung der Kohlen- und Kokstarife und die Einführung eines besonderen Rohstofftarifes, welch letzterer gegenüber den geltenden Frachtsätzen Nachlässe bis zu 30 % enthält, und schließlich die Gewährung besonders billiger Tarife für Gemüse, Kartoffeln, Obst. Bei den Gütern der Klassen A, B und C, in die neben Rohstoffen und Halbfabrikaten auch Fertigwaren eingereiht sind, ferner beim Spezialtarif 1 (Getreide und Mahlprodukte) sowie beim Spezialtarif 3 (Erze) treten gleichfalls, und zwar in den mittleren und weiteren Entfernungen, Frachtermäßigungen ein. Die als Folge dieser Ermäßigungen sich ergebenden Mindereinnahmen mußten durch eine entsprechende Höherhaltung der Frachtsätze für die tragfähigeren Artikelgruppen und für geringere Entfernungen wettgemacht werden, weshalb die Frachtsätze der Eilguttarife, des Frachtstückgutes sowie die Nahverkehrsfrachtsätze der normalen Wagenladungsklassen entsprechend dem Werte der in sie eingereihten Güter hinaufgesetzt werden. Die hierdurch eintretenden Frachtverteuerungen können, da die Höhe der Frachtsätze bei den kleineren Entfernungen an und für sich eine noch verhältnismäßig geringe ist, für die Volkswirtschaft nicht besonders fühlbar werden, zumal auch diese Frachterhöhungen rasch abfallen und auf verhältnismäßig kurze Entfernungen schon vollständig abgebaut sind. Schließlich wird beabsichtigt, im Verkehr mit den Lokalbahnen die bisherige gebrochene Frachtberechnung für Kohlen und Rohstoffe fallen zu lassen. Wenn auch im Hinblick auf die finanzielle Lage des Staates in dem neuen Gütertarife der österreichischen Staatsbahnen nicht allen Wünschen der heimischen Volkswirtschaft Rechnung getragen werden konnte, so bedeutet dieser Tarif zufolge der in Aussicht genommenen frachtlichen Erleichterungen immerhin eine sicherlich nicht unwirksame Unterstützung der auf den Wiederaufbau unserer Volkswirtschaft gerichteten Bestrebungen.

Der Tarifentwurf ist in einer Enquete, welche am 16. und 17. Juni 1920 abgehalten wurde, zur Beratung gelangt. Zu

der Enquete, an der die Vertreter der beteiligten Staatsämter teilnahmen, waren sämtliche Handels- und Gewerbekammern, die Landeskulturräte und, wo keine solchen bestehen, die Landwirtschaftsgesellschaften, ferner die Vertreter von Industrie und Gewerbe usw. geladen. Der Tarifentwurf wird später der Nationalversammlung vorgelegt werden, weil nach dem Gesetz vom 13. April 1920 die Neufestsetzung der Tarifgrundlagen der österreichischen Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen, soweit bei diesen der Staatseisenbahnverwaltung das freie Tarifierungsrecht zusteht, unter Mitwirkung der Nationalversammlung zu erfolgen hat.

Ungarn.

— **Maßnahmen gegen die Beschädigung der Personenwagen.** Vor längerer Zeit wurde die Erfahrung gemacht, daß das Reisepublikum mit dem Inventar der Personenwagen schonungslos umgeht; die Fenster werden nicht nur zum Ein- und Ausladen der Gepäckstücke, sondern selbst zum Ein- und Aussteigen benutzt. Demzufolge gehen etwa 50 % der Fenster in Trümmer. Da alle Bemühungen der Staatsbahnen, die von der rumänischen Besetzung noch zurückgebliebenen, im verwahrlosten Zustande befindlichen Personenwagen wieder instandzusetzen, fruchtlos bleiben, erließ die Direktion der ungarischen Staatsbahnen an das Publikum die Mahnung, die Wagen zu schonen und bei Plünderungen und Beschädigungen der Wageneinrichtungen den Schaffnern bei Ermittlung der Täter behilflich zu sein. Sollte diese Mahnung von keinem Erfolge begleitet sein, wären die ungarischen Staatsbahnen gezwungen, mangels brauchbarer Personenwagen zur Beförderung von Reisenden Güterwagen einzustellen.

Übrige europäische Länder.

— **20 Millionen Kronen jährliche Ersparung auf den schwedischen Staatsbahnen durch sachgemäßere Betriebsleitung.** Der Umstand, daß die schwedischen Staatsbahnen in ihrem langgestreckten Lande innerhalb der verschiedenen Bereiche ganz verschiedene Wagenarten für ankommende und abgehende Transporte benötigen, hat zu jeder Zeit schädlich auf das wirtschaftliche Betriebsergebnis eingewirkt. So verlangen die Transporte nach Norrland im allgemeinen gedeckte Wagen, während die norrländischen Staatsbahnlinien großen Bedarf an Wagen für Holzwaren haben, für die im allgemeinen gedeckte Wagen nicht geeignet sind. Daneben sind in Norrland besonders während der Wintermonate Holzkohlenwagen in großer Anzahl erforderlich, für die hinwiederum im Verkehr nach Norrland sich keine Verwendung findet. Schließlich treten ständig Verschiebungen im Wagenbedarf und Wagenanfall ein, und dadurch werden bedeutende Leerläufe von Überschuß- nach Bedarfsgebieten nötig. Diese Leerwagenverschiebungen sind in hohem Grade beeinflußt durch mehr oder weniger eingehende Kenntnisse der Stellen, welche diese Einzelheit des Eisenbahnbetriebes zu behandeln haben, von den Verkehrsveränderungen und dem Wagenbedarf, der in einer Strecke auftreten kann. Diese Kenntnisse sind um so wichtiger, als Leerwagenverschiebungen bei den gegenwärtigen Kohlenpreisen äußerst kostspielig sind. Die Ergebnisse der bisherigen Bemühungen nach dieser Richtung sind recht befriedigend. Die Belastung des Wagens ist von 6,48 t im Jahr 1913 auf 7,72 t im Jahr 1918 gestiegen, d. i. um 19 %, obwohl keine schwereren und tragfähigeren Wagenarten verwendet wurden. Taragewicht und Lastvermögen des Wagenparkes ist nahezu unverändert geblieben. Die Anzahl der Leerwagenkilometer machte 1913 noch 39,6 % der beladenen aus, während die entsprechende Zahl 1918 auf 23,2 % herunterging. Bei den gegenwärtigen Selbstkosten von 17,75 Öre für jedes Kilometer des beladenen Wagens — die in diesem Fall auch für jedes Leerwagenkilometer gerechnet werden müssen, weil nur die Beförderung des Taragewichtes des Wagens erspart wird, da die Last unter allen Umständen, gleichviel ob auf einer größeren oder geringeren Anzahl Wagen, durchgeführt werden muß — entsprechen die 1918 eingesparten Wagenkilometer einer Kostenersparnis von 19 783 972 Kr. Die Minderung von Ausgaben infolge besserer Wagenausnützung und verminderter Leerbeförderung kann bei gegenwärtiger Preislage und einem Verkehrsumfang der Größe des Jahres 1918 zu rund 20 Millionen Kronen jährlich berechnet werden. Dr. S.

— **Eine Neuerung im Signalwesen Frankreichs.** Die sehr ausgedehnte, teilweise selbsttätige Anwendung von Knallkapseln, wie sie nach dem Leitaufsatze in Nr. 40 dieser Zeitung vom französischen Minister für öffentliche Arbeiten beabsichtigt zu sein scheint, hat ein Vorbild oder einen Vorläufer auf den russischen Bahnen. Dort war, um dem Überfahren der Haltsignale entgegen zu wirken, die Anwendung von Knallkapseln nach einem System Iljin zuerst auf der zu den Südbahnen gehörigen Bahn Kursk-Charkow-Sebastopol im Jahre 1897 zunächst nur versuchsweise, seit 1900 endgültig eingeführt, und zwar angeblich mit gutem Erfolg, so daß die Eisenbahnverwaltung 1910 mit Umschreiben allen Bahnen die Anwendung dieser Iljinschen Vorrichtungen empfahl. Näheres findet sich hierüber auf S. 1273, Jahrgang 1913 dieser Zeitung. Daß man in Frankreich nach derart ursprünglichen, eher für russische Verhältnisse passenden Einrichtungen zu greifen genötigt ist, ist immerhin zu verwundern. Dr. S.

— **Frachterhöhungen auf den italienischen Staatsbahnen.** Die auf den italienischen Staatsbahnen bereits gültige Erhöhung der Frachten und sonstigen Gebühren von 40 bzw. 100 % (vgl. Nr. 16, S. 184 dieser Zeitung) wurde mit Wirkung vom 16. Juli d. J. auf 180 % festgesetzt; ausgenommen hiervon sind die Frachten für gewöhnliches Trinkwasser, Knoblauch, saure Südfrüchte, Hafer, geschlachtetes Kleinvieh, Butter, auch Kunstbutter, Kastanien, Zwiebeln, Tomatenkonserven, Käse, frische und getrocknete Früchte (ausgenommen Trauben), Zeitungen, Milch, frisches und getrocknetes Gemüse, Speiseöle und Speisefette (ausgenommen medizinische), frische Küchengewächse, Gerste und Rollgerste, Teigwaren, Kartoffeln, Fische frisch, getrocknet, geräuchert oder sonst zugerichtet, Reis und Eier. Die Erhöhung für diese Güter bleibt auf 100 % Zuschlag beschränkt. Der Zuschlag für Nebengebühren wurde in allen Fällen auf 180 % erhöht. Die mit Wirkung vom 1. Dezember 1919 eingeführte feste Gebühr von 10 Lire für jede Wagenladung und von 0,50 Lire für jede Stückgutsendung wird seit 16. April d. J. nicht mehr erhoben.

— **Irland und die englischen Eisenbahner.** Der Eisenbahnerführer Thomas teilt mit, die Eisenbahnerabordnung habe Lloyd George vorgeschlagen, die Regierung möchte die Sendung von Truppen und Munition nach Irland einstellen. Dafür würden die Eisenbahner an das irische Volk einen Aufruf richten, Verbrechen, Gewalttätigkeiten und Ausschreitungen jeder Art zu unterdrücken. Während dieses Waffenstillstandes würden die englischen und die irischen Gewerkschaftskongresse zusammenkommen. Hierauf solle die Regierung mit den Vollzugsausschüssen der zwei Kongresse beraten, um eine endgültige Lösung der irischen Frage anzustreben. Die Regierung lehnte es ab, die Entsendung von Truppen und Munition einzustellen, sie werde aber alles tun, um eine Herausforderung zu vermeiden, und werde mit jedem Vertreter englischer und irischer Körperschaften, einschließlich von Vertretern der Sinnfeiner, Besprechungen abhalten. Weiter könne die Regierung nicht gehen. Thomas fügte hinzu, die Regierung beabsichtige, falls die Esenbahner auf ihrer Weigerung, Truppen und Munition zu befördern, verharren, die irischen Eisenbahnen stillzulegen, was eine äußerst ernste Lage hervorrufen würde.

Rechtspflege.

— **Die Haftpflicht der Eisenbahn bei Verzögerung in der Beförderung leicht verderblichen Frachtgutes.** (Entscheidung des Reichsgerichts vom 31. 3. 20.) Eine erhebliche Überschreitung der für solche Transporte regelmäßig erforderlichen Beförderungszeit spricht ohne weiteres dafür, daß ein Verschulden der in Frage kommenden Bahnbeamten vorliegt, demgegenüber es Sache der Bahn ist, besondere Entschuldigungsgründe darzulegen, wenn sie sich von ihrer Schadensersatzpflicht für den Verderb des Gutes befreien will. In diesem Sinne spricht sich die folgende Entscheidung des Reichsgerichts aus:

Am 22. Oktober 1918 wurde in Cuxhaven ein Eisenbahnwagen Krabben zur Versendung an die Firma S. in Altona aufgegeben. Der Wagen war am 24. Oktober nachmittags in Altona zur Entladung bereit. Bei ihrer Ankunft waren aber die Krabben bereits verdorben, so daß sie nur noch zu Futterzwecken verwendet werden konnten. Den Ersatz des dadurch entstandenen Schadens von 4260 ℳ verlangt die Firma S. vom Preußischen Eisenbahnfiskus, weil bei ordnungsmäßiger Beförderung der Wagen bereits am 23. Oktober vormittags hätte entladebereit sein müssen.

Das Landgericht Hamburg verurteilte den Fiskus zum Schadensersatz, das Oberlandesgericht dagegen wies die Klage ab. Die letztere Entscheidung hat nun das Reichsgericht aufgehoben und die Sache an das Oberlandesgericht zurückverwiesen. In seinen Entscheidungsgründen führt der höchste Gerichtshof aus: „Es handelt sich

im vorliegenden Falle um ein Gut, für dessen Beförderung es auf jede einzelne Stunde ankam, und dessen rechtzeitige Ankunft in Hamburg-Altona für die Ernährung der dortigen Bevölkerung von großer Bedeutung war. Das war der Eisenbahnverwaltung auch bekannt. Sie hatte daher die Verpflichtung, die Beförderung so schnell zu bewirken, wie es im ordnungsmäßigen Betriebe möglich war. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, daß es sich um ein Gut handelte, das der Gefahr des inneren Verderbens ausgesetzt war. Wenn diese Gefahr sich verwirklichte, so hatte der Eisenbahnfiskus nach § 459 HGB. an sich nicht für den Schaden aufzukommen; er ist aber nach dieser Gesetzesvorschrift von der Haftung dann nicht befreit, wenn der Schaden durch ein Verschulden der Bahn entstanden ist. Die Klägerin behauptet nun, daß die Ware unterwegs irgendwo liegen geblieben sei, und diese Behauptung hat der Fiskus nicht bestritten. Falls aber die Ware einfach liegen geblieben ist, so ist sie (anders kann die Behauptung nicht verstanden werden) liegen geblieben, ohne daß Verkehrshindernisse bestanden, welche auf die Beförderungsmöglichkeit einwirkten, so ist sie liegen geblieben, weil die zuständigen Beamten sich nicht um die Sendung kümmerten. In diesem Falle aber ergibt sich das Verschulden des Beklagten ohne weiteres. Die Voraussetzungen für den Klageanspruch sind insoweit also gegeben. Es war seitens der Klägerin nicht noch die weitere Darlegung einer schuldhaften Handlungsweise nötig. Es bedurfte auch nicht des besonderen Beweises eines Verschuldens. Schon der Umstand, daß die regelmäßig erforderliche Zeit bei dem Transport erheblich überschritten wurde, läßt nach den Erfahrungen des täglichen Lebens darauf schließen, daß die Beförderung schuldhaft verzögert ist. Demgegenüber genügt es nicht, daß der beklagte Fiskus das Vorliegen eines Verschuldens bestreitet. Er hätte sich insofern nicht einmal darauf beschränken dürfen, allgemein geltend zu machen, es seien besondere Transportschwierigkeiten entstanden, sondern es wäre ein substanziiertes Bestreiten, eine Darlegung, welches besondere Hindernis die Verspätung verursacht habe, nötig gewesen. An einem derartigen Vorbringen fehlt es bisher vollständig. Dabei ist es gleichgültig, ob die Ablieferung noch innerhalb der auf Grund der Eisenbahnverwaltung bestimmten Lieferfristen erfolgt ist. Diese sind gemäß § 22 Abs. 4 EVO. durch Bekanntmachung vom 10. August 1914 außer Kraft gesetzt. Die Aufhebung ist auch nicht etwa ausschließlich zum Nutzen des Fiskus erfolgt, so daß sie ihn zwar nicht mehr bände, zu seinen Gunsten aber weiter wirkte. Vielmehr ist davon auszugehen, daß es bestimmte Lieferfristen nicht mehr gibt. Es ist also für das einzelne Transportgeschäft immer besonders unter Berücksichtigung der Bedürfnisse und Verhältnisse des Verkehrs und insbesondere auch der vorhandenen Transportmöglichkeiten zu prüfen, innerhalb welcher Zeit die Beförderung eines Gutes bewirkt werden muß. Für diese Auffassung spricht auch die Erwägung, daß der Krieg zwar naturgemäß große Verkehrshindernisse schuf, aber doch andererseits auch besonders dringende Bedürfnisse hervorrief, denen nach Möglichkeit Rechnung getragen werden mußte. — Nach der bisher gegebenen Sachlage ist also anzunehmen, daß der Schaden von der Eisenbahn verschuldet und daher der Anspruch auf Schadensersatz begründet ist. Die Zurückverweisung der Sache an das Oberlandesgericht erschien aber geboten, um dem Beklagten noch Gelegenheit zu geben, darzulegen, ob besondere Umstände vorgelegen haben, die ihn entlasten."
(Aktenzeichen: I. 13/20.) K. M.-L.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Am 1. Juli 1920 wird der rechts der Bahnstrecke Rybnik-Annaberg (Oberschlesien) zwischen den Stationen Loslau und Groß-Gorschütz neu errichtete Haltepunkt Czirsowitz für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Der Fahrkartenverkauf findet am Schalter statt. Expreßgutabfertigung wird nicht eingerichtet. Entfernungen: Loslau-Czirsowitz 5,49 km und Groß-Gorschütz-Csirsowitz 4,33 km.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. IV 61 vom 12. VI. 1920 an die Mitglieder des Unterausschusses für Angelegenheiten der Vereinszeitung betreffend das Kochsche Stationsverzeichnis (abgesandt am 12. VI. 1920).

Nr. IX 354 vom 30. V. 1920 an sämtliche Vereinsverwaltungen und die an der Vereinsabrechnung beteiligten vereinsfremden Verwaltungen, betr. die statistischen Nachrichten über die Tätigkeit der Abrechnungsstelle (abgesandt am 15. VI. 1920).

Nr. IV 50/51 vom 11. VI. 1920 an die Mitglieder des Satzungsausschusses, betr. die Zeitung des Vereins (abgesandt am 11. VI. 1920).

Nr. II 81 vom 12. VI. 1920 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betr. Gesamtinhaltsverzeichnis des technischen Vereinsorgans, Jahrgang 1908—1917 (abgesandt am 18. VI. 20).

Nr. III 82 vom 14. VI. 1920 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betr. Vereinsmitgliedschaft und Kontenverzeichnis (abgesandt am 18. VI. 1920).

Nr. III 80 vom 14. VI. 1920 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betr. Einziehung der Beiträge zur Bestreitung der Vereinskosten (abgesandt am 18. VI. 1920).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Juli d. J. wird der rechts der Bahnstrecke Rybnik-Annaberg (Oberschlesien) zwischen den Stationen Loslau und Groß-Gorschütz neu errichtete Haltepunkt Czirsowitz für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Der Fahrkartenverkauf findet am Schalter statt.

Expreßgutabfertigung wird nicht eingerichtet.

Die Entfernungen betragen:
zwischen Loslau und Czirsowitz 5,49 km,
zwischen Groß-Gorschütz und Czirsowitz 4,33 km.

Kattowitz, den 18. Juni 1920. (626)
Eisenbahndirektion.

2. Betriebsüberlassung.

Die Staatsbahnen der I. Zone von Schleswig und die Station Pattburg sind vom 17. Juni 1920 ab in den Besitz der dänischen Staatsbahnen übergegangen. Mit diesem Zeitpunkt sind die in dem genannten Bezirk liegenden Stationen aus allen innerdeutschen Tarifen und aus allen deutschen Tarifen mit andern Ländern ausgeschieden.

Die Station Hoyer verbleibt bis auf weiteres in den innerdeutschen Tarifen mit den bisherigen Entfernungen, aber nur für den direkten Verkehr von Deutschland über Hoyer nach Keitum (Sylt) und Westerland (Sylt). Frachtberechnung mit Keitum und Westerland wie bisher und zwar auf deutschem Frachtbrief, jedoch vom 15. Juni 1920 ab unter Anwendung der erhöhten, durch Tarifanzeiger veröffentlichten Anstoßsätze Hoyer-Keitum (Sylt)/Westerland (Sylt).

Altona, den 16. Juni 1920. (617)
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

3. Gebühren.

Brohltal-Eisenbahn.

Vom 1. Juli d. J. tritt eine weitere Erhöhung der Rollbockgebühren, der Überführungsgebühr von und nach dem Brohler Hafen und des Frachtzuschlages in Kraft. Nähere Auskunft erteilt die Bahnverwaltung Brohl. Das Reichs-Verkehrsministerium hat der Herabsetzung der Veröffentlichungsfrist auf 8 Tage zugestimmt.

Köln, im Juni 1920. (629)
Der Vorstand.

4. Güterverkehr.

Gemeinschaftliches Heft C 1 b (Stationstariftafeln usw.). — Tfv. 200.

Mit sofortiger Gültigkeit werden im Verkehr mit den badischen Stationen auf schweizerischem Gebiete und badisch-schweizerischen Übergangsstationen Währungszuschläge auch für Güter

der Ausnahmetarife 4, 5 und 5 c erhoben. Näheres enthält die am 21. 6. 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 17. Juni 1920. (620)
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.). — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1920 ab werden im Verkehr mit den Bahnhöfen der Nebenbahnen Meckenbeuren-Tettnang und Niederbiegen-Baienfurt-Weingarten (Württ.) Frachtzuschläge für Eil- und Frachtstückgut neu eingeführt und die bereits für Wagenladungen bestehenden Frachtzuschläge erhöht. Näheres enthält die am 24. 6. 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 17. Juni 1920. (627)
Eisenbahndirektion.

Vorläufige Regelung des Güter-, Kohlen- und Tierverkehrs mit

I. den mit Ablauf des 16. Juni 1920 an die dänischen Staatsbahnen übergegangenen, bisher zum Direktionsbezirk Altona gehörigen Stationen in Nordschleswig,

II. Dänemark im Durchgangsverkehr über die abgetretenen Strecken Pattburg-Vamdrup Grenze und Tondern Grenze-Hvidding (Vedsted).

Mit sofortiger Gültigkeit tritt die in der Überschrift bezeichnete vorläufige Regelung in Kraft, über deren Inhalt die Abfertigungsstellen Auskunft erteilen.

Altona, den 16. Juni 1920. (624)
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.). — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 24. Juni 1920 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Lokalbahn Müllheim-Badenweiler für Stückgutsendungen zu erhebenden Frachtzuschläge von 60 ₰ erhöht auf 100 ₰ für 100 kg. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung begründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 18. Juni 1920. (625)
Eisenbahndirektion.

a) Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft A, Anhang 4 (Stationstarif). — Tfv. 200.

b) Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.). — Tfv. 200.

Am 31. Juli 1920 wird die an der Albtalbahn gelegene, für den Wagenladungsverkehr eingerichtete Güterstation Beiertheim für den Verkehr geschlossen. — Die Angaben für diese Station treten daher mit Gültigkeit vom 1. August 1920 ab außer Kraft. Näheres enthält die am 24. Juni 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 17. Juni 1920. (628)
Eisenbahndirektion.

Württ. Binnen-Gütertarif (Tfv. 39 a).

Auf 1. Juli 1920 werden bei der Privatbahn Meckenbeuren-Tettnang und Niederbiegen-Baienfurt-Weingarten die Zuschläge zu den Frachtsätzen der Wagenladungsklassen für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art auf 9 ₰, für die übrigen Güter auf 10 ₰ für 100 kg erhöht. Gleichzeitig wird für Stückgut ein Zuschlag von 25 ₰ für 100 kg eingeführt.

Stuttgart, den 15. Juni 1920. (622)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 25. Juni 1920 werden im Verkehr mit den Stationen der Hansdorf - Priebus - Lichtenberger, Muskau - Teuplitz - Sommerfelder und Rauscha-Freiwaldauer Eisenbahn Zuschläge zu den Frachtsätzen eingeführt. — Das alsbaldige Inkrafttreten dieser Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro in Berlin, Bahnhof Alexanderpatz.

Sommerfeld, 20. Juni 1920. (631)
Direktion
der Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1920, soweit nicht im Tarif ein anderer Zeitpunkt angegeben ist, werden folgende Nachträge herausgegeben:

1. Zu Heft B I (Teilhefte B I 5, 9, 10, 14, 16, 17, 20, 21, 22 und 24) Nachtrag 11. Preis für die Gesamtausgabe 75 ₰, für jedes Einzelheft 10 ₰.
2. Zu Heft B II (Teilhefte B II 1—64) Nachtrag 11. Preis für die Gesamtausgabe 5,00 ℳ, für jedes Einzelheft 20 ₰.

Die Nachträge enthalten neben bereits veröffentlichten Änderungen und Ergänzungen:

a) Änderungen und Ergänzungen infolge Eröffnung der Neubaustrecke Kendenich-Cöln Eifeltor (Siehe T. V. A. Nr. 239 und 365/1920),
b) Änderungen im Verkehr mit den Stationen der Brohltalbahn (Siehe T. V. A. Nr. 35 und 122/1920). Gültig vom 19. Februar 1920,
c) Neue Stationen,
d) Änderungen, gültig vom Tage der Einbeziehung der Stationen des Hultschiner Ländchens in die tschecho-slowakischen Gütertarife,
e) Sonstige Änderungen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 15. Juni 1920. (619)
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.). — Tfv. 200.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Gebühr für die Überführung von Wagenladungen zwischen der städtischen Umschlagstelle in Brandenburg (Havel) und dem Bahnhof Brandenburg Altstadt erhöht. Näheres enthält die am 21. 6. 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 17. Juni 1920. (621)
Eisenbahndirektion.

Binnen-Gütertarif der Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 25. Juni 1920 werden Zuschläge zu den Frachtsätzen eingeführt. Nähere Auskunft erteilen die unterzeichnete Direktion sowie die diesseitigen Güterabfertigungen. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Sommerfeld, 20. Juni 1920. (630)
Direktion
der Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

Badischer Gütertarif.

Mit Wirkung vom 15. August 1920 werden die Entfernungen von Mannheim, Mannheim Industriehafen und Mannheim-Neckarau nach Kehl und Kork geändert, wodurch Tariferhöhungen eintreten. Näheres in unserem nächsten Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 15. Juni 1920. (623)
Eisenbahn-Generaldirektion.

5. Personen- und Güterverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gütertarif, Teil I (Tfv. 2000).

Mit Gültigkeit vom 18. Juni d. Js. werden die Gebühren für die Beförderung in Expreßzügen (Abschnitt A. IV. zu § 12), wie folgt, herabgesetzt: für die Person und das Tarifkilometer von 1,08 ℳ auf 0,81 ℳ, für Hunde und Gepäck auf die Sätze des gewöhnlichen Verkehrs.

Berlin, den 15. Juni 1920. (618)
Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Täglicher Schiffs-Eilgutverkehr auf den Strecken Passau-Linz-Wien-Bratislava (Pozsony, Preßburg)-Budapest-Baja.

Mit den täglich fahrplanmäßig verkehrenden Passagierdampfern auf den Strecken Passau-Linz-Wien-Bratislava (Pozsony, Preßburg)-Budapest und vice versa mit Anschluß von und nach Baja (jugoslavische Einbruchstation) können, nach Maßgabe des vorhandenen Raumes, Eilgüter, deren Beschaffenheit sich zur Beförderung mit Passagierschiffen eignet, auf raschestem und zuverlässigem Wege Beförderung finden.

Bei der Direktion, sowie bei den beteiligten Stationen sind nähere Auskünfte über Frachtsätze etc. erhältlich.

Wien, am 15. Juni 1920. (632)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

VE

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 44 | Berlin, den 26. Juni 1920. | LX. Jahrgang.

Die fortgesetzt steigenden Gestehungskosten der Zeitung zwingen zu folgenden Preiserhöhungen, die am 1. Juli d. Js. in Kraft treten:

Der Preis der Zeitung beträgt fortan:

bei Bezug durch Buchhandel und Post 16.— M. für das Vierteljahr, bei direkter Zusendung unter Streifband innerhalb des deutschen und deutsch-österreichischen Staatsgebietes 80.— M., nach sämtlichen anderen Staaten 90.— M. für den Jahrgang,

einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.

Der Preis für die Privatanzeigen wird auf 2.40 M. für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum erhöht.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 44. Berlin, den 26. Juni 1920. LX. Jahrgang.

Inhalt:

Zur Bremsung der Güterzüge.

Zu den Ausführungen des Herrn Baurat a. D. Guillery in Nr. 18 d. Ztg. ist folgendes zu bemerken:

Die allgemeine Einführung der selbsttätigen Saugluftbremse wurde in Österreich allerdings erst im Jahre 1902 auf Grund der Arlbergversuche beschlossen. Die Betriebserfahrungen mit dieser Bremse reichen jedoch viel weiter zurück, da bereits von 1894 ab einzelne Schnellzüge der österreichischen Staatsbahnen und vom Zeitpunkt der Eröffnung der Wiener Stadtbahn (1898) deren sämtliche Züge mit der selbsttätigen Saugluftbremse geführt wurden.

Die von Herrn Guillery angestellte Berechnung des Verhältnisses zwischen Kolbenhub und Hebelübersetzung ist unrichtig, da er den Kolbenhub mit nur 0,75 seines vollen Wertes einsetzt. Zu dieser Annahme scheint er durch irrtümliche Auffassung einer Dienstvorschrift der österreichischen Staatsbahnen gelangt zu sein, die zur Sicherung eines genügenden Bereitschaftsweges des Bremskolbens insbesondere vor dem Befahren langer Gefällstrecken bestimmt, daß die Bremsklötze nachgestellt werden müssen, sobald der Kolbenhub ¾ seines Weges erreicht hat. Der verhältnismäßig geringe Druckabfall im Saugluftbremszylinder auch bei vollständiger Ausnützung des Kolbenweges läßt die Überschreitung der vorgenannten Hubgrenze bis zur Endstellung des Kolbens ohne weiteres zu (vgl. auch die Ausführungen des Herrn Ministerialrats Rihosek, Organ f. d. F. d. E., 21. Heft, 1919).

Herr Guillery behauptet, daß der von mir in Nr. 5 d. Ztg. angestellte Vergleich der Gewichte der Bremsausrüstungen insofern ein falsches Bild ergibt, als der diesen Gewichten zugrundegelegte Saugbremssatz nur für leichte zweiachsige Güterwagen ausreicht, alle schwereren Wagen aber einen größeren Bremszylinder oder sogar deren zwei bedingen. Diese Behauptung ist nicht richtig. Die angegebenen Mehrgewichte von 630 und 1130 kg entsprechen der Ausrüstung eines Kohlenwagens von 20 t Ladegewicht, also des schwersten in Betracht kommenden zweiachsigen Güterwagens (Gewicht bei voller Belastung rund 30 t); sie bilden somit für sämtliche zweiachsigen Güterwagen, d. s. im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen rund 98 % des Gesamtstandes, die oberen Grenzwerte; für die leichteren Wagen werden sich diese Gewichte wegen der kleineren Bremszylinder noch verringern. Die restlichen 2 % (drei- und mehrachsige Güterwagen) kommen für die Beurteilung der Gewichtsfrage sohin kaum in Betracht; für die Mehrzahl dieser Wagen wird im übrigen gleichfalls mit nur einem Saugbremszylinder von allerdings größerem Hub, wodurch sich jedoch die oben angeführten Gewichte nur um 80 kg erhöhen, das Auslangen gefunden werden.

Die Behauptung, daß trotz der Anordnung der selbsttätigen Bremsklotz-Nachstellvorrichtung die Abmessungen der Bremszylinder und Sonderbehälter gegenüber der früheren Ausrüstung um mehr als 80 % vergrößert werden müssen, wodurch Laden und Lösen der Bremse ungünstig beeinflußt werden, bedarf folgender Richtigstellung: Bei der früheren Ausrüstung war nur das Eigengewicht des Wagens abgebremst (Bremsdruck im Mittel 7000 kg); bei der neueren Ausrüstung wird auch das Ladegewicht abgebremst (Bremsgewicht im Mittel 13 000 kg, somit rund 85 % mehr). Diese Erhöhung des Bremsdruckes bedingt naturgemäß die Anwendung größerer Bremszylinder. Bei der früheren Anordnung waren 18-zöllige Bremszylinder (Inhalt des Zylinders 63 l, des Sonderbehälters 187 l, in Summa 250 l), bei der neuen Anordnung sind 24-zöllige Bremszylinder (Inhalt 88,5 l und 245 l, in Summa 333,5 l) vorgesehen. Die Vergrößerung des Luftraumes beträgt daher rund 33 % (und nicht 80 %). Bei der neuen Einrichtung wird wegen der weitaus besseren Abbremsung des einzelnen Wagens eine wesentlich geringere Anzahl von Wagen mit durchgehender Bremse einzurichten sein, somit werden in einem Zuge auch weniger Bremswagen vorhanden sein. Der Vergleich der angegebenen hundertteiligen Ziffern für die Erhöhung des Bremsdruckes und die Vergrößerung des Luftraumes (85 % gegen 33 %) läßt erkennen, daß bei der neueren Einrichtung infolge der Verringerung der Anzahl der Bremswagen die für das Lösen oder das Aufladen der Bremse eines ganzen Zuges auszusaugende Luftmenge eine Verringerung erfährt, somit gerade das Gegenteil dessen eintritt, was Herr Guillery behauptet.

Die gleichfalls unzutreffende Behauptung, daß ein vierachsiger Personenwagen, der mit der gewöhnlichen Saugluftbremse (vorschriftsgemäßer Bremsdruck 75 bis 85 % des Eigengewichtes) ausgerüstet ist, die Anbringung von drei bis vier großen Bremszylindern erfordert, kann nur auf die nicht genügende Vertrautheit des Verfassers mit den Einrichtungen und dem baulichen Entwicklungsgang der Saugluftbremse zurückgeführt werden. Abgesehen von den österreichischen Wagen sind auch die deutschen mit Saugluftbremse versehenen vierachsigen Kurswagen, ja selbst die schweren sechsachsigen Wagen mit Ausnahme einiger weniger älterer bei voller Einhaltung der Vorschriften der Technischen Vereinbarungen nur mit zwei Bremszylindern ausgerüstet; hiervon kann sich jedermann durch einfache Inaugenscheinnahme solcher Wagen während ihres Laufes in den Zügen überzeugen. Alle an diese unrichtige Voraussetzung geknüpften Schlußfolgerungen des Herrn Guillery werden somit hinfällig.

Der Raummangel und die Rücksicht auf die Geduld der Leser verbieten es, auf die übrigen von Herrn Guillery berührten Punkte des weiteren einzugehen; es wird in dieser Hinsicht nur auf die bereits in Nr. 5 d. Ztg. niedergelegten Ausführungen verwiesen, die, auf den langjährigen Betriebserfahrungen der österreichischen Staatsbahnen fußend, voll aufrechterhalten werden. Die angeführten Beispiele dürften übrigens zur Genüge erweisen, wie schwer es auf dem Gebiete der Bremstechnik auch für einen sonst mit technischen Eisenbahnfragen wohlvertrauten Ingenieur ist, sich ohne eigene persönliche Erfahrungen bloß aus der vorhandenen Fachliteratur, den vorhandenen Streitschriften und den Mitteilungen dritter Personen das für die Abgabe eines maßgebenden Urteils notwendige richtige Bild über die Einrichtungen und die Wirkungsweise einer Bremsbauart zu verschaffen.

Mit vorstehenden Ausführungen halte ich für meine Person die Aussprache in der vorliegenden Sache nunmehr für abgeschlossen. J. Cimonetti.

Anmerkung der Schriftleitung:

Von Herrn Baurat a. D. Guillery ist uns eine Entgegnung zugegangen, die gegen einzelne Teile vorstehender Ausführungen Einwendungen erhebt. Da jedoch die Vereinszeitung für die Erörterung der sehr ins einzelne gehenden technischen Fragen nicht der richtige Ort ist, soll von weiteren Veröffentlichungen hierüber abgesehen werden.

Die Eisenbahnverbindurg Schweden-Finnland über Haparanda-Torneå.

Die Frage des Zustandekommens einer Eisenbahnverbindung zwischen Schweden und Finnland ist sehr alt, und als gegen das Ende des vorigen Jahres (6. Oktober) die Verbindung eröffnet wurde, war gerade ungefähr ein Vierteljahrhundert verlaufen, seit die schwedischen Behörden die Sache in Fluß gebracht hatten. In einer Eingabe vom 21. November 1894 beantragte nämlich die königliche Provinzialregierung des Regierungsbezirkes Norrbotten die Untersuchung der Bodenverhältnisse für eine Eisenbahnanlage zwischen Boden und Torneå. Die Vorstreckung der nördlichen Stammbahn zum Tornatal sei für den Regierungsbezirk von größter Bedeutung. Die Gebiete, welche die Bahn durchqueren würde, und welche die großen Stromtäler Råne, Kalix und Torne mit ihren fruchtbaren Uferländergien umfassen würden, zeigten schon jetzt eine ganz bedeutende Entwicklung. Aber sie begriffen noch unermeßliche Gebiete anbaufähigen, jedoch bisher unausgenutzten Bodens in sich, sowie Sumpfland, das durch Trockenlegung mit verhältnismäßig geringen Kosten ertragfähig gemacht werden könnte. Außerdem aber werde eine solche Bahn durch Verknüpfung zweier Nachbarländer eine internationale Verbindung schließen zum Nutzen für beide beteiligten Länder. Ihre beiderseitige Lage am bottnischen Meerbusen bringe natürlich in wirtschaftlicher Hinsicht eine Menge von Berührungspunkten mit sich, und ein so bedeutsames Verbindungsglied wie eine Eisenbahn würde zu Nutz und Frommen beider Seiten die Entwicklung der wirtschaftlichen Kräfte mächtig fördern und zugleich das freundnachbarliche Verhältnis weiter befestigen. Auch werde die Verlängerung der Stammbahn eine Kulturaufgabe ersten Ranges zu erfüllen haben. Die im nördlichen Teil von Norrbotten ansässige Bevölkerung befinde sich in mancher Hinsicht in wenig günstiger Lage, weil sie nicht die schwedische Landessprache rede. Eine Eisenbahnverbindung zwischen den betreffenden Gebieten und dem übrigen Reiche werde schwedische Kultur in diesen Gauen heben und den Mißständen, die aus Anlaß der Sprachverhältnisse beständen, abhelfen. Von strategischem Standpunkte seien ja wohl gegen die Fortsetzung der Stammbahn zur Reichsgrenze Bedenken geltend gemacht worden, allein diese Bedenken würden nicht von allen Sachkundigen geteilt, und es gebe wohl keinen Staat mehr, der lediglich aus strategischen Gründen von einer Eisenbahnverbindung auch mit dem mächtigsten Nachbarn abstehe. Schweden und Finnland hätten infolge ihrer gegenseitigen Lage so viele Beziehungen, daß sie ohne Ungelegenheiten ein so gewichtiges Bindeglied wie eine Eisenbahn nicht missen könnten.

Wir können hier nur in kurzen Strichen das Entstehen der Verbindungsbahn auf beiden Seiten zeichnen. Auf schwedischer Seite wurde die Bahnstrecke Boden-Morjärw 1897 vom Reichstag genehmigt, 1898 in Angriff genommen und am 1. August 1902 dem öffentlichen Verkehr übergeben. Die Fortsetzung Morjärw-Lappträsk wie auch die Anlage einer Landstraße Boden-Morjärw-Lappträsk wurde 1904 beschlossen und 1905 begonnen. Am 15. Dezember 1910 wurde die Bahnstrecke Morjärw-Lappträsk eröffnet. Wir haben in dieser Zeitung 1913 S. 841 diesen Bahnbau eingehender behandelt. Die weitere Fortsetzung der Bahn in das Tornetal war viel umstritten. 1910 beschloß der Reichstag, wenigstens die allen Bahnfortsetzungsplänen gemeinsame Teilstrecke Lappträsk-Veittijärvi zu genehmigen. Im Jahre 1911 wurde vom Reichstag die Fortsetzung der Bahn als Hauptbahn bis Karungi sowie die Anlage einer Nebenbahn von Karungi nach Matarengi genehmigt, wobei die Fortsetzung der Bahn von Karungi südwärts und die Stelle einer künftigen Zusammenknüpfung mit dem finnischen Eisenbahnnetze zunächst offengelassen wurde. Nach längeren Auseinandersetzungen zwischen Eisenbahndirektion, Provinzialregierung und Generalstab genehmigte der Reichstag 1913 die Bahn von Karungi bis Haparanda mit einer Station südlich der Stadt, wodurch als künftiger Anschlußpunkt des finnischen Eisenbahnnetzes die Nähe der Kirche von Niedertorneå auf finnischer Seite festgelegt wurde. Die Frage eines Anschlusses zu einem künftigen Hafenplatz blieb weiterer Untersuchung vorbehalten.

Damit war also über die Anlage der ganzen Bahnstrecke von Boden zur finnischen Grenze mitsamt der Nebenbahn Karungi-Matarengi Beschluß gefaßt. Es blieb nur noch die Ausführung des Anschlusses selbst mit dem finnischen Eisenbahnnetz ausgesetzt. Inzwischen waren die Arbeiten an der Strecke Lappträsk-Karungi und an der Nebenbahn Karungi-Matarengi in solchem Umfange fortgeschritten, daß die erstere Bahnstrecke am 1. Juli 1913 und die letztere Nebenbahn am 15. Dezember 1914 dem öffentlichen Verkehr freigegeben werden konnten. Die Arbeiten an der Strecke Karungi-Haparanda wurden im September 1914 begonnen. Der Betrieb des Baues war von Beginn an so vorgesehen, daß die Strecke im Laufe des Jahres 1916 fertiggestellt werden sollte. Durch die Entwicklung der Verhältnisse im Weltkriege wurde jedoch die Vollendung der Bahn bedeutend verzögert, und erst im Dezember 1918 konnte die Bahn dem öffentlichen Verkehr übergeben werden, nachdem sie schon seit 1915 vorläufig betrieben worden war. Die Länge der Hauptbahn von Boden über Karungi nach Haparanda beträgt 167 km, und die der Nebenbahn von Karungi nach Matarengi 45 km.

Auf russischer Seite faßt man unter dem Namen Uleåborgbahn zwei zu verschiedenen Zeiten erbaute Eisenbahnen zusammen, nämlich die Strecken Seinäjoki-Uleåborg und Uleåborg-Torneå. Die Bahn Seinäjoki-Uleåborg wurde schon zwischen 1884 und 86 gebaut unter Leitung eines besonders eingesetzten Ausschusses. Das angewendete Bahnbausystem war das nämliche wie das von den Ständen Finnlands im Landtag 1877—78 für die Vasabahn angenommene, mit leichtem Oberbau vom Schienengewicht 22,3 kg/m. Die Bahn Uleåborg-Torneå wurde auf Grund des Beschlusses der Stände von 1897 im Jahre 1903 erbaut nach dem gleichen System, jedoch mit der Veränderung, daß das Schienengewicht von 22,3 auf 25 kg/m erhöht wurde. Die Bahn verdient insofern besondere Aufmerksamkeit, als sie eine große Anzahl teilweise sehr breite Stromübergänge aufweist. Sie erheischte daher für dortige Verhältnisse großartige Brückenbauten. Der Bau wurde noch

erschwert durch den gewaltigen Eisgang und die mächtigen Frühjahrshochwasser, welche die nordostbottnischen Ströme auszeichnen. Wir bemerken unter vielen anderen die Brücke über den Haukipudasfluß mit drei Spannweiten, 25 + 45 + 28 m, den Jjofluß mit zweimal 80 m und zweimal 10 m Spannweite, den Simofluß mit 45 + 73 m, den Kemi Vähähaara mit zweimal 45 und dreimal 60 m, den Kemi Jsohaara mit 125 m, den Kaakamofluß mit zweimal 35, den Raumofluß mit 35 + 45 + 35 m und den Keropudasfluß mit zweimal 45 m Spannung. Die Kosten des Bahnbaues von Uleåborg nach Torneå erreichten 14 828 237 finnische Mark. Bei 131 km Länge der Hauptstrecke macht das auf 1 km ungefähr 113 400 Mark. Auf Kunstbauarbeiten trafen hiervon etwa 4 700 000 Mark.

Während des Krieges kam auf finnischer Seite die Bahn Torneå-Karungi längs dem Flußtale hinzu, welche nach Eintritt der Verbindung Torneå-Haparanda teilweise wieder abgebrochen wurde. Sie soll aber nach neuesten Nachrichten im Interesse der Bewohner der finnischen Seite des Tornetals wieder instandgesetzt werden.

Über die Anknüpfung beider Bahnnetze in Haparanda verhandelte im April 1915 eine schwedische und russische Abordnung in Stockholm, und auf Grund der hierbei entworfenen Vorschläge beschloß noch im gleichen Jahre der schwedische Reichstag die Vorstreckung eines Eisenbahngleises von der südlich von Haparanda zu errichtenden Station in östlicher Richtung über den Tornefluß mittels einer Brücke, welche zwischen einem geeigneten Punkt südlich von Haparanda und Björkö auf der finnischen Seite zu erbauen sei, sowie auch die hierurch erforderliche Erweiterung der Station Haparanda. Auf Grund Übereinkommens sollte auch der auf finnischen Boden fallende Teil des Brückenbaues vom schwedischen Staate besorgt werden.

Diese eigentliche Verbindungsbahn zwischen Schweden und Finnland geht von dem vom Reichstag in seiner Lage bestimmten Bahnhofe Haparanda in gerader östlicher Richtung über den Hauptarm des Torneflusses, wobei die Reichsgrenze überschritten wird, läuft sodann in einem ziemlich tiefen Einschnitt über Björkö auf finnischer Seite ein Stück südlich an der finnischen Kirche Niedertorneå vorbei, wendet sich hierauf nach Nordosten, kreuzt einen zweiten Flußzweig Pirkkiönjoki oder Lihakajoki zwischen Björkö und dem finnischen Festland und setzt sich dann auf niedriger Dammstrecke fort bis zur Station Torneå. Die Steigungen und Neigungen der Bahn sind nicht nennenswert. Der Abstand zwischen den Stationsgebäuden in Haparanda und Torneå ist 3,7 km, wovon 1 km auf schwedisches und 2,7 km auf finnisches Gebiet treffen. Die schwedische Spurweite ist 1,435, die finnische (russische) 1,524 m. Zwischen den beiden Stationen Haparanda und Torneå ist mit Rücksicht auf die Kunstbauten die Bahn nicht doppelspurig durchgeführt. Der geringe Unterschied zwischen beiden Spurweiten machte die Anordnung eines Gleises mit drei Schienen unmöglich; die Bahn wurde mit vier Schienen auf gemeinsamen Schwellen erbaut, die beiden Spurmittel nur 269,5 mm voneinander entfernt. Außer einer Anzahl Wegunterführungen aus Beton kommen zwei größere Brücken vor. Die Brücke über den Seitenarm des Torneå, Pirkkiönjoki, auf finnicher Seite, hat drei Spannungen von je 40,2 m, Parallelfachwerk mit Fahrbahn unten. Pfeiler und Widerlager sind auf festem Kies, etwa 3 m unter Niederwasser gegründet. Der Unterschied zwischen Hoch- und Niederwasser beträgt ungefähr 3,8 m.

Die Brücke über den Hauptarm des Torneå hat acht Öffnungen, zweimal 40 m, viermal 60 m und zweimal 30 m (Drehöffnung). Die Landesgrenze geht 6 m vom Drehpfeiler auf finnischer Seite durch. Die lichte Brückenhöhe über Hochwasser ist 5 m. Die zusammengelegte Brückenlichtweite ist 380 m, und die Gesamtbrückenlänge 405,24 m. Die Gründung der Pfeiler und Widerlager ging von dem Übereinkommen aus, daß eine Vertiefung der Flußsohle bis 3,5 m unter Niederwasser möglich sein sollte. Die Gründung vollzog sich unter großen Schwierigkeiten, da sie während des Winters bei bis zu 40 Grad Kälte ausgeführt werden mußte. Bei der Aufmauerung mußten daher alle Pfeiler eingeschalt, die Einschalungen mit Heizvorrichtungen versehen werden, und jeder Stein mußte vor der Einmauerung angewärmt werden. Glücklicherweise bestand der Grund aus festem Kies. Das Eisenmaterial für die Brücken wurde von schwedischen Werken geliefert, wie auch die Aufstellung durch schwedische Werkstätten erfolgte. Die Kosten der Tornebrücke erreichten 6 300 000 Kr. Es handelt sich somit um eine der größten Kunstbauarbeiten des Nordens. Auch auf der Brücke liegen vier Schienenstränge mit einem Abstand von 269,5 mm der beiden Spurmittel.

In Torneå befindet sich nur ein vorläufiges Stationshaus, wogegen in Haparanda ein großartiges Stationsgebäude aus Stein mit mehreren Stockwerken erbaut wurde. Im obersten Stockwerk befindet sich sogar ein Bahnhofhotel.

Die Gleisanordnungen in beiden Stationen sind so getroffen, daß die schwedischen Gleise in Station Torneå auf der Stationswestseite liegen, während in Haparanda die schwedischen Gleise südlich der finnischen sich befinden. Für den Güterverkehr sind Güterhallen errichtet, an welchen die finnische und schwedische Spur je auf einer Längsseite entlang führt. In Torneå sind diese Hallen dreiteilig, 50, 50 und 56 cm lang, 12 bis 14 m breit, und die einzelnen Teile sind in der Querrichtung 6 m gegeneinander verschoben. An den Hallenenden befinden sich außerdem eine gedeckte und eine offene Umladerampe.

Der Verkehr ist in seinen Hauptzügen so gedacht, daß die schwedischen Züge nach einem kurzen Aufenthalt in Haparanda bis Torneå durchgeführt werden, woselbst Zugübergabe oder Umladung erfolgt, und wo auch die Paßkontrolle und die Zollbehandlung stattfindet. Anderseits werden die finnischen Züge zur Kontrolle und Zollbehandlung im Zusammenhang mit Zugübergabe und Umladung nach Haparanda übergeführt.

Die Arbeiten an der Verbindungsbahn begannen im September 1916. Auf Grund der Kriegsverhältnisse traten Schwierigkeiten in der Anschaffung des Eisens für die große Brücke und im Beibringen der für den Baubetrieb erforderlichen Arbeitskräfte auf, und dadurch wurde es veranlaßt, daß die Verbindungsbahn statt im Jahre 1918 erst im Oktober 1919 dem öffentlichen Betrieb übergeben werden konnte. Doch wurde auf Anfordern der finnischen Behörden schon seit April 1919 vorläufiger Güterverkehr durch die Verbindungsbahn Haparanda-Torneå vermittelt. Auf Grund der Kriegsverhältnisse wurde der ursprüngliche Kostenanschlag bedeutend überschritten. Um einzusparen, wurden daher gewisse Arbeiten, besonders die Gleise in Station Haparanda, wesentlich eingeschränkt.

Die Eisenbahnverbindung zwischen der Stammbahn durch das obere Norrland und anderseits Finnland erhielt während des Weltkrieges eine nicht vorausgeahnte Bedeutung als hauptsächlichstes Bindeglied zwischen Rußland und der übrigen Welt. Obwohl bei Kriegsausbruch der Bahnbau erst Karungi erreicht hatte, mit einer anfänglich nur vorläufigen Lage dieser Station an der Nebenbahn nach Matarengi, so suchte doch sofort ein bedeutender Übergangsverkehr diesen Weg. Mit dem Fortschreiten der Arbeiten auf der Strecke Karungi-Haparanda verschob sich die Schlußstation immer mehr nach Süden. Am 5. Mai 1915 nahm der Post- und Güterübergangsverkehr seinen Weg über Vojakala, etwa 16 km südlich von Karungi, und am folgenden 17. Juni konnte die ganze Bahn bis Haparanda für vorläufigen Güter-, Post- und Personenverkehr eröffnet werden. Für diesen vorläufigen Verkehr wurden verschiedene einstweilige Einrichtungen getroffen. Es wurde auch durch die Fürsorge der Stadt Haparanda von der Station aus eine Hafenbahn verlegt, und über diese Bahn ging dann während des Sommers der Verkehr nach Finnland mittels Schiff, und im Winter, wenn der Fluß gefroren war, mittels Schlitten. Eine besondere Rolle spielte für diesen vorläufigen Verkehr auch die Beförderung von Kriegsinvaliden zwischen August 1915 und Januar 1918, wobei 65 509 invalide oder kranke Kriegsgefangene befördert wurden.

Wenn nun auch die fertiggestellte Eisenbahnverbindung zwischen den beiden Ländern während der Kriegszeit in solchem Umfang in Anspruch genommen wurde, wie es in der nächsten Zukunft wohl kaum sich wiederholen wird, so ist doch mit Sicherheit zu erwarten, daß auch nach Eintritt friedlicher Verhältnisse die Anlage kräftigst dazu beitragen wird, die Annäherung zwischen Schweden und Finnland zu begünstigen und die Entwicklung der von der Bahn berührten, mit Verkehrsverbindungen bisher vernachlässigten Länderteile der beiden Nachbarreiche zu fördern. Dr. Saller.

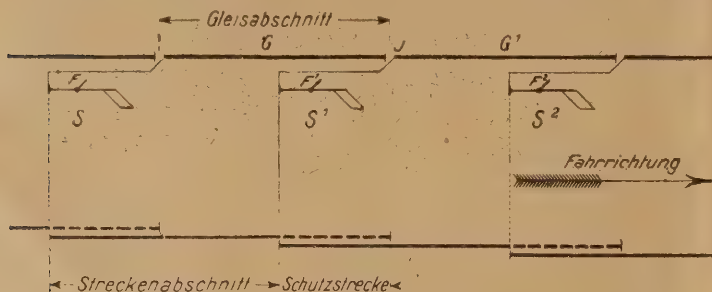
Mittel zur Verhütung des Ueberfahrens der Haltesignale.

Schutzstreckenlängen beim selbsttätigen Signalsystem.

In den Nrn. 16 und 17 dieser Zeitung macht Oberbaurat Professor H. Möllering, Dresden, dankenswerte Mitteilungen aus seinem im Dresdener Elektrotechnischen Verein gehaltenen Vortrag über die Mittel zur Verhütung des Überfahrens der Haltsignale. In diesem Zusammenhange wird auch auf den Stadtschnellbahnbetrieb näher eingegangen und mit Recht betont, daß für städtische und Überlandschnellbahnen mit dichtem Zugverkehr die selbsttätige Zugsicherung das „natur-

gemäße“ sei, wobei „die Fahrsperren einen fast unentbehrlichen Bestandteil des Sicherungswesens bilden“. Zutreffend wird weiter ausgeführt, daß der Schienentrennstoß (in nebenstehender Abbildung J), der in der Quelle als „Räumungspunkt“ bezeichnet ist, „ mindestens soweit hinter dem Signal liegen muß, daß ein Zug, der das Haltsignal überfahren hat, durch die Fahrsperre mit Sicherheit vor Erreichung dieses Punktes durch die Zugspitze zum Stillstand gebracht wird“. Wenn aber der Vortragende die Länge des Bremsweges auf 50 m und die Länge der Schutzstrecke einschließlich eines Sicherheitszuschlages von 10 % auf 60 m bemißt, so darf dem nicht ohne weiteres zugestimmt werden. Da auch in anderen Abhandlungen, die sich mit der beim selbsttätigen Signalsystem erreichbaren dichtesten Zugfolge beschäftigen, mit denselben Abmessungen gerechnet worden ist, soll in folgendem auf die Bestimmung des Schutzstreckenmaßes etwas näher eingegangen werden.

Durch einen Blick auf die nebenstehende Abbildung werden wir mit den bei Behandlung des selbsttätigen Signalsystems immer wiederkehrenden Begriffen „Gleisabschnitt“, „Streckenabschnitt“ und „Schutzstrecke“ nach der Darstellungsweise des Geheimen Baurats Dr.-Ing. Kemmann vertraut gemacht. Die



Schutzstreckenlängen beim selbstätigen Signalsystem.

mit Fahrsperren versehenen Hauptsignale S, S^1 und S^2 sind gegen die Gleisabschnitte um das Maß der Schutzstrecke zurückgesetzt. Die Grundstellung der Signale im durchgehenden Betriebe ist „Fahrt frei“ (schräg aufwärts zeigender Signalflügel oder grünes Licht); in Stellwerkbezirken ist die Grundstellung „Fahrt verboten“ (wagerechte Stellung des Signalflügels oder rotes Licht).

Befindet sich eine Zugachse im Gleisabschnitt G, so zeigt das von diesem gesteuerte Signal S mit seiner Fahrsperre F „Halt“. Angenommen, der Gleisabschnitt G sei besetzt und Signal S^1 stehe auf „Fahrt frei“; überfährt dann der Zug mit seiner ersten Achse den Schienentrennstoß J, der am Ende der zum Signal S^1 gehörenden Schutzstrecke eingebaut ist, so fällt das Signal S^1 auf „Halt“. Hat die letzte Achse den Trennstoß J überfahren, ist somit der Gleisabschnitt G geräumt, so geht das bis dahin „Halt“ gebietende Signal S mit seiner Fahrsperre F auf „Fahrt frei“. Sollte der Zug kurz nach Räumung des Gleisabschnittes G — also nach Freigabe des Signals S — zum Stillstand kommen und der Fahrer des Folgezuges das Haltsignal S^1 vorschriftswidrig überfahren, so löst der in Haltlage befindliche und in dieser Stellung in den lichten Raum des Fahrzeuges hineinragende, am Signal S^1 angebrachte Fahrsperrenarm F^1 die Bremse des Folgezuges selbsttätig aus, und der Zug wird innerhalb der ausreichend zu bemessenden Schutzstrecke mit Sicherheit zum Stillstand gebracht. Der Folgezug vermag alsdann trotz Nichtbeachtung des Haltsignals nicht in gefahrdrohende Nähe des Vorzugs zu gelangen. Die Länge der Schutzstrecken darf, wie es auch in den Möllingerschen Mitteilungen wohl nicht angenommen ist, selbstverständlich nicht überall die gleiche sein; sie ist nach den jeweiligen Steigungs- und Krümmungsverhältnissen usw. von Fall zu Fall aufs sorgfältigste zu bestimmen. Ein ausgezeichnetes Mittel zur Feststellung der bei vorschriftsmäßiger Betriebsweise an jedem Punkte der Bahnlinie zu erzielenden Geschwindigkeit bilden die Fahrschaulinien, von denen ein Beispiel auf Seite 114 des laufenden Jahrganges dieser Zeitung dargestellt ist.

Angenommen, der Zug erreicht auf gerader wagerechter Strecke bei betriebsvorschriftsmäßiger Fahrweise am Signal S^1 eine Geschwindigkeit (v) von 40 km i. d. Std. oder 11,1 m/sek, und die Bremsen verbürgten eine mittlere Bremsverzögerung (γ) von 0,8 m/sek, so empfiehlt es sich, um bei Bestimmung des Schutzstreckenmaßes sicher zu rechnen, einerseits eine Geschwindigkeitsüberschreitung, andererseits eine durch verschiedene Umstände herbeigeführte Minderung der Bremsverzögerung anzunehmen und danach für den vorliegenden Fall für v 50 km/Std. oder 13,88 m/sek und für γ 0,6 m/sek einzusetzen; nach der bekannten Formel $s = \frac{v^2}{2\gamma}$ bestimmt sich der einfache Bremsweg (s) zu 160 m und die Schutzstreckenlänge unter Hinzurechnung eines Sicherheitszuschlages von rd. 12,5 % = 20 m zu 160 + 20 = 180 m. Einen anderen, aber zu dem gleichen Ziel führenden Weg bei Bestimmung des Schutzstreckenmaßes beschreitet Kemmann in seinen „Vorstudien zur Einführung des selbsttätigen Signalsystems auf der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn“ (vgl. Elektrotechnische Zeitschrift Jahrgang 1914, Hefte 6—9 und 11—13 oder Seite 26 der Buchausgabe jener Abhandlungen). Kemmann rechnet folgendermaßen: In einem gegebenen Falle wird an einem Zwischensignal bei vorschriftsmäßiger Fahrweise ausweislich der Fahrschaulinien mit 7,5 m Sekundengeschwindigkeit = 27 km Stundengeschwindigkeit vorbeigefahren. Bei Außerachtlassung aller Betriebsvorschriften würde die Geschwindigkeit äußersten Falles bis auf 11,5 Sekundenmeter = 41,5 km in der Stunde steigen können. Zur Abbremsung dieser Geschwindigkeit würde unter Annahme einer mittleren Bremsverzögerung von 0,8 m in der Sekunde ein Bremsweg von 83 m erforderlich sein. Dem entspricht bei 50 % Zuschlag das im Fahrplanbilde zugrunde gelegte Schutzstreckenmaß von 125 m. Kemmann rechnet danach der Sicherheit wegen mit betriebsvorschriftswidriger Geschwindigkeitserhöhung, aber nicht mit einer Minderung der Bremsverzögerung; es darf auf diese Weise, ohne die Schutzstrecke zu lang zu gestalten, ein Zuschlag von 50 % zum einfachen Bremswege gemacht werden.

Wollte man diese Rechnungsweise auf das an erster Stelle angeführte Beispiel übertragen, so würde v mit 13,88 m/sek und γ mit 0,8 m/sek. einzusetzen sein. Die einfache Bremslänge beträgt dann 120 m, und die Schutzstreckenlänge zuzüglich 50 % Sicherheitszuschlag 120 + 60 = 180 m; sie hätte also genau die gleiche Länge wie die nach der vorstehend empfohlenen Rechnungsmethode ermittelte.

Für Gefällstrecken sollte vorsichtshalber mit einer Bremsverzögerung von nicht mehr als 0,5 m/sek gerechnet werden. In diesem Falle würde, wenn die vorschriftswidrige Geschwindigkeit des Zuges im Augenblick des Auslösens der Bremsen 13,88 m/sek = 50 km/Std. beträgt, der einfache Bremsweg eine Länge von 192 m und die Schutzstreckenlänge bei einem Sicherheitszuschlag von 14,6 % = 192 + 28 = 220 m erreichen.

Die Regeln, die zur Bestimmung der Länge der auf freier Strecke anzuordnenden Schutzstrecken gelten, sind selbstverständlich auch bei Feststellung der zum Stationsabschnitt gehörenden Einfahrschutzstrecke zu befolgen. Beim handbedienten Signalsystem war man in dieser Richtung nicht ganz so ungebunden wie beim selbsttätigen. Man hat auf Stadtschnellbahnen mit handbedientem Signalsystem oftmals die Länge der Einfahrschutzstrecke auf Kosten der Betriebssicherheit eingeschränkt, um den Stationsabschnitt, der bekanntlich vom Einfahrsignal bis zum Ausfahrsignal reicht, möglichst kurz zu gestalten und somit eine dichtere Zugfolge zu erreichen. So mußte sich z. B. die Berliner Hoch- und Untergrundbahn vor Einführung des selbsttätigen Signalsystems mit Einfahrschutzstreckenlängen von 50 m bis hinab selbst zu 30 m begnügen, während auf den zurzeit mit selbsttätigen Signalen ausgerüsteten Strecken die Länge der in einer Steigung von 1 : 32 liegenden kürzesten Einfahrschutzstrecke 77 m und die Länge der in einem Gefälle von 1 : 40 angeordneten längsten Einfahrschutzstrecke 206 m beträgt; auf der für das selbsttätige Signalsystem in Vorbereitung befindlichen Strecke Wittenbergplatz-Stadion sind Einfahrschutzstrecken bis zu 220 m vorgesehen. Nebenbei sei bemerkt, daß auf der zurzeit noch mit handbedienten Signalen betriebenen Berliner Stadtbahn die Einfahrsignale durchweg 50 m vor der Station aufgestellt sind. Nach Kemmanns „Vorstudien“ war es das Ausland, das zuerst auf die Unzulässigkeit der Auffassung hingewiesen hat, die Einfahrschutzstrecke um deswillen zu verringern, weil die Züge mit ermäßigter Geschwindigkeit in die Stationen einfahren. Die Verkürzung der Schutzstrecke wird als geradezu bedenklich angesehen in Fällen, in denen nicht einmal von dem Sicherheitsmittel der Fahrsperre Gebrauch gemacht ist. Als Bion J. Arnold nach vierjährigem Betrieb der Neuyorker Untergrundbahn im Jahre 1908 vom Amt für die Gemeinbetriebe aufgefordert wurde, über die Mittel zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Schnellzuggleise Bericht zu erstatten, fand er, daß die Bahnverwaltung die Einfahrsignale unter dem Druck des über alle Erwartungen angeschwollenen Verkehrs zur Abkürzung der Zugfolge allmählich bis auf 105 m an die Stationen herangeschoben hatte, ein Maß, das sich auf die wagerechte gerade Strecke bezieht. Arnold bezeichnet ein solches Verfahren als durchaus unzulässig. „Weder der Plan, die Fahrsperre näher an die Stationen heranzurücken, noch auch sie an der jetzigen Stelle zu belassen, verbürgt“ — so heißt es in seinem Bericht — „das Maß von Sicherheit, das erforderlich ist, um

einen in der Station haltenden Zug gegen einen mit voller Geschwindigkeit herannahenden Zug zu schützen, da das Einfahrsignal zu nahe an der Station steht, um den Zug zum Stillstand zu bringen, wenn der Fahrer versagt. Das bestehende System sollte unbedingt in der Weise geändert werden, daß die Fahrsperre vom Bahnsteig weiter abgerückt wird.“ Er wendet sich dagegen, die Verantwortung für die Sicherheit auf den Fahrer abzuwälzen. Bei der Wahl des Standortes für das Einfahrsignal will er lediglich die Rücksichten der Betriebssicherheit als Richtschnur gelten lassen, „denen mit dem selbsttätigen Signalsystem ohne jede Schwierigkeiten Rechnung getragen werden kann“. Auf dem gleichen Standpunkt stehen die englischen Sicherheitsfachleute.

Ein vorzügliches Mittel, um den die Zugfolge drosselnden Einfluß der langen Einfahrschutzstrecken auszugleichen, bilden die Nachrücksignale. Hierüber hat Kemmann auf Seite 210 des Jahrgangs 1914 der Elektrotechnischen Zeitschrift und Bothe an gleicher Stelle in Heft 13, Seite 166 des Jahrgangs 1916 berichtet. Wer sich mit der Frage dichtester Zugfolge auf Stadtschnellbahnen noch eingehender beschäftigen will, sei auf Kemmanns Darlegungen im Januarheft 1917 der Zeitschrift für Kleinbahnen verwiesen. Auch Regierungsbaumeister Christiansen behandelt die gleiche Frage in Heft 7 Jahrgang 1918 des „Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens“.

Baurat Ph. Pforr macht in Heft 21 der Zeitschrift „Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen“ den bemerkenswerten Vorschlag, für bestimmte Fälle eine Verkürzung der Schutzstrecke durch Einbau sogenannter „Drosselstrecken“, auf denen die Züge bei Überschreitung einer gewissen Höchstgeschwindigkeit selbsttätig abgebremst werden, zu erzielen. Nach seiner Meinung käme die Anwendung solcher Drosselstrecken besonders da in Frage, wo die Einfahrt in eine Haltestelle auf langem steilem Gefälle erfolgt. Die Überwachung der Zuggeschwindigkeit mittels Drosselstrecken erfolgt nun zwar auf der Neuyorker Untergrundbahn. Es handelt sich um Einrichtungen nach der Art der dort verwendeten Nachrück-Zeitsignale, über die auf Seite 24 der Kemmannschen „Vorstudien“ und in der aus derselben Feder stammenden, in der Zeitschrift für Kleinbahnen erscheinenden Aufsatzfolge über die selbsttätige Signalanlage der Berliner Hoch- und Untergrundbahn das wesentliche mitgeteilt ist (zu vgl. im Oktoberheft des Jahrganges 1916 die Seiten 709 und 710 und im Jahrgang 1917 auf Seite 20). Die Signale sind kurz vor dem Kriege eingebaut worden; über ihre Bewährung im Dauerbetrieb hat man sich diesseits nicht unterrichten können. Einer der ersten Signalfachleute, der amerikanische Ingenieur Brown, nach dessen Angaben die erste selbsttätige Signalanlage auf der Berliner Hochbahn eingebaut wurde, äußerte sich über die Einrichtung nicht gerade beifällig und widersprach den günstigen Berichten der Neuyorker Fachleute.

Als Mittel zur Erreichung möglichst dichter Zugfolge in den Stationsabschnitten hat die Berliner Hochbahn das erprobte Verfahren der Nachrücksignale ohne Zeitmesser angewendet, wie sie auch in London, und zwar ebenfalls grundsätzlich ohne selbsttätige Drosselung der Geschwindigkeit, zur Ausführung gebracht sind. Die Erfahrung mit diesen auf der Hochbahn bereits seit 1914 eingebauten Signalen sind durchaus günstig. Trotz überall auskömmlich bemessener Schutzstrecken ist die 1½-Minutenzugfolge auf der Berliner Hochbahn verbürgt, ohne daß es noch weiterer mechanischer Zutaten bedarf. Es darf angenommen werden, daß nicht beabsichtigt ist, die Zugdichte im fahrplanmäßigen Betrieb noch weiter zu steigern.

Die Betriebseinrichtungen sollten von verwickelteren Zutaten freigehalten werden. Größeres Gewicht ist darauf zu legen, daß die Fahrer von vornherein zu einer geschickten und stromsparenden Fahrweise erzogen werden und ihr Verantwortungsgefühl im Fahrdienste möglichst gestärkt wird. Im übrigen läßt sich für die Bestimmung der Schutzstreckenlängen eine feststehende Formel nicht geben, vielmehr hat hier von Fall zu Fall das auf eingehender Kenntnis der Betriebsverhältnisse beruhende Gefühl und die Erfahrung des entwerfenden Ingenieurs mitzusprechen. Von einer Schematisierung in dieser Richtung kann nicht dringend genug abgeraten werden.

W. M.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Der Achtstundentag.** Der Bezirkseisenbahnrat für die Direktionsbezirke Hannover und Münster faßte in seiner Sitzung in Hannover nach einem Vortrage des Eisenbahndirektionspräsidenten Wesener, zu dem sich die Mitglieder zustimmend äußerten, einstimmig folgenden Beschluß: „Eine Gesundung des Eisenbahnwesens sowie der deutschen Volkswirtschaft ist nach der fortgesetzten Erhöhung der Tarife nicht zu erwarten. Die Wurzel des Übels liegt in der allgemeinen Einführung des Achtstundentages, der ohne internationale Regelung für Deutschland vollständig untunlich erscheint.“

— **Die Verkehrslage im Ruhrgebiet.** Nachdem in den ersten Tagen des Juni die Schwierigkeiten im Abtransport der Brennstoffe, die sich in der zweiten Hälfte des Mai herausgestellt hatten, behoben worden sind, haben sich die Wagengestellung und der Versand verhältnismäßig glatt abgewickelt. In der letzten Zeit wurden werktäglich rund 20 650 Wagen gestellt, ohne daß Fehlziffern zu verzeichnen waren. Infolgedessen konnte frische Förderung abgefahren, auch von den Beständen wieder einige Mengen zum Versand gebracht werden. Die Lagerbestände beliefen sich am 12. Juni insgesamt auf 316 390 t. Auch der Verkehr zu den Duisburg-Ruhrorter Häfen und der Umschlag an den Kippern in Duisburg und Ruhrort hat sich in der vergangenen Woche regelmäßig gestaltet. Der Umschlag an Steinkohle und Koks in den genannten Häfen betrug werktäglich fast 29 000 t, so daß der noch günstige Wasserstand des Rheins und der zurzeit ausreichende Lagerraum ausgenutzt werden konnten. Der Brennstoffumschlag in den Zechenhäfen der Kanäle betrug arbeitstäglich 24 800 t. Kahnraum steht zurzeit genügend zur Verfügung.

— **Übergang der „Ersten Zone“ an Dänemark.** Die Eisenbahnen sind in der gesamten ersten Zone in der Nacht vom 17. auf den 18. Juni an die dänische Verwaltung übergegangen. Auch die Telegraphenverwaltung wurde von den dänischen Behörden übernommen. Für die telephonischen Gespräche mit Deutschland wurde die Kronentaxe eingeführt.

— **Der Kampf um die Ordnung im Berliner Verkehr.** Zahlreiche Eingaben und Beschwerden seitens der Benutzer der Stadt-, Ring- und Vorortbahn lassen erkennen, daß die Beförderungsbedingungen der Eisenbahn in vielen Fällen nicht beachtet werden. Um den sich stets mehrenden berechtigten Klagen der Reisenden abzuhelfen und die früheren geordneten Zustände auf der Stadt- und Ringbahn wiederherzustellen, sieht sich die Eisenbahnverwaltung zu außerordentlichen Maßnahmen gezwungen. Bereits in den nächsten Tagen werden auf der Stadt-, Ring- und Vorortbahn verschärfte Zugkontrollen eingerichtet, die die Aufgabe haben, in den Zügen auf Ordnung zu sehen, vor allem die zahlreichen Fahrgeldhinterziehungen in der zweiten, wie auch in der dritten Wagenklasse zu verfolgen. Weitere Aufgaben dieser neuen Kontrollen bestehen darin, diejenigen Reisenden festzustellen, die in den Nichtraucherabteilungen rauchen oder mit Traglasten (Holzsäcken, Obst- und Wäschekiepen usw.) nicht die hierfür vorgesehenen Abteile benutzen usw. Die neuen Kontrollen, die in Gruppen von sechs oder mehr Beamten zusammenarbeiten, um die einzelnen Züge möglichst schnell revidieren zu können, werden z. T. in Uniform, z. T. in Zivilkleidung ihren Dienst ausüben und mit den entsprechenden Ausweisen versehen sein. Zur Erleichterung der Einziehung der verwirkten Strafen sind die Beamten zu deren sofortiger Erhebung berechtigt und daher mit entsprechenden Nachlösekarten zu je 20 *M* ausgerüstet. Die Eisenbahnverwaltung hofft, durch diese neue Maßnahme endlich der vielen Betrügereien im Personenverkehr Herr zu werden und damit den vielfachen Wünschen der Reisenden entsprechen zu können.

— **Württembergischer Beirat der Verkehrsanstalten.** Am 18. Juni hielt der Beirat der Verkehrsanstalten eine fünfstündige Sitzung ab, in der sich der Präsident der Eisenbahndirektion Stuttgart, Dr. Sigel u. a. wie folgt äußerte: Die Erstellung des Fahrplanes seit Jahren eine zwangsweise läufige. Lokomotiv- und Wagenmangel, die Ablieferungen an die Entente und auch Kohlennot hätten die ordnungsmäßige Aufstellung eines Fahrplans unmöglich gemacht. Der Kohlenvorrat sei derzeit für drei Wochen ausreichend (früher zwei Monate). Die Finanzlage sei schwierig: Der Betriebsverlust in Deutschland betrage noch mehr als 13 Milliarden Mark, das Betriebsdefizit Württembergs einschließlich Verzinsung 170 Millionen Mark. Zur Beschaffung von Lokomotiven, Wagen usw. wurden allein 48 Millionen benötigt. Mittel zur Beseitigung des Defizits seien organisatorische Verbesserungen und Ersparnisse. Eine weitere Erhöhung

der Personentarife sei nicht in Aussicht zu nehmen. Gegenwärtig würden 48 % des Friedensfahrplans gefahren, für den Winter seien wieder Einschränkungen in Aussicht zu nehmen. Bei Aufstellung der Fahrpläne müsse zuerst auf den Arbeiterverkehr und dann auf den allgemeinen Personenverkehr Rücksicht genommen werden, der Schnellzugsverkehr würde in Berlin geregelt. Auch im Güterverkehr sei eine weitere Erhöhung der Tarife, die heute 472 % betrage, nicht zu empfehlen. Der Bau neuer Bahnen und die Erstellung neuer Bahnhöfe sei zurzeit ausgeschlossen.

— **Eine Erweiterung der Gepäckversicherung** durch die Europäische Güter- und Reisegepäckversicherungs-A.-G. ist soeben auf den Bahnhöfen bei allen Gepäckaufbewahrungsstellen der Deutschen Eisenbahnen eingeführt worden. Bei dieser neuen Versicherung handelt es sich um die zur Aufbewahrung gegebenen Gepäckstücke, die für die Zeit der Aufbewahrung vor Dieben geschützt werden können. Das Gepäck kann mit 500 ℳ oder einem vielfachen dieses Betrages bis zur Höhe von 25 000 ℳ versichert werden, womit auch die im Gepäck befindlichen Kostbarkeiten (Schmuckgegenstände, Perlen, Edelsteine usw.) bis zu 25 % der Gesamtversicherungssumme, jedoch nicht über 2000 ℳ, mitversichert sind. Die Versicherung beginnt mit dem Tage der Lösung der entsprechenden Wertmarke, die von der Aufbewahrungsstelle auf den Gepäckschein geklebt und mit besonderem Stempel entwertet wird, sie dauert bis zu dem Tage, an dem das Gepäck von dem Hinterleger von der Aufbewahrungsstelle abgeholt wird. Die Versicherungsgebühr ist 0,25 ℳ für jede 500 ℳ der Versicherungssumme. Grundsätzlich ausgeschlossen von der Versicherung sind folgende Wertgegenstände: Bargeld, Banknoten, Fahrkarten, Briefmarkensammlungen, Urkunden und Wertpapiere jeder Art und Filme sowie alle solche Gegenstände, die in unverschlossenen Behältnissen, in Mänteln, Reisedecken usw. enthalten sind.

— **Die Lage der deutschen Straßenbahnen.** Der Arbeitgeberverband der deutschen Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privatbahnen E. V. hat an die Magistrate und Stadtverordnetenversammlungen der Städte Deutschlands folgendes Schreiben gerichtet:

„Die deutschen Straßenbahnen stehen dicht vor ihrem wirtschaftlichen Zusammenbruch. Wir halten es für unsere Pflicht, in letzter Stunde noch einmal unsere warnende Stimme zu erheben. Die ausschlaggebende Ursache des Niederbruchs ist neben der weitgehenden Einschränkung der Arbeitszeit die gänzlich unhaltbare Lohnpolitik einzelner Städte, namentlich der Stadt Berlin. Das Lohnkonto ist, abweichend von den meisten Industrien, bei den Straßenbahnen der wichtigste Faktor der Wirtschaftsrechnung, da die Löhne mehr als die Hälfte der Gesamtausgabe ausmachen. Nun sind die Löhne und die in gleicher Weise zu Buche schlagenden sozialen Vergünstigungen der Straßenbahnen bei einem Teil der Städte in einer Weise gesteigert worden, daß dadurch alle Grundsätze einer verständigen Wirtschaftspolitik über den Haufen geworfen werden. Das stärkste in dieser Beziehung dürfte die Stadt B e r l i n geleistet haben. Nachdem Berlin erst vor wenigen Wochen aus freien Stücken die Löhne weit höher, als sie durch ein Schiedsgericht zugebilligt waren, festgesetzt hatte, hat die Stadt jetzt, obwohl die Lebenshaltung nicht teurer geworden ist, erneut Forderungen der bei den städtischen Linien (nicht zu verwechseln mit der Großen Berliner Straßenbahn) beschäftigten Straßenbahner bewilligt, die alles bisher Dagewesene in den Schatten stellen. Diese Zugeständnisse setzen den reinen Lohn der Straßenbahner für die Arbeitsstunde auf rund das 11-fache des Friedenslohnes fest. Unter Berücksichtigung der sozialen Vergünstigungen aller Art (erhöhte Bezahlung an Sonntagen, 4 Wochen Urlaub nach drei Dienstjahren, volle Krankenbezahlung, Verbesserung des Pensionsrechtes usw.) beträgt die Aufwendung der Verwaltung etwa das 14- bis 15-fache der Friedensvergütung für die Arbeitsstunde. Die städtischen Straßenbahner Berlins erhalten also nicht nur ihren Friedenslohn in Gold, sondern — da die Goldmark zurzeit neunmal so hoch wie die Papiermark steht — mehr als das anderthalbfache der Friedensvergütung in Gold. Eine solche Wirtschaftspolitik wäre nur möglich, wenn auch das anderthalbfache an Lebensgütern gegenüber der Friedenszeit zur Verteilung bereitstände. In Wirklichkeit weiß jedermann, daß wenig mehr als die Hälfte der Friedensmenge vorhanden ist. Nun wissen wir aus den vielen Lohnschiedsgerichten im Reiche, wie überall auf die Berliner Lohnverhältnisse verwiesen wird, und fast immer mit vollem oder teilweisem Erfolg!

Diese Lohnbelastung zu tragen, sind die Straßenbahnen unfähig. Denn sie sind nicht in der Lage, beliebig ihre Tarife zu erhöhen, wie vielleicht manche Industrien ihre Verkaufspreise. Sie können ihr Leistung auch nicht zu hohen Valutapreisen ins Ausland verkaufen, sie sind vielmehr auf das unter der Teuerung ohnehin aufs schwerste leidende, mehr und mehr verarmende Inlandspublikum angewiesen. Die Benutzung der Straßenbahn ist nur zum Teil eine unvermeidliche Notwendigkeit, vielfach ein Bequemlichkeitsluxus. Namentlich der immer mehr verarmende Mittelstand kann sich diesen Luxus im bisherigen Umfange, selbst bei längeren Wegen, einfach nicht mehr leisten. So kommt mit Notwendigkeit bei dem ständigen Ansteigen der Tarife die Grenze, an der die Enthaltung des Publikums vom Straßenbahnfahren einen Ausfall herbeiführt, der größer ist, als die durch die Tariferhöhung erzielte Mehreinnahme. Von diesem Zeitpunkt an beginnt dann notwendig der Verfall; nach anfänglichen Betriebseinschränkungen wird schließlich die Betriebseinstellung unvermeidlich.

Bisher ist in folgenden Städten der Betrieb eingestellt: Jena, Lahr, Würzburg, Naumburg, Zittau, Meißen, Heilbronn, Zerbst, Freiberg i. S., Landsberg a. W., Wittenberg, Eberswalde, Altenburg i. S. In nachstehenden Städten ist eine Einstellung des Betriebes in Aussicht genommen: Liegnitz, Darmstadt, Solingen, Osnabrück, Bielefeld, Bernburg, Guben, Gera. In Berlin, Hamburg, Leipzig, Halle und anderen Großstädten beginnt man mit Betriebseinschränkungen, teilweise erörtert man die Abbestellung oder den Auslandsverkauf bestellter Motorwagen.

Wir fassen zusammen: Werden die ungeheuerlichen Zugeständnisse an die Berliner städtischen Straßenbahner auf die übrigen Berliner Verkehrsunternehmungen (Große Berliner Straßenbahn, Hochbahn u. a.) und von da aus weiter auf die anderen Straßenbahnbetriebe im Reich übertragen, so dürfte das Schicksal aller Straßenbahnen in Kürze besiegelt sein.

Die Städte sollten die verheerenden Folgen ihrer Wirtschaftspolitik bedenken. Mit dem Stillstand der Straßenbahnen werden zahllose Personen erwerbslos, indirekt aber wird durch ihn die Existenz vieler anderer Industriezweige beeinträchtigt oder gar in Frage gestellt. Selbstverständlich werden auch die eigenen Finanzen der Städte durch den Zusammenbruch ihrer Bahnen außerordentlich beeinflußt. Bliebe z. B. bei der Großen Berliner Straßenbahn die Einnahme für den Fahrgast nur um 10 ₰ hinter den Selbstkosten zurück, so würde dies schon einen Jahresverlust von mehr als 70 Millionen Mark bedeuten. Der in manchen Köpfen aufgetretene Gedanke, die Straßenbahnbetriebe durch Deckung der Verluste aus dem allgemeinen Steuersäckel k ü n s t l i c h am Leben zu erhalten, ist undurchführbar, nachdem das Reich alle irgend wie ergiebigen Steuerquellen für sich selbst in Anspruch genommen hat. Auch die A r b e i t n e h m e r selbst dürften bei ruhiger Abwägung der Sachlage kein Interesse daran haben, die Sachlage zum äußersten zu treiben, weil die geschilderte Notlage der Unternehmungen zu weitgehenden Entlassungen führen muß.

Der unterzeichnete Verband hat die ihm angehörenden Betriebe angewiesen, diesen Gesichtspunkten Rechnung zu tragen, insbesondere zur Wahrung der Lebensfähigkeit der Verkehrsunternehmungen Forderungen, wie w e i t e r e E r h ö h u n g d e r E n t l o h n u n g u n d d e s U r l a u b s, B e z a h l u n g d e r i n d i e W o c h e f a l l e n d e n F e i e r t a g e, L o h n a u f s c h l a g f ü r d i e S o n n t a g e usw., a b z u l e h n e n. Aber nicht nur der weiteren Steigerung der Unkosten muß Einhalt geboten werden, vielmehr ist ein als baldiger A b b a u d e r L ö h n e unumgänglich notwendig, wenn das Verkehrswesen nicht zugrunde gehen soll."

— **Die süddeutschen Verkehrsorganisationen gegen den Umsturz.** Durch einen einstimmig gefaßten Beschluß haben — wie die „D. Allg. Ztg." mitteilt — die in der Arbeitsgemeinschaft vereinigten Organisationen des Verkehrspersonals von Bayern, Württemberg und Baden bekanntgegeben, „daß sie auf dem Boden der Reichs- und Länderverfassungen stehen. Sie werden sich gemeinsam gegen jeden gewaltsamen Umsturz wenden, ob er von links oder recht kommt. Das Eisenbahn- und Postpersonal wird derartige Versuche unverzüglich durch Stillegung des gesamten Verkehrs im Keime ersticken."

Österreich.

— **Die Einbeziehung der Geschäfte der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen in den engeren Wirkungskreis des Staatsamtes für Verkehrswesen.** Aus der hierüber ergangenen Dienstanweisung wird nachstehendes wiedergegeben: Die von der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen bisher besorgten Geschäfte werden nach dem Gesetze vom 21. Oktober 1919, betreffend Auflösung der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen und Einbeziehung der Geschäfte derselben in den Wirkungskreis des Staatsamtes für Verkehrswesen vom Tage des Inkrafttretens des Gesetze

das ist vom 1. Januar 1920 an, in den engeren Wirkungskreis des Staatsamtes für Verkehrswesen einbezogen. Es wird mithin die zur Wahrung der Ordnung und Sicherheit des Baues und Betriebes auf den dem öffentlichen Verkehr übergebenen Staats- und Privatbahnen im Sinne der bestehenden Gesetze, Verordnungen und namentlich im Sinne der Bestimmungen der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, RGBl. Nr. 1 aus 1852, notwendige Aufsicht und Überwachung nunmehr in vollem Ausmaße von den sachlich in Betracht kommenden Stellen des Staatsamtes für Verkehrswesen einschließlich des neuerrichteten Departements 25 allein auszuüben sein. Diese Stellen werden darüber zu wachen und darauf hinzuwirken haben, daß alle den Bahnbestand und dessen Einrichtungen, den Bahnerhaltungs- und Bahnaufsichtsdienst, den Verkehrsdienst, den Zugförderungs- und den Werkstättendienst betreffenden Bestimmungen der Gesetze, Konzesssionsurkunden, Verordnungen, Erlässe, Vorschriften, Instruktionen usw. genau befolgt und daß die wahrgenommenen Mängel und Gebrechen so rasch wie möglich beseitigt werden. Die demnach auszuübende Aufsicht hat sich mit den im Gesetze über Bahnen niederer Ordnung vorgesehenen Beschränkungen auch auf die Kleinbahnen zu erstrecken. Von den Schleppbahnen sind dieser Aufsicht unterworfen:

a) alle dem öffentlichen Verkehr dienenden Schleppbahnen,
b) die nicht dem öffentlichen Verkehr dienenden Schleppbahnen, jedoch nur α) wenn sie mit gleicher Spurweite in eine öffentliche Bahn derart einmünden, daß ein Übergang von Fahrzeugen stattfinden kann und auch ein Übergang der Lokomotiven der öffentlichen Eisenbahn auf die Schleppbahn gestattet ist, β) wenn sie wegen regelmäßiger Personenbeförderung oder aus anderen Gründen der eisenbahnbehördlichen Aufsicht unterstehen, γ) soweit sie gänzlich oder zum Teil auf dem Boden der öffentlichen Eisenbahnen liegen.

Für die Überwachung der Einhaltung der gesetzlich und aufsichtsbehördlich angeordneten Maßnahmen zum Schutze der Bediensteten wird im Verbande der Verkehrssektion ein eigenes Departement 25 errichtet, dem nachstehende Geschäfte zur Behandlung zugewiesen werden:

1. Überwachung der schutztechnischen Einrichtungen an den ortsfesten Anlagen und den Fahrbetriebsmitteln aller Staats-, Privat-, Lokal-, Klein- und Schleppbahnen sowie deren Bauten im Selbstbetrieb (Regiebauten) und Hilfsanstalten, das sind Anstalten für die Herstellung und Ausbesserung der Fahrzeuge und Betriebseinrichtungen (Haupt- und Betriebswerkstätten, Signalwerkstätten u. dgl.), Anstalten für die Erzeugung von Bau- und Verbrauchsstoffen für Bahnzwecke (Steinbrüche und Schotterquetschen, Schotter- und Sandgruben, Holztränkanstalten, Fahrkartendruckereien, Steindruckanstalten, Schmieden, Spenglereien u. dgl.), Beleuchtungsanstalten (elektrische Kraftwerke, Steinkohlen- und Ölgasanstalten, Azetylenanlagen, für Beleuchtung und autogene Metallbearbeitung, Luftgasanlagen u. dgl.), ferner der Wohlfahrts- und Wirtschaftsanstalten.

2. Überwachung der zur Verhütung von Verkehrsunfällen besonders getroffenen Vorsorgen und der zur Rettung erforderlichen Mittel hinsichtlich Beschaffenheit und Ausmaß.

3. Überwachung der Einhaltung und Durchführung der Dienstordnungen, Arbeitsordnungen oder Arbeitsverträge und aller übrigen gesetzlichen, verordnungsmäßigen oder sonstwie aufsichtsbehördlich angeordneten sozialen Maßnahmen, die sich auf die Bediensteten der im Punkte 1 bezeichneten Betriebe beziehen, ferner insbesondere die Wahrung der Rechte dieser Bediensteten und Aufsicht über die Ausübung der den Bediensteten auferlegten Verpflichtungen in schutztechnischer Hinsicht.

4. Mitwirkung bei der Erstellung oder Abänderung von einschlägigen Gesetzen und Vorschriften.

5. Behandlung der von den Bahnverwaltungen zu erstattenden Anzeigen über Unfälle bei Bauten im Selbstbetriebe der Eisenbahnen und in den Eisenbahnhilfsanstalten, durch die Bedienstete gefährdet oder beschädigt wurden (erforderlichenfalls Erhebung solcher Unfälle an Ort und Stelle).

6. Mitwirkung bei der Genehmigung der Arbeitsordnungen der Staats- und Privatbahnen und Genehmigung der Arbeitsordnungen ihrer Hilfsanstalten und Regiebauten, sofern es sich um Staatsbahnbetriebe handelt, einvernehmlich mit den beteiligten Departements.

7. Fallweise Mitwirkung bei der Vermittlung anläßlich von Ausstandsbewegungen der Eisenbahnbediensteten.

8. Handhabung des Gesetzes vom 28. Juli 1902, betreffend die Regelung des Arbeitsverhältnisses der bei Regiebauten von Eisenbahnen und in deren Hilfsanstalten verwendeten Arbeiter und im Sinne der Punkte 1 und 2 Mitwirkung bei der Handhabung: a) der Ministerialverordnung vom 10. September 1912, betreffend die Herstellung und Verwendung von Azetylen sowie den Verkehr mit Kalzium-Karbid, b) der Ministerialverordnung vom 18. Juli 1906, mit der Vorschriften für die Herstellung, Benutzung und Instandhaltung von Anlagen zur Verteilung und Verwendung brennbarer Gase erlassen wurden (Gasregulativ), soweit es sich um den Betrieb von Eisenbahnen handelt, c) der Ministerialverordnung vom 23. Januar 1901, betreffend den Verkehr mit Mineralölen, und d) der Ministerialverordnung vom 2. Juli 1877 und vom 29. Mai 1899, betreffend den Verkehr mit Sprengmitteln.

In diesem Departement wird ein ärztliches Spezialreferat errichtet, dem folgende Geschäfte hinsichtlich aller Bahnen zugewiesen sind: 1. Prüfung der Rettungseinrichtungen; 2. Überwachung der Ausbildung der Bahnbediensteten in der ersten Hilfeleistung bei Unglücksfällen und plötzlichen Erkrankungen vor der Ankunft eines Arztes; 3. Überwachung der Durchführung der Bestimmungen über die körperliche Eignung der Eisenbahnbediensteten für den äußeren Eisenbahndienst (Gesicht, Gehör usw.); 4. Überwachung der bei Eintritt von Seuchen zu treffenden Vorsorgen; 5. Überwachung der Entseuchungseinrichtungen und Anlagen; 6. Überwachung der personenführenden Züge hinsichtlich ihrer gesundheitlichen Beschaffenheit einschließlich der Speise- und Schlafwagen; 7. gesundheitliche Überwachung der Bahnhöfe, Werkstätten, Heizhäuser, Bedienstetenhäuser usw.; 8. Überwachung der gesundheitlichen Obliegenheiten der Bahnärzte; 9. Untersuchung der Beschaffenheit des Trinkwassers, sowie fallweise Mitwirkung bei der Prüfung der Lüftungsverhältnisse in langen Tunneln; 10. Mitwirkung bei Erhebungen aus Anlaß von Unfällen, welche durch die Nichtbeachtung sichtbarer Signale oder durch körperliche Gebrechen der Betriebsbediensteten entstanden sind; 11. Oberaufsicht über den kassenärztlichen Dienst bei den Betriebskrankenkassen.

Dem neuerrichteten Departement werden fünf Bedienstete der österreichischen Staatsbahnen im Einvernehmen mit dem Zentralausschusse der Personalvertretungen der österreichischen Staatsbahnen zur Dienstleistung zugewiesen werden. Diese Bedienstete sollen verschiedenen Dienstzweigen und Verwendungsgruppen angehören und müssen für die Versehung ihres Dienstes die erforderliche Eignung besitzen. Die Zeitdauer ihrer dienstlichen Verwendung im Staatsamte für Verkehrswesen ist grundsätzlich nicht beschränkt. Falls jedoch der Zentralausschuß der Personalvertretungen der österreichischen Staatsbahnen den Austausch dieser Bediensteten verlangt und hierfür geeignete Bedienstete namhaft macht, wird diesem Verlangen entsprochen werden.

Den Bediensteten dieses Departements liegt es ob, anläßlich der Bereisung der Strecken alle Unzukömmlichkeiten in schutztechnischer Hinsicht wahrzunehmen, die Nichtbefolgung der gesetzlich, verordnungsmäßig oder sonstwie aufsichtsbehördlich angeordneten Maßnahmen zum Schutze der Eisenbahnbediensteten festzustellen und die wahrgenommenen Anstände im Rahmen des Departements, erforderlichenfalls im Einvernehmen mit den beteiligten Dienststellen des Staatsamtes für Verkehrswesen zu behandeln.

Außerdem haben sie fallweise oder zu bestimmten Zeitpunkten über ihre Tätigkeit dem Zentralausschusse der Personalvertretungen der österreichischen Staatsbahnen zu berichten.

— **Südbahn.** Der in den Schnellzügen Nr. 207 und 208 durchlaufende Wagen Wien-Westbahnhof-Meran über Salzburg-Innsbruck-Bozen-Gries ist seit 15. d. M. aufgelassen, und es wird an dessen Stelle nur noch ein durchlaufender Wagen 1. und 2. Klasse von Wien-Westbahnhof nach Innsbruck H. B. geführt. Der durchlaufende Verkehr Wien-Meran wird seit 15. d. M. mit Wagen 1., 2. und 3. Klasse ab Wien-Südbahnhof über Bruck, Leoben, Klagenfurt, Villach, Franzensfeste wie folgt stattfinden: Ab Wien-Südbahnhof mit Zug 1109 jeden Dienstag und Freitag (ab 9 Uhr 20 Min. abends), an Wien-Südbahnhof gleichfalls jeden Dienstag und Freitag (an 7 Uhr 5 Min. früh).

— **Eilschiffverkehr zwischen Linz und Wien und tägliche Postschiffahrten zwischen Wien und Budapest.** Am 13. d. M. gelangte im Personenschiffsdienste der Ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft der Sommerfahrplan zur Einführung. Neben den schon nach dem Frühjahrsfahrplan bestehenden Postschiffahrten auf der Strecke Passau-Linz-Wien und den Lokalschiffverkehren auf der Strecke Passau-Linz und Grein-Melk-Spitz-Krems-Hollenburg finden zwischen Wien-Linz in beiden Richtungen tägliche Eilschiffahrten statt. Gleichzeitig wird der vorübergehend auf dreimal wöchentliche Fahrten eingeschränkte Postschiffverkehr zwischen Wien, Preßburg und Budapest auf tägliche Fahrten in beiden Richtungen erweitert. Demgemäß werden nach dem Sommerfahrplan auf der Strecke Linz-Wien in beiden Richtungen täglich zweimalige Personenschiffverbindungen mit unmittelbarem täglichem Anschluß auf der Strecke zwischen Wien und Budapest und mit dreimal wöchentlichem Anschluß zwischen Budapest und Baja (südslawische Einbruchsstation) stattfinden. Diese Neueinfüh-

rungen bilden eine wesentliche Verbesserung des Personenverkehrs auf der Donau und ermöglichen eine bequeme und zuverlässige Verbindung zwischen den Donaustationen Deutschlands, Österreichs, der Tschechoslowakei und Ungarns im Anschlusse an die südslawische Grenze.

— **Wiens neuer Straßenbahntarif.** Die Direktion der Wiener städtischen Straßenbahnen beabsichtigt, vom 8. Juli d. J. ab eine neuerliche Erhöhung der Tarife vorzunehmen, um die durch einen neuen Kollektivvertrag, der mit Gültigkeit bis Ende April 1921 geschlossen wurde, und um 225 Millionen Kronen erhöhte Personalkosten — 350 Millionen waren ursprünglich gefordert — bedingt, tunlichst zu decken. Obwohl die mit ihrem 14-Hellertarif ursprünglich außerordentlich billigen Wiener Straßenbahnen nun bei Erhebung eines 3 Kronen-Tarifes, wodurch seit dem Vorjahre eine 500-prozentige Steigerung des Tarifes eintritt, zu den teuersten städtischen Straßenbahnen zählen dürften, sollen daraus nur 135 Millionen Mehreinnahmen entstehen, so daß für den noch verbleibenden Fehlbetrag von 90 Millionen Kronen anderweitige Deckung gesucht werden muß. Man wagt es nicht, den Tarif um volle 100 %, d. h. auf 4 K. zu erhöhen, da man allzustarken Abfall befürchten müßte. Wiens Bevölkerung wird durch diese neue Erhöhung der Straßenbahntarife außerordentlich hart betroffen, da z. B. Netzkarten, die bisher monatlich 310 K. kosteten, nun auf 450 K. oder 5400 K. für das Jahr erhöht worden. Geringfügige Ermäßigungen sind durch Vorverkauf von je 10 Stück direkter Fahrkarten zum Preise von 26 K., von Karten für Frühfahrten bei Antritt der Fahrt vor 8 Uhr morgens zum Preise von 18 K. und von Hin- und Rückfahrkarten bei Fahrtantritt vor 8 Uhr morgens und Rückfahrt zwischen 2 Uhr nachmittags und 9 Uhr abends zum Preise von 36 K. beabsichtigt. Daß Fahrten zum Wettrennplatz in der Freudenau, abzweigend vom Hauptnetz an Nichtrenntagen 1,50, an Renntagen 15 K. (das zehnfache!) also für Hin- und Rückfahrt 30 K. kosten sollen, trifft die zahlreichen im Dienste dorthin fahrenden Personen noch härter, als die vielen, die berufsmäßig gezwungen sind, Nachtverkehrswagen zu benutzen, bei denen die Fahrt 6 K. kosten wird. Da auch die in Wien einmündenden Staats- und Privatbahnen im Lokalverkehre bis zur Entfernung von 9 km bei Benutzung der III. Klasse 3,60 K., der II. Klasse 7,20 K. erheben, wird es Minderbemittelten erschwert, wenn nicht unmöglich gemacht, außerhalb Wiens oder entfernt von der Arbeitsstätte zu wohnen. Leopold Stockert.

Niederlande.

— **Der Transportarbeiterbund gegen den Krieg.** Der Vollzugsausschuß des Internationalen Transportarbeiterbundes in Amsterdam hat, wie die „D. Allg. Ztg." meldet, an die Transportarbeiter und Eisenbahnorganisationen aller Länder eine Mitteilung gerichtet, worin sie unter Hinweis auf die von dem Kongreß in Christiania angenommenen Resolutionen gegen Krieg, Militarismus und Kapitalismus aufgefordert werden, über folgende zwei Punkte Bericht zu erstatten: 1. Ob die Organisation bereit ist, die in den Resolutionen niedergelegten Gedanken und Forderungen zu propagieren. 2. Ob sie bereit ist, im Falle eines drohenden Krieges einen eventuellen Aufruf des Generalrates des Interalliierten Transportarbeiterbundes zum Generalstreik in allen Transportbetrieben Folge zu leisten.

Übrige europäische Länder.

— **Achtstundentag bei den schwedischen Staatsbahnen.** Die Staatsbahndirektion hat nunmehr einen Entwurf zu neuen Dienstbestimmungen für die Staatsbahnen auf Grund der neuen Arbeitszeitgesetze ausgearbeitet. Er enthält im allgemeinen eine Herabminderung der Dienstzeit des stationären Personals von 280, 252 und 234 Stunden, des Bahnpersonals von 260 und des Fahrpersonals von 250 Stunden auf 208 Stunden in 30 Tagen. Nach Ansicht der Eisenbahndirektion, die sich in Übereinstimmung mit der des Personalausschusses befindet, ist es gerechtfertigt — mit Ausnahme bestimmter Dienstleistungen einfacherer Art, wie der Nachtwächter und Türsteher — bei einer Anzahl kleinerer Stationen für alles Personal 9 oder 10 Stunden an Stelle von 8 Stunden im Mittel für den Tag anzusetzen, so daß hier die Dienstzeit auf 234 und 260 Stunden für den Monat mit 30 Tagen ausgedehnt würde. Die Fahrdienstzeit in 30 Tagen für Lokomotivführer und Lokomotivheizer auf Zügen von 35 km Geschwindigkeit und darüber will die Direktion in Übereinstimmung mit dem Ausschuß auf 140 Stunden festsetzen. Sie hält dabei die Gefahr der Überanstrengung für ausgeschlossen. Die Vertreter des Lokomotivpersonals hatten 130 Stunden vorgeschlagen.

Die Kostenberechnungen für 208, 234 und 260 gegen 208 Stunden in 30 Tagen für das ganze Personal wie nach den verschiedenen Fahrplanvorschlägen und mit zwei freien Tagen gegen vier ergeben verschiedene Kostenmehrungen. Mit zwei freien Tagen ergeben sich folgende Fälle: Personalvermehrung 540, 600, 682 und 742 Mann und 2 713 000, 2 940 000, 3 373 000 und 3 599 000 Kr. Kostenmehrung. Mit vier freien Tagen lauten die betreffenden Zahlen 1294, 1363, 1479 und 1548 Mann und 6 227 000, 6 605 000, 7 087 000 und 7 465 000 Kr., wozu noch die Kostenmehrung für die Bahnabteilung bei der jetzigen Anzahl freier Tage mit 1 827 000 Kr. und mit vier freien Tagen mit 928 000 Kr. kommt. Außer diesen unmittelbaren Kostenmehrungen treten noch gewisse mittelbare ein für besondere Arbeitskraft für Reinigung u. a. und für vermehrte Überzeit u. a. mit 1 Million Kronen oder bei vier freien Tagen mit 1,7 Millionen Kronen.

Im Hinblick auf die gegenwärtigen bedenklichen wirtschaftlichen Verhältnisse glaubt die Verwaltung ihrerseits über die Berechnungen nach diesem Vorschlag, der zusammen eine Kostenmehrung von über 4 Millionen Kronen ausmacht, nicht hinausgehen zu können und lehnt daher jeden anderen Vorschlag bei der Regierung bestimmt ab. Die Direktion erinnert daran, daß mit dem am 1. Juli 1920 in Kraft tretenden neuen Lohnstatut der Verkehrsanstalten und mit dem beim gegenwärtigen Reichstag in Behandlung befindlichen Vorschlag einer besonderen Teuerungszulage noch ganz wesentlich vermehrte Personalkosten hinzutreten, für welche die Eisenbahndirektion ebensowenig wie für die durch die neuen Dienstzeitbestimmungen bedingten Mehrkosten in den Verkehrseinkünften Deckung hat, soweit dies bei den jetzigen Verkehrsverhältnissen auf den Staatsbahnstrecken vorausgesehen werden kann.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnerstreik in Indien.** Reuter meldet aus Lahore vom 17. Juni: 1000 Eisenbahner sind aus Unzufriedenheit mit dem Ergebnis des kürzlich erst beendeten Eisenbahnerstreiks heute wieder in den Ausstand getreten. Der Streik dehnt sich auch auf andere Plätze des nordwestlichen Bahnnetzes aus.

— **Der Suezkanal im Jahre 1919.** Dem Jahresbericht der Suezkanal-Gesellschaft für 1919 entnimmt die „D. Allg. Ztg." folgende interessante Mitteilungen: Die Ergebnisse des Jahres 1919 stellen den ersten Ausgleich für die Opfer dar, die das Unternehmen während des Krieges zu tragen hatte. Trotzdem ist der Umfang der Schiffsbewegungen im Kanal noch weit entfernt, die Höhe der Vorkriegszeit zu erreichen. Der Verkehr im Jahre 1919 übertrifft den des Jahres 1918 sehr erheblich, war aber noch 20 % unter dem des Jahres 1913. Die Gütermasse, die durch den Kanal befördert wurde, übersteigt zwar diejenige von 1918 um etwa 6 Millionen Tonnen, bleibt damit aber hinter der von 1913 um fast 12 Millionen Tonnen zurück. Daß die Verkehrseinnahmen die Zahl von 142 886 340,72 Fr. und damit einen Mehrbetrag von 17 Millionen gegenüber den Einnahmen von 1913 erreicht haben, ist allein dem Anwachsen der Frachttarife und der Erhöhung der Kanalgebühren zuzuschreiben, die von 6,25 Fr. auf 8,50 Fr., also um 36 % gestiegen sind. Der Verkehr von Norden nach Süden wurde besonders durch die bedeutende Verminderung der Kohlenverschiffungen getroffen und hat nur 3 762 000 t erreicht. Wenn diese Zahl auch einer Zunahme von 133 % im Vergleich zu 1918 entspricht, so bedeutet sie doch eine Abnahme von 66 % im Vergleich zu 1913. Der Verkehr von Süden nach Norden war lebhafter und erreichte die Gesamtsumme von 10 211 000 t, was ein Weniger von 29 %, mit 1913 verglichen, dagegen im Vergleich zu 1918 ein Mehr von rund 4 Millionen Tonnen darstellt. Die Zunahme des Verkehrs während des Jahres 1919 ist jedoch nicht allein dem Wiederanwachsen der Gütertransporte zuzuschreiben. Die Militärtransporte und vor allem die Wiederheimführung der Truppen haben zu einer außerordentlichen Ausdehnung des Verkehrs geführt. Dieser Teil der Transporte wird in diesem Jahre keine so bedeutende Rolle mehr spielen; anderseits ist zu hoffen, daß sich die Verkehrszahlen nicht verringern werden. Ein glückliches Vorzeichen hierfür ist die Tatsache, daß die indischen Ernten, deren schlechtes Ergebnis im letzten Jahre einen großen Ausfall brachte, für dieses Jahr sehr zufriedenstellend zu werden versprechen. Ebenso werden Manufakturartikel in steigender Menge wieder auf dem Verkehr von Norden nach Süden erscheinen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Gebühren.

Nordhausen-Wernigeroder-Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde werden ab 1. Juli d. J. die Umlade- und Rollbockgebühren sowie die Pfennigzuschläge erhöht. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Die Direktion. (638)

2. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Ostdeutsch- und mitteldeutsch-südwestdeutscher Tiertarif.

Am 1. Juli 1920 werden die Abfertigungsbefugnisse der Stationen Breslau Ost und Breslau West beschränkt. Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 21. Juni 1920. (644)
Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Am 1. Juli 1920 tritt zum Tarif der Nachtrag VI in Kraft, wodurch der Nachtrag V aufgehoben wird. Der Nachtrag VI enthält im wesentlichen die seit Ausgabe des Nachtrags IV eingetretenen noch gültigen Änderungen, eine Neuausgabe aller noch bestehenden Ausnahmetarife, sowie einige neue Ausnahmetarife 2 a für Torfstreu usw., 4 für Düngekalk, 5 für Wegebaustoffe, 5 c für Steingrus usw. und 6 (Brennstofftarif), ferner verschiedene Änderungen im Warenverzeichnis des Ausnahmetarif 2.

Verkaufspreis des Nachtrags 1 ℳ.

München, den 19. Juni 1920. (634)
Tarifamt
beim Reichsverkehrsministerium.
Zweigstelle Bayern.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 2.

Vom 1. Juli 1920 an erhält die Ladestelle Rottluff volle Abfertigungsbefugnisse. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen.

Dresden, am 23. Juni 1920. (640)
Eisenb.-Generaldirektion.

Württ. Binnen-Gütertarif (Tfv. 39 a).

Mit Gültigkeit vom 20. August 1920 wird Gipssteinschutt (Gipssteinabraum) vom Ausnahmetarif 5 c ausgeschlossen. Ferner werden mit sofortiger Gültigkeit einige weitere Änderungen durchgeführt.

Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Stuttgart, den 17. Juni 1920. (635)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr. Gemeinsames Heft.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1920 werden Sonderbestimmungen für Breslau Odertorbahnhof, Breslau Ost und Breslau West eingeführt. Ferner wird die Station Groß Steinort (Ostpr.) in den Tarif einbezogen. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 22. Juni 1920 (639)
Eisenbahn-Generaldirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Wechselverkehr Sachsen-Bayern rechtsrh. Netz, Bayern pfälz. Netz, Baden und Württemberg, Tarifhefte 7, 8, 9 und 11 B.

Am 1. Juli 1920 wird die sächsische Station Rottluff mit der Dienstbeschränkung OK in den direkten Verkehr einbezogen. Die Tarifentfernungen werden durch Anstoß von 7 km an die Entfernungen für Grüna (Sa.) ob. Bf. gebildet.

Dresden, den 22. Juni 1920. (637)
Eisenbahn-Generaldirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 24. Juni 1920 ab wird der im Verkehr mit den Bahnhöfen der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn zu erhebende Frachtzuschlag für Kohlen in Wagenladungen von 25 ₰ auf 23 ₰ für 100 kg ermäßigt. Näheres enthält die am 24. Juni 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 18. Juni 1920. (647)
Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

Am 1. Juli 1920 werden die sächsische Station Rottluff und die Stationen Elten, Elten Grenze und Welle der Eisenbahndirektion Essen in den Tarif aufgenommen. Näheres enthält unser Verkehrsanzeiger und der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preuß.-hess. Staatseisenbahnen.

Dresden, am 23. Juni 1920. (641)
Eb.-Generaldirektion
namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits und Dänemark, Schweden und Norwegen andererseits.

Am 1. Juli 1920 tritt ein neuer Verbandsgütertarif Teil II für den Verkehr mit Schweden und Norwegen in Kraft. Der Tarif ist als Doppelwährungstarif aufgestellt; er enthält die deutschen Schnittfrachtsätze in Pfennig und die nordischen Schnittfrachtsätze in Öre. In den Tarif sind mit Ausnahme der schleswig-holsteinischen Stationen in beschränktem Umfange frühere deutsche und nordische Verbandsstationen aufgenommen. Die Erweiterung des Tarifs auf schleswig-holsteinische Stationen wird nach Regelung der deutsch-dänischen Grenzverhältnisse vorbehalten.

Gleichzeitig mit der Einführung des neuen Verbandsgütertarifs Teil II erhält im Verbandsgütertarif Teil I, Abteilung A die Besondere Zusatzbestimmung 4 des Artikels 12 eine der Frachtberechnung im Verkehr mit Schweden und Norwegen in 2 Währungen Rechnung tragende neue Fassung.

Im Verbandsgütertarif Teil I, Abteilung B werden aus dem gleichen Anlaß die Bestimmungen über die Abrundung der Fracht (§ 1 Absatz 3) und die Vorschriften über die Frachtberechnung bei den Gütern geändert, die der Umbehandlung an der deutsch-nordischen Grenze unterliegen.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Altona, den 19. Juni 1920. (633)
Eisenbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1920 ab wird die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Brohlthal-Eisenbahn bei Wagenladungen zu erhebende Zuschlagsfracht von 10 ℳ für den verwendeten Vollspurwagen erhöht auf 30 ℳ. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 21. Juni 1920. (646)
Eisenbahndirektion

Güterverkehr bad.-schweiz. Übergangsstationen—Schweiz.

Der Ausnahmetarif Nr. 16 für Edelmetalle und Geld in Eilfracht, dessen Anwendung seit 22. Oktober 1917 eingestellt ist, wird ohne Ersatz aufgehoben. Die Tarifstelle Fässer, hölzerne, der schweiz. Güterklassifikation erhält eine geänderte Fassung. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 19. Juni 1920. (636)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II und deutsch-dänischer Tiertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Flensburg Weiche des Direktionsbezirks Altona in den deutsch-dänischen Gütertarif einbezogen. In den Vorschriften für die vorläufige Regelung des Güter-, Kohlen- und Tierverkehrs mit Dänemark ist nachzutragen, daß an die Stelle von Hvidding und Vamdrup die Station Tonder (Tondern) und Paddeborg (Pattburg) als Umbehandlungsstation für die Umbehandlung von einzelnen Stücken Vieh gemäß § 11 der Tarifvorschriften des deutsch-dänischen Tiertarifs treten. Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Altona, den 22. Juni 1920. (642)
Eisenbahndirektion.
namens der Verbandsverwaltungen.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1920 ab wird die für die Überführung von Wagenladungen zwischen Bentheim und Bentheim Nord zu erhebende Gebühr erhöht. Näheres enthält die am 24. 6. 20 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 21. Juni 1920. (645)
Eisenbahndirektion.

Badischer Gütertarif. Deutsche Wechselgütertarife.

Mit sofortiger Wirkung werden die Währungszuschläge für die Ausnahmetarife 5 und 5 c ermäßigt und für den Ausnahmetarif 4 Währungszuschläge eingeführt.

Näheres in unserem nächsten Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 21. Juni 1920. (643)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Ecomomist

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 45. | Berlin, den 30. Juni 1920. | LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.
Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, **amtliche Bekanntmachungen** an das Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden. Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 16 M. für das Vierteljahr bezogen werden.
Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 80 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 90 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.
Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen.
Beilagen werden nach Vereinbarung beigefügt.
Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24.
Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Inhalt:

Zur Frage der Organisation der deutschen Reichseisenbahnen.

Unter den Vorschlägen, die bisher für die Organisation der deutschen Reichseisenbahnen gemacht worden sind, haben die des Regierungsrats Quaatz, soweit sie auf die Beseitigung der jetzigen preußischen Eisenbahnämter und die Errichtung von Bahnämtern I. und II. Klasse hinausgehen, wohl besondere Beachtung gefunden. Soweit ich nun nach den Erörterungen in Kreise von Fachleuten beurteilen kann, scheinen sich die Meinungen diesem Teil der Quaatzschen Vorschläge gegenüber fast allgemein ablehnend zu verhalten, ja die Mehrzahl der Praktiker vermag sich die Verwirklichung dieser Vorschläge, vor allem die Tätigkeit der Bahnämter, so wie sie geplant ist, nicht recht vorzustellen. Auch ich kann mich mit den Quaatzschen Anregungen nicht abfinden und möchte vom Standpunkt des Verkehrsbeamten einige meiner Bedenken im folgenden kurz darlegen.

Das Bahnamt — mit ihm will ich beginnen — soll eine Gesamtdienststelle sein, deren Leiter ein „Oberbeamter" (kein höherer Beamter) ist. Abgesehen davon, daß dem Bahnamt auch die Dienststellen anschließender Strecken unterstellt werden sollen, übernimmt also ein Beamter auf einem großen Bahnhofe die Leitung aller örtlichen Dienststellen. Damit werden die jetzt vorhandenen Leiter dieser Dienststellen nicht entbehrlich. Da der Oberbeamte der Regel nach dem Betriebsdienste entnommen sein wird, so könnte er vielleicht durch seine Person den Oberbahnhofsvorsteher ersetzen. Das aber ist, wenn Quaatz recht verstanden wird, wohl gar nicht geplant. Es werden also unter dem Vorsteher des Bahnamts nach wie vor die einzelnen Dienststellenleiter ihres Amtes walten. Gedacht ist wohl, den Bahnamtsvorsteher mit einem Stab von Beamten aus den ihm unterstellten Dienststellen, also von Spezialisten, zu umgeben, mit denen zusammen er das Bahnamt bildet. In einem solchen Amte nun sieht Regierungsrat Quaatz den Vorteil, daß schon am Orte selbst Betrieb und Verkehr ihre gemeinsame Spitze haben, die ihnen jetzt fehlt. Dieser Vorteil der örtlichen Instanz aber wird meines Erachtens durch das Bahnamt nicht erreicht werden. Die gemeinsame Spitze erscheint mir auch, wie ich noch darlegen will, entbehrlich. Jedenfalls sind die Nachteile, die aus einer solchen Organisation entstehen, dermaßen, daß jener vermeintliche Vorzug in der Praxis wettgemacht werden wird.

So wird der Bahnamtsvorsteher — trotz seiner Spezialisten — einem erfahrenen, selbstbewußten Obergütervorsteher nur schwer ins Geschäft reden können; ja er wird z. B. mit Beamten- und Arbeiterfragen, mit Personalangelegenheiten usw., zumal unter den heutigen Verhältnissen, dermaßen bedacht sein, daß er heilfroh sein wird, wenn er den schwierigen, vielseitigen, infolge der kriegswirtschaftlichen Maßnahmen geradezu unübersehbar gewordenen Verkehrsdienst in sicheren Händen weiß. Überdies ist es vom Standpunkt der örtlichen Dienststelle, auch des Bahnamtes aus, überhaupt nicht möglich, in der Mehrzahl der Verkehrsfragen ein treffendes, tiefergehendes Urteil zu fällen, ebenso z. B. über die zweckmäßige Verwendung und Ausnutzung des Personals zu entscheiden. Dazu ist vielmehr der Überblick über eine größere Zahl von gleichartigen Dienststellen und das sich daraus ergebende Abwägen und Würdigen von besonderen Verhältnissen notwendig. Die Tätigkeit des Bahnamtsvorstehers wird in der Fürsorge für seine Dienststellen bestehen und über die Grenzen einfachster Kirchturmspolitik wohl kaum hinausgehen. In 99 % der Angelegenheiten des Verkehrsdienstes wird sich der Bahnamtsvorsteher mit dem Urteil seines Obergütervorstehers bescheiden müssen. Tut er das aber nicht, so ist die allernächste Folge das gespannte Verhältnis, vielleicht sogar das Zerwürfnis zwischen ihm und einem der einflußreichsten Beamten des Bahnhofs. Mit dem Hinweis, daß ja der Bahnamtsvorsteher die Eigenschaft des dienstlichen Vorgesetzten habe, ist praktisch nichts gebessert. Gerade aus dem Vorgesetzten- und

Untergebenenverhältnis zweier auf einem Bahnhof tätigen älteren Beamten als Dienststellenvorsteher werden sich überaus leicht Unzuträglichkeiten entspinnen. Anders dagegen verhält es sich, wenn beide gleichberechtigt gegenüberstehen. Das freie, ungezwungene Verhältnis, das dann vorherrscht, gebietet weit eher und dringlicher als sonst, auf die Anregungen des andern einzugehen und allein das dienstliche Interesse sprechen zu lassen. Die Erziehung der Dienststellenvorsteher in dieser Richtung trägt der Entwickelung unserer Zeit Rechnung und verspricht größere Erfolge als die zweifelhafte gemeinsame amtliche Spitze, die die Vorsteher auf ihrem Bahnhof im Bahnamtsvorsteher haben sollen. Und dabei vergesse man nicht, wie schwer es wiegt, den Dienststellenvorstehern ihre Selbständigkeit am Orte zu nehmen; ihre Schaffensfreudigkeit wird dadurch alles andere als gehoben.

Gerade in umgekehrter Richtung sollte meines Erachtens heutzutage gewirkt werden. Man gebe den Dienststellenvorstehern ein gutes Stück von Ellenbogenfreiheit, lasse sie einigermaßen selbständig handeln, wecke in ihnen so die Freude an der Arbeit und erziehe sie zu Männern mit eigener Erfahrung. Die außerordentliche Bevormundung der Dienststellenvorsteher, die heute besteht, und die z. B. in der Überzahl von Verfügungen ihren Ausdruck findet, würde damit allmählich entbehrlich werden. Weiter würde der Umstand, daß der Leiter des Bahnamts wohl ausschließlich aus dem Betriebsdienste hervorgehen würde, den Nachteil mit sich bringen, daß alle strebsamen jungen Kräfte sich dem Verkehrsdienst abwenden und Beschäftigung als Betriebsbeamte suchen würden. Damit würde der Verkehrsdienst, der gerade fähige Köpfe braucht, als minderwertig betrachtet werden und nachgerade verkümmern.

Ähnliche Wirkungen würde in mancher Beziehung das Verschwinden des jetzt selbständigen Eisenbahnverkehrsamts auslösen. Ein großer Teil der jetzt den Ämtern zustehenden Aufgaben würde nach den Quaatzschen Vorschlägen auf die Eisenbahndirektion übergehen, deren Bezirk kleiner gedacht ist als der der jetzigen Direktionen. Wie anzunehmen, würde die künftige Eisenbahndirektion danach nur unwesentlich größer sein als das alte preußische Betriebsamt, wie es vor dem 1. April 1895 bestanden hat. Dieses Amt würde also mehr oder weniger verändert unter dem Namen der Eisenbahndirektion wiedererstehen. Die Leitung hätte, ähnlich wie bei den alten Betriebsämtern, der Regel nach ein dem Betriebsdienst entnommener höherer Beamter (Regierungs- und Baurat, Oberbaurat). Ihm beigegeben wäre der Verkehrsinspektor oder Verkehrsdirektor. Die Selbständigkeit der jetzigen Verkehrsamtsvorstände würde damit aufgehoben sein.

Das verkehrstechnische Mitglied der Direktion oder des Betriebsamtes — im folgenden mit „Verkehrsdirektor“ bezeichnet — würde also unmittelbar unter dem Betriebsdirektor arbeiten. Es liegt, vom rein menschlichen Standpunkt aus betrachtet, auf der Hand, daß damit der Schaffensfreudigkeit des Verkehrsdirektors und dem Antriebe, den selbständige Arbeit und eigene Verantwortung immer wieder von sich geben, sehr leicht Abbruch getan sein könnte. Dabei muß berücksichtigt werden, daß ein gut Stück der Hauptlast aller bei der Betriebsdirektion oder dem Betriebsamte geleisteten Arbeit auf den Achseln des Verkehrsdirektors ruhen wird. Es sei nur an die endlosen, verschiedenartigen Wünsche des verkehrstreibenden Publikums erinnert. Der Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Tier- und Wagenladungsverkehr, der Beförderungs-, Wagen- und Kassendienst, und wie die einzelnen verkehrsdienstlichen Zweige heißen, das alles jedenfalls ist der Sorge des Verkehrsdirektors überlassen. Es wird wohl nie und nimmer ein Betriebsdirektor gefunden werden, der neben seinen eigentlichen Aufgaben sich in die überaus schwierigen Geschäfte des Verkehrsdienstes vertiefen kann. Er wird, ähnlich wie der Bahnamtsvorsteher, befriedigt sein, wenn er alle diese Geschäfte in den bewährten Händen des Verkehrsdirektors geborgen weiß. Dieser wird wie bisher als Verkehrsamtsvorstand tätig sein, nur wird er das sehr wohl erklärliche Gefühl nicht recht von sich werfen können, daß er in seinem Tun und Lassen unnötigen Beschränkungen unterworfen sei. Die inneren Verhältnisse einer heutigen großen Eisenbahndirektion lassen sich zur Widerlegung dieser Ausführungen, wie ich ausdrücklich bemerken möchte, nicht zum Vergleich heranziehen.

Darin also, daß der Verkehr dem Betriebe gleichsam nachgeordnet werden würde, erblicke ich eine bedenkliche Schwäche der geplanten Organisation. Der Verkehr soll im Betriebe der Eisenbahnen der anregende, der fordernde Teil sein. Das ist ein grundlegender Satz, über dessen Wahrheit heute nicht mehr zu streiten ist. Dieser Aufgabe aber kann der Verkehr unter keinen Umständen gerecht werden, wenn er sich bevormundet fühlt, wenn er durch Rücksichten mancherlei Art gebunden ist. Die Entwickelung des Eisenbahnwesens würde mit Notwendigkeit eine Verlangsamung, das wirtschaftliche Ergebnis eine Beeinträchtigung erfahren. Es ist und bleibt ein großer Unterschied, ob der heutige Betriebsamtsvorstand eine Anregung des ihm gleichgestellten Verkehrsamts-Vorstandes empfängt, oder ob der künftige Betriebsdirektor eine solche Anregung von einem Untergebenen erhält und von seinem doch überwiegend betrieblichen Standpunkt aus beurteilt. Gerade der jetzt vorhandene durchaus gesunde Gegensatz zwischen Betriebsamt und Verkehrsamt fordert ja das Eingehen auf die Vorschläge des anderen Teils. Diese Erscheinung findet sich überall da, wo Betrieb und Verkehr selbständig nebeneinanderstehen. Der Verkehr verlangt, daß der Betrieb seinen Bedürfnissen entsprechend arbeitet, und der Betrieb wird, wo es irgend geht, diesen Wünschen und Anregungen Rechnung tragen. Ob dies noch in demselben Maß erfolgen wird, wenn der Betrieb durch die künftige Organisation eine nahezu beherrschende Stellung einnimmt, dürfte mit Recht anzuzweifeln sein. Die Väter der Organisation der preußischen Staatseisenbahnen vom Jahre 1895 haben meines Erachtens darin, daß sie die örtlichen Bezirksstellen des Betriebes und Verkehrs ebenbürtig nebeneinanderstellten, eine überaus glückliche Hand gehabt. Die Höhe, die das preußische Eisenbahnwesen bis zum Jahre 1914 unbestrittenermaßen erreicht hatte, namentlich auch das wirtschaftliche Ergebnis — auf das gerade von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, die das Ämtersystem nicht haben, so oft verwiesen wird —, scheint mir darin zu einem guten Teil seinen Grund zu haben *).

In diesem Zusammenhange möchte ich — so ungern ich es an sich tue — auf die Selbständigkeit der leitenden Verkehrsbeamten bei den englischen Eisenbahngesellschaften verweisen. Hier, wo der Konkurrenzkampf der Eisenbahnen untereinander auf die Erzielung des größtmöglichen wirtschaftlichen Erfolges hindrängt, rückt die Pflege des Verkehrs naturgemäß in die vorderste Linie. Daraus ergibt sich von selbst die dienstliche Stellung und die Selbständigkeit der Verkehrsbeamten. Auch der Verkehrswerber (canvasser), die typische Erscheinung englischer und amerikanischer Eise[nbahnen]

*) Sehr beachtenswert erscheinen mir die Ausführungen des Regierungsbaumeisters Koll in Nr. 17 dieser Zeitung vom 3. März d. J. über die Frage der Zusammengehörigkeit der Dienstzweige — Betrieb, Verkehr, Maschinen —: „Betrieb und Verkehr gehören doch angeblich zusammen. Gewiß sind die eng miteinander verwandt. Aber darum handelt es sich gar nicht. Es ist nur die Frage zu beantworten, wo in betrieblich schwierigen Zeiten ein Trennungsstrich besser zu ertragen ist, zwischen Betrieb und Maschinendienst oder zwischen Betrieb und Verkehr. Die Erfahrungen der Oberzugleitung Aachen antworten hierauf: Eine Verbindung von Betrieb und Maschinendienst hat sich aus den unmittelbaren Bedürfnissen des Betriebes herauswachsend durchgesetzt, während ein gleich starkes Bedürfnis für eine engere Vereinigung von Betrieb und Verkehr nicht erkennbar geworden ist. Hiermit soll nicht in Abrede gestellt werden, daß enge Beziehungen zwischen Betrieb und Verkehr bestehen. Aber die Geschäfte, die sich hieraus ergeben, lassen sich, wenn die beiden Ämter, wie in Aachen, am selben Ort zusammenliegen, unschwer im We[ge] der Verständigung erledigen.“

bahngesellschaften, ist nur eine Ergänzung hierzu. Nicht etwa sind die Verkehrsbewerber schlechthin die Anreißer, wie sie selbst der sonst so vorzügliche Kenner des englischen Eisenbahnwesens, Frahm*), hinstellt, sondern sie haben, wie mir persönlich mehrere dieser Beamten ausdrücklich auseinandergesetzt haben (1913), die Aufgabe, „den Verkehr zu beobachten, ihrer Gesellschaft den Bestand an Verkehr zu sichern und neuen Verkehr zu schaffen oder ins Leben zu rufen". Die englischen Verkehrsbeamten zeichnen der Betriebsleitung ihrer Gesellschaft die Richtlinien für ihre hohe Aufgabe der schnellen und sicheren Durchführung des Verkehrs vor. Auch die deutschen Reichseisenbahnen haben den größtmöglichen wirtschaftlichen Erfolg anzustreben, nicht zwar aus Konkurrenzrücksichten, wohl aber aus Gründen bitterer Not.

Wie der selbständige Verkehr dem Betriebe wertvolle nachhaltige Anregungen gibt, so ist er auch in der Lage, dem Betriebe außerordentlich vorzuarbeiten, ihm Leistungen zu ersparen, ihn flüssiger und darum wirtschaftlicher zu machen. Was diese Hilfeleistung, besonders jene Vorarbeit, dem Betriebe gegenüber anbetrifft, so scheint mir zur Erläuterung und Bestätigung dessen der Hinweis auf den Feldeisenbahndienst — auf den nun einmal zurzeit sehr oft Bezug genommen wird — zutreffend zu sein. (Ich war Vorstand eines [Front-] Verkehrsamts im Westen, eines Verkehrsamts im Südosten und Mitglied einer Militär-Eisenbahndirektion.) Der Chef des Feldeisenbahnwesens wollte ursprünglich von Verkehrsämtern nichts wissen; sie sind gleichwohl als unentbehrlich eingeführt und haben sich bewährt. Als im April 1917 die Engländeroffensive bei Arras tobte, waren auf Bahnhof Brüssel-Süd und dem Kongobahnhof (den Verteilungsbahnhöfen der deutschen, bei Arras kämpfenden Armee) etwa 4000—5000 Achsen, meist Lebensmittel und Streu für Menschen und Tiere, festgefahren. Daß der Betrieb jenen riesigen Knoten entwirren und die Achsen in verhältnismäßig kurzer Zeit abfahren konnte, war den Maßnahmen des Verkehrsamtes*) zu einem guten Teil zu danken, wie wenigstens der Kommandeur der Militär-Eisenbahndirektion 1 mir als dem Vorstande dieses Amtes gegenüber in besonderem Schreiben zum Ausdruck brachte. Wie hier im großen selbständige Anordnungen des Verkehrs dem Betriebe nützlich waren, so lassen sich im kleinen beliebig viele Fälle dieser Art aufzählen. Voraussetzung für eine solche Tätigkeit des Verkehrs ist aber, daß ihm die ungehinderte Entwickelung und das erforderliche Maß von Selbständigkeit gewährt wird.

So komme ich also vom Standpunkte des preußischen Eisenbahnverkehrsbeamten zu dem Schlusse, daß es ein bedenklicher Schritt wäre, das heutige Ämtersystem Preußens, das an sich in mancher Hinsicht sehr wohl verbesserungsfähig ist, zu beseitigen und seinen Ersatz zum Teil bei einer verkleinerten Eisenbahndirektion, zum Teil bei Bahnämtern der geschilderten Art zu suchen. Ich weiß sehr wohl, daß sich diese und jene Einwendung gegen das selbständige Betriebsamt und Verkehrsamt, namentlich auch vom Standpunkt der heutigen überlasteten Eisenbahndirektion aus, ins Feld führen läßt; trotzdem halte ich fest an der aus praktischen Erwägungen entspringenden Überzeugung, daß die unendlich wertvolle, mühsame Kleinarbeit, die tatsächliche Durchführung und örtliche Überwachung des Betriebs und Verkehrs, das Fühlunghalten mit dem Publikum usw. vorteilhaft nur von Bezirksstellen, wie sie etwa die heutigen Ämter sind, ausgehen können. Die Beseitigung des Eisenbahn**verkehrs**amtes und die Verknüpfung seiner Aufgaben mit einer überwiegend betrieblichen Zwecken dienenden Verwaltungsstelle schließlich würde dem Verkehrsdienst die für ihn unentbehrliche Selbständigkeit nehmen, seine Verkümmerung und damit jene tiefgehenden Nachteile mit sich bringen, deren Schilderung einer der Zwecke meiner Ausführungen war.

Dr. Ritter, Torgau.

*) Frahm, Das englische Eisenbahnwesen, von v. Zabiensky, Berlin 1911.

*) Z. B. vollständig neue Dispositionen über die Wagenmassen, Umbezettelung der Wagen zur Herabminderung der Rangierarbeit, Neuanfertigung von Begleitpapieren usw.

Die Stellung der Postwagen in den Zügen.

Nach § 56 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung ist bei der Stellung des Postwagens auf die Bedürfnisse des Postdienstes Rücksicht zu nehmen, soweit es der Bahnbetrieb gestattet. Auch ist auf Hauptbahnen soweit tunlich, zu vermeiden, ihn als Schutzwagen zu verwenden. Seitens der Postverwaltung wird angestrebt, daß die Verwendung des Postwagens als Schutzwagen untersagt werden soll, und die Nationalversammlung hat vor einiger Zeit einen Antrag auf entsprechende Änderung der Bau- und Betriebsordnung angenommen.

Falls die Verwendung der Postwagen als Schutzwagen verboten würde, müßten sie entweder hinter dem Packwagen oder einem beonderen Schutzwagen eingestellt oder am Schluß des Zuges geführt werden. Die Einstellung des Postwagens hinter dem als Schutzwagen laufenden Packwagen hat insbesondere den Nachteil, daß, wenn der Postwagen ausgestellt werden, der Packwagen aber im Zug weiterlaufen soll, das Ladegeschäft am Packwagen während des Abstellens des Postwagens unterbrochen werden muß. Dies würde eine Verlängerung der Aufenthaltszeiten auf gewissen Stationen nötig machen. Ein weiterer Nachteil würde darin liegen, daß das Zugbegleitpersonal vom Packwagen aus während der Fahrt nicht in die Personenwagen gelangen kann. Um dies insbesondere bei D-Zügen dem Zugführer zu ermöglichen, müßten Postwagen mit Seiten- oder Mittelgang verwendet werden. Bei den Schweizerischen Bundesbahnen sind vierachsige Brief- und Paketpostwagen mit Seitengang in Verwendung, während bei der Deutschen Reichspost vierachsige Briefpostwagen mit Mittelgang, der im Bedarfsfall vom Zugbegleitpersonal benutzt werden kann, eingeführt sind. Auch das Rangiergeschäft auf den Zugbildungsstationen würde bei dieser Einstellung des Postwagens nicht unerheblich erschwert. Der Packwagen gehört zur Stammausrüstung des Zugs und muß mit dieser zusammenbleiben. Das Einstellen des Postwagens zwischen Packwagen und Personenwagen sowie dessen Abstellen, was beides nach Belastung oder zur Entlastung des Postwagens oft nötig ist, würde erheblich mehr Rangierbewegungen erforderlich machen als nötig sind, wenn der Postwagen vor dem Packwagen eingestellt wird und Packwagen und Personenwagen beisammen bleiben können.

Läuft im Zug ein anderer als Schutzwagen verwendbarer Wagen, z. B. ein Eilgutwagen, mit, und wird der Postwagen hinter diesem eingestellt, so treten die schon geschilderten Nachteile ein, falls der Postwagen abgestellt werden muß während der Eilgutwagen im Zug zu bleiben hat. Auf den Stationen gestaltet sich das Aus- und Einladen schwieriger, wenn sich zwischen Packwagen und Eilgutwagen der Postwagen befindet. Von der Führung besonderer Schutzwagen, die eine Vermehrung der Wagenzahl und damit des Zuggewichts und der Zuglänge zur Folge hätte, muß aber einerseits im Hinblick auf den wohl noch längere Zeit bestehenden Wagenmangel, andererseits deshalb abgesehen werden, weil eine Erhöhung der Belastung in Anbetracht der verminderten Leistungsfähigkeit der Lokomotiven bei vielen Zügen unmöglich ist. In vielen Fällen wäre es nötig, einem Zug lediglich wegen des Schutzwagens eine Vorspannlokomotive zu geben, was, wenn irgend möglich, vermieden werden muß.

Die Führung des Postwagens am Schluß wird bisweilen von den Postdienststellen wegen der starken Schwankungen, die das Arbeiten erschweren, selbst nicht gewünscht. Es wird aber auch die Zugabfertigung auf kleinen Stationen verlangsamt, wenn der Packwagen als Schutzwagen und der Postwagen am Schluß läuft. Häufig sind umständliche und zeitraubende Rangierbewegungen nötig, die ja nach den örtlichen Verhältnissen einer Station mehr oder weniger störend wirken. Das Abstellen und Beseitigen des Postwagens hat in der Regel mit einer besondern Rangierlokomotive zu geschehen, da Rangierbewegungen mit der Zuglokomotive und dem besetzten Zug zu vermeiden sind. Mißlich ist es, wenn der Zug am Schluß Güterwagen führt, die weiterlaufen, während der Postwagen abgestellt werden muß.

Vielfach ist die Verwendung von Postwagen als Schutzwagen deshalb nötig, weil die Postwagen nicht die ganze von

den Zügen zu durchfahrende Strecke durchlaufen, sondern unterwegs an größeren Plätzen ausgesetzt werden oder auf Seitenlinien übergehen. Wenn es gelänge, die Bahnpostkurse mehr dem Lauf der Zugausrüstungen anzupassen und namentlich bei den durchlaufenden Personen- und Schnellzügen den mehrfachen Wechsel der Bahnpostwagen zu beseitigen und dafür durchgehende Bahnpostkurse einzuführen, ließe sich in manchen Fällen die Benutzung der Bahnpostwagen als Schutzwagen vermeiden.

Auch infolge der Betriebsverhältnisse ist man oft gezwungen, den Postwagen unmittelbar hinter der Lokomotive einzustellen. Auf Kopfstationen ist es unmöglich, die am Schluß der durchlaufenden Züge eintreffenden Postwagen umzurangieren. In Stuttgart-Hbf. laufen z. B. zurzeit Postwagen nicht durch, während der ankommende Zug häufig zu einem auf demselben Gleis abgehenden Zug verwendet wird. Führen beide Züge einen Postwagen, so müssen sie als Schutzwagen laufen, bei dem ankommenden, um den Postwagen über die Drehscheibe zu beseitigen und eine möglichst rasche Entladung zu ermöglichen, bei dem abgehenden, da das Einstellen am Schluß wegen des über die Drehscheibe zu verschiebenden angekommenen Postwagens nicht möglich ist. Auch auf anderen Stationen wird eine rasche Bereitstellung des Postwagens zur Entladung nur dadurch ermöglicht, daß er unmittelbar hinter der Lokomotive eintrifft. Diese Führung entspricht also auch den Bedürfnissen der Post selbst.

Ein Verbot, die Postwagen als Schutzwagen zu verwenden, wäre mit weit erheblicheren Übelständen verknüpft, als die Benutzung der Postwagen als Schutzwagen Nachteile mit sich bringt. Dabei ist es, wie Breusing in der Röllschen Enzyklopädie ausführt, mehr oder weniger Zufall, ob ein den vorderen Teil des Zuges betreffender Unfall am ersten oder einem der folgenden Wagen die größten Beschädigungen hervorruft. Mit Recht könnte auch für das im Packwagen befindliche Eisenbahnpersonal der gleiche Schutz verlangt werden, wie es hie[r] für das Postpersonal gefordert wird. Es müßte dann di[e] schon früher behandelte Frage der Mitführung je eines Schutz[-] wagens an der Zugspitze und am Zugschluß wieder aufgerol[lt] werden. Der Frage der Mitführung eines Schutzwagens a[m] Zugschluß ist seinerzeit von den Eisenbahnverwaltungen nic[ht] näher getreten worden.

Eine Änderung der §§ 56 und 57 der Eisenbahn-Bau- un[d] Betriebsordnung im Sinne des Antrags der Nationalversamm[-] lung wäre für die Eisenbahn von Nachteil. Der Hauptgrun[d] ist, daß dann vielfach die Führung besonderer Schutzwage[n] nötig wäre, was eine Erhöhung der toten Last der Züge un[d] eine Steigerung des Betriebsaufwands zur Folge hätte. Seiten[s] der Eisenbahn muß vielmehr mit Rücksicht auf eine wir[t-] schaftliche Betriebsführung eine Erleichterung der Bestim[-] mungen des § 57 der Bau- und Betriebsordnung in der Ric[h-] tung angestrebt werden, daß auch in Zügen mit mehr als 50 k[m] Geschwindigkeit anstatt der zurzeit verlangten Führung eine[s] besonderen Schutzwagens die Freihaltung der vordersten A[b-] teilung des ersten Wagens als Schutzabteil für genügend e[r-] achtet wird. Auf den dänischen Staatsbahnen z. B. genüg[t] dies bei Zügen mit weniger als 70 km Geschwindigkeit. B[ei] Zügen mit mehr als 70 km Geschwindigkeit sind im erste[n] Wagen, wenn es ein Drehgestellwagen ist, nur die beiden vo[r-] dersten Abteile unbesetzt zu halten. Die Plattform ist hierb[ei] als Abteil anzusehen. Bei derartigen Bestimmungen ist di[e] Einstellung von Postwagen hinter der Lokomotive angängi[g,] an denen besondere, von den Postbeamten nicht benutzte En[d-] abteile vorhanden sind, vorausgesetzt, daß im Fall einer Ä[n-] derung des § 57 der Betriebs-Ordnung die Postbeamten a[ls] Reisende angesehen werden müßten, als was sie, ebenso wi[e] die Eisenbahn- und Zollbeamten, bis jetzt nicht gelten. B[ei] der Deutschen Reichspost sind auch solche Postwagen ein[-] geführt. F.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die Verkehrslage im Ruhrrevier** (vgl. Nr. 44, S. 511 d. Ztg.). Die Verkehrslage im Ruhrrevier war in der vergangenen Woche sowohl im Eisenbahntransport als im Wasserstraßenverkehr im allgemeinen günstig. Dem Umschlag und Versand kommt allerdings zugute, daß die Förderung im Vergleich zum Vormonat nachließ. Die Wagengestellung betrug in der vergangenen Woche werktäglich etwa 20730 Wagen. Fehlziffern waren nur am 14. Juni zu verzeichnen. Die Lagerbestände gingen weiter zurück. Sie betrugen am 19. Juni insgesamt 282816 t. Der Kohlen- und Koksumschlag in den Duisburger und den Ruhrrevierhäfen stellte sich werktäglich auf 27774 t. Der weitere Abtransport auf dem Rhein vollzog sich ohne Störungen, da Kahnraum und Schiffracht zurzeit noch hinreichend zur Verfügung stehen. Dasselbe gilt für den Umschlag und den Versand auf den Kanälen, der sich in der Vorwoche auf 28000 t täglich belief.

— **Betriebsaufnahme auf den Thüringer Nebenbahnen.** Die Zentralverwaltung für Sekundärbahnen Hermann Bachstein, Betriebsabteilung Thüringen, gibt bekannt, daß mit dem gesamten bisherigen Personal der Betrieb der ihr unterstellten Nebeneisenbahnen wieder aufgenommen worden ist. Der Konflikt mit dem Personal und der technischen Nothilfe (vgl. Nr. 43, S. 500 d. Ztg.) ist damit beseitigt.

— **Haftung der Eisenbahn.** Das Reichsverkehrsministerium hat sich der Eingabe einer Interessentengruppe gegenüber, wie folgt, geäußert:

„Die allgemeine Frage nach der Haftung der Eisenbahn für die infolge des letzten Eisenbahnerstreiks verdorbenen und infolge der Unruhen im Ruhrgebiet in Verlust geratenen Fisch- usw. Sendungen ist nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches und der Eisenbahn-Verkehrsordnung zu beantworten. Nach diesen Gesetzesvorschriften würde die Eisenbahnverwaltung für eine Überschreitung der Lieferfristen an sich zu haften haben. Da aber die in der Eisenbahn-Verkehrsordnung für Eisenbahnsendungen vorgesehenen Lieferfristen durch Bekanntmachung des Reichs-Eisenbahnamts vom 10. August 1914 (Reichsgesetzblatt Seite 368) bis auf weiteres aufgehoben sind, können aus dem Verderb der Sendungen Entschädigungsansprüche gegen die Eisenbahnverwaltung im allgemeinen nicht hergeleitet werden. Ob im Einzelfall Gründe vorliegen, die die Eisenbahn zum Schadensersatz verpflichten, muß der Prüfung von Fall zu Fall vorbehalten bleiben. Ebenso muß in den Fällen, wo Fisch- usw. Sendungen während d[er] Unruhen im Ruhrgebiet von der sogenannten Roten Arme[e] weggenommen worden sind, nach Lage des Einzelfall[s] die Entscheidung vorbehalten bleiben, ob eine Entschädigung[s-] pflicht der Eisenbahn vorliegt oder nach dem Hergang des E[r-] eignisses der Schaden als durch höhere Gewalt entstanden a[n-] zusehen ist, für den die Eisenbahn nach § 84 der Eisenbah[n-] Verkehrsordnung nicht haftet."

— **Das Wagenstandgeld.** Die Reichshauptstädtische Kor[re-] spondenz schreibt: Entgegen anderen Mitteilungen ist da[s] Wagenstandgeld auf der Eisenbahn noch nicht wieder abg[e-] ändert worden. Es beträgt im Eisenbahndirektionsbezir[k] Berlin für jeden Wagen für die ersten 24 Stunden 10 *M*, für d[ie] zweiten 24 Stunden 50 *M* und für jede weiteren 24 Stunde[n] 100 *M*. Die außerordentliche Höhe des Standgeldes, welch[e] bei beladenen Güterwagen auf der Zielstation zur Erhebun[g] kommt, erklärt sich aus der Notwendigkeit, die Wagenumlauf[-] zeit durch beschleunigte Entladung zu verringern, um de[m] fortgesetzten Mangel an Wagen aller Art wirksam begegne[n] zu können. — Das Lagergeld auf den Berliner Innen- u[nd] Ringbahnhöfen beträgt für je — auch nur angefangene — 100 k[g] und 24 Stunden bei der Lagerung in geschlossenen Räumen f[ür] die ersten 24 Stunden 40 ₰, für jede weiteren 24 Stunden 1 [*M*], bei Lagerung des Gutes im Freien für die ersten 24 Stunde[n] 20 ₰, für jede weiteren 24 Stunden 50 ₰. Bei den Sätzen f[ür] Lagergeld ist noch besonders zu beachten, daß für die Lag[e-] rung gebrauchter Packmittel die doppelten Sätze erhob[en] werden.

— **Kohlenversorgung Süddeutschlands.** Unter Teilnah[me] von Vertretern des Reichsverkehrsministeriums und des bad[i-] schen Arbeitsministeriums fand in Mannheim eine Versam[m-] lung der Arbeitgeber- und Arbeitnehmerorganisationen d[er] Rheinschiffahrt statt, um eine Verbesserung der Kohlenve[r-] sorgung Süddeutschlands durch Hebung der Transporte a[uf] dem Wasserwege ermöglichen zu können. Nach länger[er] Aussprache wurde folgender Beschluß gefaßt: Die Arbei[t-] nehmer der Rheinschiffahrtsgesellschaften verpflichten sic[h,] während der Beförderung von Kohlen auf dem Rhein täglic[h] zwei Stunden Überarbeit zu leisten. Außer der tarifli[ch] festgesetzten Entschädigung erhalten sie dafür gleich d[en] Ruhrbergleuten eine Entschädigung von wöchentlich vi[er] Pfund Fett zu ermäßigten Preisen, deren Verteilung einer s[o-] fort zusammentretenden, paritätisch zusammengesetzten Ko[m-] mission übertragen werden soll. Die Abmachungen solle[n] für alle Mitglieder der vertragschließenden Verbände verbin[d-] lich sein, soweit bei den Umschlagarbeiten Überstunden no[t-] wendig sind. Das Übereinkommen bedarf nur noch der fo[r-] mellen Zustimmung der beiderseitigen Verbandsversam[m-] lungen.

— **Die Abstimmungszüge für Westpreußen.** Wie die Eisenbahndirektion Königsberg mitteilt, haben die in Warschau geführten Verhandlungen über die technische Durchführung von Abstimmungszügen aus dem Reiche durch den polnischen Korridor über Konitz-Dirschau-Marienburg und zurück zu einem für uns günstigen Ergebnis geführt. Die Polen erklären sich mit dem Vorschlag der Eisenbahnverwaltung, vom 1. Juli bis 9. Juli täglich sieben Sonderzüge aus dem Reiche durchzuführen und ebensoviele vom 13. bis 21. Juli nach der Abstimmung zurückzuführen, einverstanden. Die gesamten Wagen und Lokomotiven werden von Deutschland gestellt. Im polnischen Korridor begleitet ein polnischer Lokomotivführer den deutschen auf der Maschine. Die Verbandskommission wird die militärische Bewachung der Züge durch den polnischen Korridor durch interalliierte polnische Organe vornehmen. Eine Zollrevision der Abstimmenden findet nicht statt, doch behält sich die polnische Verwaltung das Recht vor, Stichproben vorzunehmen, namentlich auch darauf-hin, ob keine Waffen mitgeführt werden. Im übrigen findet sowohl bei der Einreise wie bei der Ausreise eine sehr strenge Kontrolle der Personalausweise durch die interallierte Kommission statt. Es ist daher dringend davor zu warnen, diese nur für Abstimmungsberechtigte bestimmten Sonderzüge zu benutzen, wenn die Reisenden keinen Wahlausweis zur Abstimmung besitzen. Die Bewegung der Sonderzüge über den Landweg sowohl wie insbesondere auch im Anschluß an den Seeweg über Pillau setzt somit in Ostpreußen mit dem 2. Juli voll ein. Dazu tritt fünf Tage vor der Abstimmung, vom 6. Juli ab noch ein starker Sonderzugverkehr zur Heranschaffung der Stimmberechtigten aus Ost- und Westpreußen selbst in die Abstimmungsbezirke. Es ist mit einer Gesamtzahl von mindestens 140 000 Menschen zu rechnen, die innerhalb kurzer Zeit heran- und nach dem 11. Juli wieder abzubefördern sind.

— **Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.** Dem Bericht der Direktion für das Jahr 1919 entnehmen wir folgende Angaben: Das Unternehmen hatte mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen. Wenn die baulichen Anlagen und die Betriebsmittel auch nicht in dem Grade abgenutzt und ergänzungsbedürftig waren, wie bei den deutschen Staatseisenbahnen, so waren doch auch bedeutende Unterhaltungsarbeiten nachzuholen. Der unbefriedigende Zustand des Lokomotivparkes bedingte eine starke Belastung der Werkstätten und beeinträchtigte zeitweise die Regelmäßigkeit des Betriebes. Die persönlichen und sachlichen Betriebsausgaben stiegen sprungweise. Die Durchführung des Achtstundentages, das lebhafte Verlangen der Beamten und Arbeiter nach einem längeren Erholungsurlaub führten zu einer beträchtlichen Vermehrung der Beamten- und Arbeiterzahl. Die ständig steigenden Kosten der Lebenshaltung nötigten ferner, den Bediensteten beträchtliche Gehalts- und Lohnsteigerungen sowie wiederholt einmalige und laufende Teuerungszulagen zu gewähren, und zwar durchweg in derselben Höhe, in der sie den Beamten und Arbeitern der preußischen Staatsbahnen bewilligt wurden. Die außerordentliche Preissteigerung aller Betriebsstoffe, besonders der Kohlen und des Eisens, hielt an und führte in Verbindung mit den höheren Löhnen der Handwerker und Arbeiter zu einer Steigerung der sachlichen Betriebsausgaben von fast 60 %. Die Entschädigungen für verlorene oder beraubte Sendungen übersteigen eine Million Mark. Zur Bekämpfung der Unsicherheit im Güter- und Gepäckverkehr wurde eine aus besonders zuverlässigen und gewandten Beamten und Arbeitern zusammengesetzte „Fahndungsabteilung“ gebildet, die dem Unwesen schon mit gutem Erfolg gesteuert hat. Die Entwicklung der Betriebseinnahmen hielt mit der Steigerung der Ausgaben nicht Schritt. Im Berichtsjahre sind allerdings zweimal allgemeine Tariferhöhungen eingetreten, und zwar am 1. April um etwa 30 % im Personenverkehr und um 60 % im Güter- und Tierverkehr, und am 1. Oktober um weitere 50 % in allen Verkehren, aber diese Tariferhöhungen kamen zu spät und waren nicht hoch genug gegriffen, um die fortgesetzten Steigerungen der Ausgaben auszugleichen. Der Personenverkehr entwickelte sich günstig. Die Mehreinnahme im Personenverkehr betrug 5 313 984 *M* = 67 % der Einnahmen des Vorjahres. Trotz der wiederholten Preiserhöhungen war von einer Abwanderung des Verkehrs in niedrigere Wagenklassen kaum etwas zu spüren, vielmehr hielt die Aufwärtswanderung der Reisenden in höhere Wagenklassen an. Weniger günstig stellte sich das Ergebnis des Güterverkehrs; die beförderten Mengen blieben um 513 419 t gegen das Vorjahr zurück. Namentlich die Beförderung von Massengütern brachte erhebliche Ausfälle, so wurden zum Beispiel 286 000 t Kohle, 223 000 t Erz und 110 000 t Salze weniger befördert. Abgesehen von den allgemeinen Hemmungen des Wirtschaftslebens machten sich die zahlreichen Gütersperren auf den deutschen Eisenbahnen, sowie die rücksichtslose Abdrängung zahlreicher Güter auf den Wasserweg nachteilig fühlbar. Die Mehreinnahmen im Güterverkehr betrugen 4 360 786 = 55,31 Prozent; sie blieben hinter den gehegten Erwartungen wesentlich zurück. Die gesamten Betriebseinnahmen haben 28 857 502 *M*, die Betriebsausgaben 26 981 180 *M* betragen, beide unter Einschluß der auf den Erneuerungs- und Reservefonds entfallenden Einnahmen und Ausgaben. Nach Abzug der diesen Fonds treffenden Einnahmen und Ausgaben stellten sich die Betriebseinnahmen auf 28 204 718 *M* (17 769 515 *M*) und die Betriebsausgaben auf 25 612 123 (13 933 379 *M*). Der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben beträgt 2 592 595 *M* (3 836 136 *M*). Diesem Betrage tritt hinzu der Gewinnvortrag des Vorjahres von 91 435 *M* (119 730 *M*), so daß sich ein Gesamtüberschuß in Höhe von 2 684 031 *M* gegen 4 955 866 *M* im Vorjahr ergibt. Der nach Abzug der Rücklagen usw. zur Verfügung verbleibende Betrag von 1 039 482 Mark (2 057 623 *M*) gestattet die Verteilung einer Dividende von 3 (6) %.

Österreich.

— **Enquete über den neuen Gütertarif.** Die angekündigte Enquete über die Grundlagen eines neuen Gütertarifes der österreichischen Staatsbahnen (vgl. Nr. 43, S. 501 d. Ztg.) hat am 16. und 17. Juni in der Handels- und Gewerbekammer unter Vorsitz des Sektionschefs Dr. Pichler begonnen. Der Vorsitzende begrüßte die zahlreich erschienenen Vertreter der geladenen Körperschaften und wies einleitend auf die Mängel des heutigen Tarifzustandes hin. Diesen Mängeln könnte in ihrer Gesamtheit nur durch einen allgemeinen Abbau des Gütertarifs Rechnung getragen werden. Da die finanzielle Lage unseres Staates eine Verminderung der Einnahmen aus dem Staatseisenbahnbetriebe nicht zulasse, könne dieser Weg jedoch derzeit nicht beschritten werden. Bei dem vorgelegten Tarifentwurfe könne es sich im Hinblick auf die staatsfinanziellen Notwendigkeiten im wesentlichen nur darum handeln, eine gerechtere Verteilung der Lasten des gegenwärtigen Gütertarifes herbeizuführen. Der vorgelegte Entwurf nehme eine Verbilligung der Frachtsätze für Wagenladungen auf große Entfernungen sowie die Schaffung einer Reihe von Ausnahmetarifen für die besonders frachtempfindlichen Güter in Aussicht, so insbesondere für die wichtigsten Lebensmittel, wie Milch, Brot Kartoffeln, Gemüse und Obst, ferner für die von unserer Landwirtschaft benötigten Düngemittel, dann für eine ganze Reihe minderwertiger Artikel und schließlich auch für Kohle und Koks. Um die Einnahmeausfälle zu vermeiden, die sich infolge dieser weitgehenden Ermäßigungen ergeben würden, wäre es allerdings notwendig, die Frachtsätze für die tragfähigeren Artikelgruppen und für die Nahentfernungen zu erhöhen. Der Entwurf sei nur als ein erster Versuch einer Besserung unserer Tarifverhältnisse zu betrachten und durchaus nicht als endgültig abgeschlossenes Werk. — Die am ersten Tage zum Wort gelangten Vertreter der geladenen Körperschaften gaben unter Würdigung der Absichten des vorgelegten Tarifentwurfes in ihrer Mehrzahl der Anschauung Ausdruck, daß die Durchführung der für den Wiederaufbau unseres Wirtschaftslebens dringend gewordenen Tarifreform nur die Aufgabe eines aus der Industrie und den anderen Berufszweigen gebildeten Verkehrsrates sein könne, der in stetem Kontakte mit den Staatsämtern für Verkehrswesen, für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten und für Landwirtschaft stehen müsse. Der vorliegende Tarifentwurf sei ohne diese Mitwirkung zustande gekommen, und solange nicht die grundsätzliche Forderung der Mitarbeit der Interessenten an der Ausarbeitung und Durchführung der Tarifreform erfüllt sei, müßten die vertretenen Körperschaften aus prinzipiellen Gründen das Eingehen in die Beratungen über diesen Entwurf ablehnen.

Am zweiten Tage brachte zu Beginn der Sitzung der Vorsitzende Sektionschef Dr. Pichler eine Zuschrift der am Erscheinen verhinderten Handels- und Gewerbekammer in Vorarlberg zur Verlesung, in der die Kammer den vorgelegten Entwurf deshalb begrüßt, weil er, der geographischen Gestaltung unseres Staatsgebietes Rechnung tragend, Frachtermäßigungen für weite Entfernungen vorsehe. Nachdem sich mehrere Gutachter im Sinne der Mehrheit der am Vortage zum Worte gelangten Redner ausgesprochen hatten, führte der Vertreter des Gremiums der Wiener Kaufmannschaft aus, daß die Kaufmannschaft mit der Beurteilung, die der Entwurf durch einen großen Teil der Vorredner erfahren habe, nicht übereinstimme. Das Gremium hätte zwar ebenfalls eine weitergehende Ermäßigung der Tarife gewünscht, doch halte es sich die besonderen Schwierigkeiten vor Augen, denen die Staatseisenbahnverwaltung gegenüberstehe, und begrüße in Anbetracht dessen den Entwurf als einen Versuch zur Verbesserung der Tarifverhältnisse. Anschließend an diese Ausführungen bemerkte der Vertreter der Agrarischen Zentral-

stelle, Präsident Ehrenfels, daß es wohl im allgemeinen Interesse sein dürfte, dahin zu wirken, daß die aufgenommenen Beratungen über die Reform des Gütertarifes der Staatsbahnen nicht abgebrochen würden. Er stelle daher den Antrag, ein kleines Komitee zu bilden, in das die geladenen Körperschaften Vertreter zu entsenden hätten. Dieses Komitee hätte in Einzelberatungen über die Tarifreform einzutreten, die von dem vorgelegten Entwurf ihren Ausgang nehmen könnten. — Professor Freud sprach sich für diesen Antrag unter der Voraussetzung aus, daß das in Aussicht genommene Komitee mit einem entsprechenden Wirkungskreis ausgestattet werde und nur als Überleitung in eine ständige Interessenvertretung für Eisenbahntariffragen zu gelten hätte. Auch die übrigen erschienenen Vertreter stimmten dem Antrag Ehrenfels zu. — Der Vorsitzende führte in seinem Schlußwort aus, die Enquete habe den großen Vorteil gehabt, daß durch sie die langentbehrte Verbindung zwischen der Staatseisenbahnverwaltung und den Interessentenkreisen wieder hergestellt worden sei. Um ihr seinerzeit gegebenes Versprechen einzulösen, habe die Staatseisenbahnverwaltung die Grundlagen für einen neuen Gütertarif der österreichischen Staatsbahnen ausgearbeitet und den geladenen Körperschaften zur Begutachtung vorgelegt. Sie habe damit bewiesen, daß sie den ernsten Willen habe, den derzeitigen Gütertarif der Staatsbahnen im Rahmen des Möglichen zu verbessern. Das Staatsamt für Verkehrswesen nehme die Anregungen des Präsidenten Ehrenfels gerne auf und hoffe, auf dem vom Antragsteller vorgeschlagenen Wege zu einer befriedigenden Lösung der zur Verhandlung stehenden Fragen zu gelangen.

* * *

Die Kärntner Handels- und Gewerbekammer führt in einem schriftlichen Gutachten zu dem von der Staatseisenbahnverwaltung ausgearbeiteten Entwurf eines neuen Gütertarifes aus, daß die in diesem Entwurf enthaltenen Vorschläge und Veränderungen reiflich erwogen und den heutigen, stark geänderten Verhältnissen angepaßt schienen. Sie enthielten wesentliche Erleichterungen gegenüber dem jetzigen Stande, der durch bloß lineare Erhöhung der Tarifsätze viele Güter zu schwer belaste. Die Rohstofftarife, die Lebensmitteltarife bildeten derzeit eine unerläßliche Grundlage für die baldige Wiederbelebung unserer schwierigen Wirtschaftslage. Die Ermäßigung der Kohlen- und Koksfrachten um 20 % bilde leider nur eine verschwindend geringe Vergütung für die seit 19. Mai d. J. auf den tschechischen Bahnen eingetretene 150 prozentige Erhöhung derselben. Der Nahverkehr könne leichter eine entsprechende Belastung ertragen, damit der Fernverkehr ermäßigt werde. Allerdings könnten die Ermäßigungen im Fernverkehr etwas ausgiebiger gehalten sein, um die baldigste Wirkung — Wiederbelebung des volkswirtschaftlichen Lebens — besser zu erzielen. In Kärnten selbst würden die Erhöhungen im Nahverkehr eine Mehrbelastung zur Folge haben, die nur zum kleineren Teile durch die Ermäßigungen im Fernverkehr ausgeglichen werden könne.

— **Verbesserung der Schnellzugverbindungen Wien-Salzkammergut und Wien-Salzburg-Bad-Gastein.** Der Andrang zu den derzeit dreimal in der Woche verkehrenden Tagesschnellzügen Wien Westbahnhof-Salzburg-Bad Gastein mit Anschluß an das Salzkammergut hat sich in den letzten Tagen derart gesteigert, daß sich die Staatseisenbahnverwaltung veranlaßt sah, für die Hauptreisezeit für eine Vermehrung der Reisemöglichkeiten, d. i. für einen erhöhten Fassungsraum der Tagesschnellzüge vorzusorgen. Zu diesem Zwecke wurde vom 27. Juni die Schnellzugsverbindung Wien-Salzburg-Bad Gastein von der Verbindung Wien-Salzkammergut getrennt. Die Schnellzüge Wien-Salzburg-Bad Gastein gehen, wie bisher, jeden Montag, Mittwoch und Freitag von Wien ab und treffen jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag in Wien ein. Sie führen aber keine durchlaufenden Wagen mehr nach Bad Aussee und Bad Ischl, sondern der ganze Zug verkehrt bis Salzburg und Bad Gastein-Böckstein. Für die Verbindung in das Salzkammergut einschließlich des Atterseegebietes verkehren die Tagesschnellzüge von Wien Westbahnhof nach Vöcklabruck (Kammer-Schörfling) jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag, zurück jeden Montag, Mittwoch und Freitag. Sie führen durchlaufende Wagen erster, zweiter und dritter Klasse Wien-Linz (für Bad Hall), Wien-Bad Aussee, Wien-Bad Ischl, Wien-Kammer-Schörfling und einen Speisewagen Wien-Bad Aussee. In der Strecke Wien Westbahnhof-Vöcklabruck verkehren demnach die Schnellzüge mit Ausnahme von Sonntag täglich (Abfahrt von Wien Westbahnhof 8 Uhr früh, Ankunft in Wien Westbahnhof 9 Uhr 10 Min. abends). Die Benützung der Schnellzüge ist in beiden Fahrtrichtungen an (unentgeltliche) Platzkarten gebunden, die mit den einfachen Schnellzugsfahrkarten in den Zweigstellen des Österreichischen Verkehrsbureaus erhältlich sind.

— **Einführung der dritten Wagenklasse bei den Schnellzügen Wien-Innsbruck-Feldkirch.** Die Schnellzüge Wien Westbahnhof-Innsbruck-Feldkirch (Wien Westbahnhof ab Dienstag und Freitag 6 Uhr 40 Min. abends, Feldkirch ab Monta und Donnerstag 3 Uhr 30 Min. nachmittags), die bisher nu mit Wagen erster und zweiter Klasse verkehrten, führen b auf weiteres auch die dritte Wagenklasse. Gleichzeiti wurden bei diesen Zügen auch durchlaufende Wagen erste zweiter und dritter Klasse zwischen Wien Westbahnhof un Bregenz eingeführt. Ankunft in Bregenz Mittwoch und Sam tag 1 Uahr 42 Min. nachmittags, Abfahrt von Bregenz Mo tag und Donnerstag 2 Uhr 22 Min. nachmittags.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Einstellung der Annahme von Sendungen, die ohne Umladung neu aufgegeben werden sollen.** In der Tschechosl wakei wurde durch Verfügung der Eisenbahnverwaltung d Neuaufgabe von Wagenladungsgütern ohne Umladung n nach jenen Staaten gestattet, mit denen bisher kein direkt Eisenbahnverkehr vereinbart ist. Hiernach sind künftigh alle für Deutschland, für die Schweiz, für Italien, Südslawi Österreich, Ungarn und Polen bestimmten Wagenladung güter stets direkt aufzugeben und keineswegs nur nach ein Grenzstation zu richten.

— **Aussig-Teplitzer Eisenbahn.** Die Prager Blätter meld daß nach dem Geschäftsberichte das Erträgnis dieser Unt nehmung für das Jahr 1919 gegenüber dem Vorjahr um 34 zurückgeblieben ist. Der Reingewinn beträgt rund 2,3 M lionen Kronen, die Dividende 5 %.

Ungarn.

— **Obstausfuhr.** Wie „Magyar Orszag" meldet, hat Deuts land Ungarn 600 Wagen zur Durchführung der Obstausf zur Verfügung gestellt. Ein Teil davon ist bereits unterwe Die Obstausfuhr nach Österreich und Deutschland hat sch begonnen.

Übrige europäische Länder.

— **Erweiterung des Rhein-Rhone-Kanals.** Die französis Regierung hat Anfang letzten Jahres die Erweiterung Rhein-Rhone-Kanals angeordnet. Die Erweiterungsarbei betreffen die Strecke von Mülhausen bis zur Saône, die, ihrer Fertigstellung im Jahre 1832 unverändert geblieb bisher nur für Schiffe bis 130 t fahrbar war, während Straßburg bis Mülhausen 300-t-Kähne verkehren können. 32 km lange Strecke von Mülhausen bis Altmünsterol, an ehemaligen französisch-elsässischen Grenze, die dieses Fr jahr fertiggestellt wurde, ist, wie wir der „Schweiz. Bau-Z entnehmen, vor einigen Tagen wieder für den Verkehr er net worden, während die 112 km messende Strecke von münsterol bis Besançon voraussichtlich gegen Ende die Jahres wieder dem Betrieb übergeben werden kann. Über Umfang und die Ausführung der Bauarbeiten gibt „G civil" vom 28. Februar ausführlich Auskunft. Auf der e genannten Strecke wurde eine Erhöhung der beiderseiti Dämme vorgenommen, während auf der andern die V größerung der Fahrtiefe durch Tieferlegung der Kanals erfolgt. Die Arbeiten umfassen außerdem den Umbau vo bzw. 38 Schleusen und von zahlreichen Brücken und ein Flußwehren, sowie die Erstellung zweier Pumpanlagen Mülhausen. Die westliche Kanalstrecke von Besançon St. Symphorien-sur-Saône ist bereits für 300-t-Schiffe ben bar. Gleichzeitig mit der Verbreiterung und Vertiefung Teilstrecke Mülhausen-Altmünsterol fanden die bereits dem Kriege von deutscher Seite begonnenen Arbeiten für Verbreiterung des vornehmlich als Speisungskanal vom R aus dienenden Zweiges Hüningen-Mülhausen ihren Absch

— **Lötschbergbahn.** Die Gewinn- und Verlustrechnung Lötschbergbahn für 1919 schließt mit einem Passivsaldo 2 597 000 Fr. ab, somit um rund 1 950 000 Fr. günstiger al Jahre 1918. Der Gesamtpassivsaldo seit der Betriebser nung der Bahn beträgt 20,8 Millionen Franken.

— **Eisenbahnerstreik in Norditalien.** Im Kreise Mai haben die Eisenbahnerorganisationen 12 Tage lang vers den Eisenbahnverkehr lahmzulegen, um wirtschaftliche politische Forderungen durchzusetzen. Es handelte namentlich um die Entlassung oder Versetzung eines B hofsvorstehers, der sich den Befehlen der Gewerksch widersetzt und seine Pflicht getan hatte. Die Neben- Kleinbahnen haben sich dem Ausstand angeschlossen.

Versuche, Mailand von jeder Verbindung abzuschneiden, sind dank der energischen Maßnahmen der Regierung gescheitert. Ein umfassender Kraft- und Lastwagendienst wurde eingerichtet. Der Versuch des streikenden Personals, einen Generalstreik in ganz Italien zu seiner Unterstützung hervorzurufen, wurde durch den Zentralvorstand abgelehnt. Nach 12 Tagen wurde beschlossen, die Arbeit bedingungslos wieder aufzunehmen. Eine Bezahlung der Streiktage findet nicht statt.

Rechtspflege.

— **Falsche Beklebung und Fehlleitung von Reisegepäck, Haftung der Eisenbahn.** Die Beklebung eines Gepäckstückes mit einer falschen Nummer ist in einem kürzlich entschiedenen Streitfalle als grobes Verschulden der Eisenbahnbeamten im Sinne des § 457 HGB. angesehen worden. Die Bahn haftet deshalb für den vollen Schaden, der durch die infolge der falschen Beklebung erfolgte Fehlleitung und verspätete Aushändigung des Gepäckstücks entstanden ist, ist also auch zum Ersatze des entgangenen Gewinns dem Aufgeber des Gepäckstücks verpflichtet. Auch die verzögerte bahnseitige Öffnung eines auf einem Bahnhof lagernden, unanbringlichen Gepäckstücks ist in nachstehendem Streitfall dem betreffenden Bahnbeamten als grobes Verschulden angerechnet worden:

Der Kaufmann K. gab am 10. Juli 1917 auf dem Bahnhof Hamburg zwei Gepäckstücke, einen Pappkarton und einen großen Musterkoffer, zur Beförderung nach Berlin auf. Dort ist der Pappkarton rechtzeitig angekommen, dagegen blieb der Musterkoffer aus. Es stellte sich später heraus, daß der Koffer infolge falscher Beklebung nach der Station Neu-Künkendorf bei Angermünde geleitet und dort der Inhaberin des die betreffende Gepäcknummer tragenden Gepäckscheins, einer Frau N., ausgehändigt worden war. Diese hatte aber den Koffer als ihr nicht gehörend an die Gepäckabfertigungsstelle Neu-Künkendorf zurückgeschickt, wo er zunächst lagern blieb. Erst Anfang August wurde der Koffer auf der Station Neu-Künkendorf amtlich geöffnet, daraus die Adresse des K. ermittelt und diesem dann am 10. August ausgehändigt. Der mit dem K.schen Koffer vertauschte Koffer der Frau N. hatte bis zur selben Zeit auf dem Lehrter Bahnhof in Berlin gelagert. Der Kaufmann K. macht nun geltend, sein Koffer habe seine einzige Musterkollektion enthalten; durch das Fehlen derselben sei die Tätigkeit seines Reisenden während eines Monats behindert gewesen, wodurch ihm ein Gewinn von 15 000 *M* entgangen sei. Diesen Betrag verlangt er vom preußischen Eisenbahnfiskus ersetzt, da grobes Verschulden der Bahnbeamten vorliege.

Während das Landgericht I in Berlin die Klage abwies, hat das Kammergericht umgekehrt entschieden und dem Grunde nach den beklagten Fiskus zum Schadensersatz verurteilt. In seinen Entscheidungsgründen führt das Kammergericht aus: „Der Klageanspruch ist nur dann begründet, wenn die Verzögerung in der Ablieferung des Koffers auf Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Bahn beruht; denn nur in diesem Falle ist die Bahn zum Ersatz des vollen Schadens, wozu entgangener Gewinn gehört, gemäß § 457 HGB. verpflichtet. Liegt aber diese Voraussetzung vor, so ist die Bahn auch trotz Aufhebung der Lieferfristen während der Kriegszeit ersatzpflichtig, da durch diese Aufhebung die Bestimmung, daß die Bahn im Falle des Vorsatzes oder grober Fahrlässigkeit zum vollen Schadensersatz verpflichtet ist, nicht hat beseitigt werden können und auch nicht beseitigt werden sollte. Eine grobe Fahrlässigkeit auf Seiten der Bahn liegt aber in mehrfacher Hinsicht vor. Unstreitig ist eine falsche Beklebung des Musterkoffers erfolgt, indem er nicht mit der Gepäckscheinnummer 599, welche der Gepäckschein des Klägers aufwies, beklebt wurde, sondern mit der Nummer 118, welche der Gepäckschein der Frau N. trug, während andererseits der Koffer der Frau N. die Gepäcknummer des Klägers erhielt. In dieser falschen Beklebung der beiden Koffer ist eine grobe Fahrlässigkeit des betreffenden Beamten zu erblicken, für die der Beklagte einzustehen hat. Die richtige Beklebung der Gepäckstücke ist ein wesentliches Erfordernis für die Sicherheit und ordnungsmäßige Abwicklung des Reise- und Gepäckverkehrs, und demgemäß muß hierauf seitens der Beamten der Bahn eine ganz besondere Sorgfalt verwendet werden. Diese Sorgfalt ist hier gröblich verletzt worden, und zwar um so mehr, als die beiden Gepäckstücke keineswegs äußerlich leicht zu verwechseln waren. Der Koffer der Frau N. wog 30 Kilo, derjenige des Klägers dagegen 95 Kilo. Wenn auch die Gewichtsangabe auf dem Beklebezettel nicht angegeben ist, so kannte doch der Beamte, der unmittelbar vor der Beklebung das Gewicht festgestellt hatte, dieses, und er mußte darauf achten, daß die Person, welche die Beklebung besorgte, den richtigen Zettel auf jeden der beiden Koffer klebte. Die Gründe, die der Beklagte als Entschuldigung des Versehens geltend macht, nämlich der durch den Krieg verursachte Beamtenmangel und der gesteigerte Sommerreiseverkehr, können nicht durchschlagen. Dadurch konnte wohl die Abwicklung der Gepäckexpedition verlangsamt werden, nicht aber durfte darunter die Sorgfalt der Abfertigung selbst leiden. Es konnte also das Gepäck vielleicht erst mit dem nächsten Zuge befördert werden, was bei der Aufhebung der Lieferfristen nichts schadete, nicht aber durfte es nach einem ganz anderen Bestimmungsorte geleitet werden. Ein anderes grobes Verschulden ist in dem Verhalten des Bahnvorstehers von Neu-Künkendorf zu erblicken, der es unterließ, den dort lagernden Koffer des Klägers vorschriftsmäßig nach drei Tagen öffnen zu lassen, um den richtigen Eigentümer festzustellen, sondern mehr als zwei Wochen verstreichen ließ, ehe er bei dem Verkehrsamt Stettin den Antrag auf Genehmigung der Öffnung des Koffers stellte. Bei sofortiger Öffnung wäre der richtige Eigentümer des Koffers alsbald festzustellen gewesen, und es hätte dann der Koffer schon nach drei bis vier Tagen dem Kläger zugestellt werden können. — Ein von dem Beklagten geltend gemachtes mitwirkendes Verschulden des Klägers selbst, weil er den Koffer nicht außen mit Namen und Wohnung des Eigentümers versehen hatte, liegt nicht vor. Denn unstreitig bestand eine solche Vorschrift zur Zeit der Aufgabe des Koffers nicht, sondern ist erst Mitte August 1917 erlassen worden. Wenn auch die Anbringung einer solchen Aufschrift zweckmäßig und vorsichtig gewesen wäre, so kann doch daraus, daß der Kläger eine solche nicht ausdrücklich vorgeschriebene Maßnahme unterließ, kein Verschulden hergeleitet werden."

Das Reichsgericht hat dieses Urteil bestätigt und die Revision zurückgewiesen. (Aktenzeichen: I. 95/19. — Urteil des Reichsgerichts vom 19. Juni 1920.) K. M.-L.

Der Schriftleitung sind folgende Bücher zugegangen:

„Serve": Schnellrechner für Lohnabrechnungen, Preisberechnungen, Kalkulationsrechnungen, Massenrechnungen und alle Multiplikationsarbeiten Von Joseph Serve. Berlin 1920, Verlag von Julius Springer. Preis 12 *M* geb.

Die Berechnung der Warmwasserheizungen. Von Hermann Recknagel. 2. Auflage. Mit 53 Abbildungen im Text. Verlag von R. Oldenbourg. München u. Berlin. Preis geheftet 25 *M*.

Die Bestimmungen über die Anlegung, Genehmigung und Untersuchung der Dampfkessel in Preußen. Textausgabe mit Einleitung, Anmerkungen und Sachregister bearbeitet von Dr.-Ing. Dr. jur. Hilliger. München und Berlin 1920. Verlag von R. Oldenbourg. Preis 20 *M*.

Der Eisenhochbau. Ein Leitfaden für Schule und Praxis von C. Kersten. Mit 500 Textabbildungen. 2. neubearbeitete Auflage. Berlin 1920. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. 24 *M*, geb. 28 *M* zuzüglich Sortimenter-Teuerungszuschlag.

Die asynchronen Wechselfeldmotoren, Kommutator- und Induktionsmotoren. Von Prof. Dr. Gustav Benischke. Mit 89 Textabbildungen. Berlin 1920. Verlag von Julius Springer. Preis 16 *M* zuzüglich Teuerungszuschlag.

Die Maschinenlehre der elektrischen Zugförderung. Eine Einführung für Studierende und Ingenieure von Prof. Dr. W. Kummer. 2. Band: Die Energieverteilung für elektrische Bahnen. Mit 62 Textabbildungen. Berlin 1920. Verlag von Julius Springer. Preis geb. 22 *M* zuzüglich Teuerungszuschlag.

Die Kalkulation in Maschinen- und Metallwarenfabriken. Von Ingenieur Ernst Pieschel. 2. Auflage mit 214 Abbildungen, 27 Musterformularen. Berlin 1920. Verlag von Julius Springer. Preis 16 *M*, geb. 22 *M* zuzüglich Teuerungszuschlag.

Werkzeuglehre und Materialkunde, Bauart, Behandlung und Reparatur der Maschinenteile. Mit 210 Abbildungen. Von J. Endisch, Betriebs- und Werkstättenleiter. Wien 1920. Verlag von Carl Konegen (Ernst Stülpnagel). Preis 9 *M*.

Sprengmittel und Sprengarbeiten. Eine Aufstellung der gebräuchlichsten, z. T. neuen Sprengmittel nach ihrer Bezeichnung, Klasse, Eigenschaft, Zusammensetzung und Verwendung von Sprengtechniker Wilmfried Weiß-Hebenstreit. Mit 31 Textabbildungen. München 1920. J. F. Lehmanns Verlag. Preis 10 *M*.

Die Verwendung der Sicherheitssprengstoffe in der Land- und Forstwirtschaft. Ein Vortrag von Sprengtechniker Erwin Fels, Luzern. München 1920. J. F. Lehmanns Verlag. Preis 2,50 *M*.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Verkehr Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn — Sächsische Staatseisenbahnen.

Am 1. Juli 1920 wird die Ladestelle Rottluff in den Tarif aufgenommen. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen zu ersehen, auch erteilen die Dienststellen Auskunft.

Dresden, am 24. Juni 1920. (648)
Eb.-Gen.-Dir.

Anhang zu den badischen Gütertarifen.

Auf den 1. Juli 1920 werden die auf den Nebenbahnen zu erhebenden Mindestgebühren auf 80 ₰ für Frachtgut und 1,20 ℳ für Eilgut erhöht; ferner wird der Anhang sonst noch verschiedentlich geändert. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 19. Juni 1920. (658)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 1. Juli 1920 ab werden die pfälzischen Stationen Reichenbach (Pfalz) und Schwedelbach in den Tarif aufgenommen. Die Station Waldmohr hat die Bezeichnung „Waldmohr-Jägersburg“ erhalten. Ferner ist die Station Karlsruhe-Mühlburg geschlossen worden.

Bei der badischen Station Karlsruhe Hafen ist das Dienstbeschränkungszeichen „F“ und bei der württembergischen Station Mochenwangen das Zeichen „O K“ zu streichen.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der früheren preuß.-hess. Staatseisenbahnverwaltung.

Breslau, den 21. Juni 1920. (657)
Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 200. Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander, Heft C II (Ausnahmetarife).

Zum 1. Juli 1920 wird das Heft Tfv. 200 C II neu ausgegeben. Infolge der Übernahme der deutschen Staatsbahnen auf das Reich treten in den Geltungsbereichen der einzelnen Ausnahmetarife wesentliche Erweiterungen ein. Bei den im Heft enthaltenen Frachtsätzen ist die vom 1. März 1920 gültige Erhöhung durchgeführt, so daß die Verdoppelung in Wegfall kommt. Der Ausnahmetarif 5 d im Verkehr mit der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn wird vom 1. September d. J. erhöht. Abzüge des neuen Heftes (Preis 60 ₰) sind durch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz zu beziehen.

Berlin, den 21. Juni 1920. (656)
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit sofortiger Gültigkeit treten wegen der Berechnung von Zuschlagsfrachten für Eilstückgut im Verkehr mit den Bahnhöfen Dresden Hauptmarkthalle, Eibenstock ob. Bf., Neuwelt, Oberfrohna, Schweinsburg und Zeulenroda ob. Bf. Änderungen ein.

Ferner werden mit Gültigkeit vom 1. Juli 1920 ab im Verkehr mit den Bahnhöfen der Halberstadt-Blankenburger und der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn bei Sendungen des Ausnahmetarifs 5 d (Erde, wie im Spezialtarif III genannt, und Steine, wie im Spezialtarif III unter Ziffer 1 bis 7 und 9 genannt) die im Abschnitt „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten“, Unterabschnitt 31 und 70 für diese Güter angegebenen Frachtzuschläge nicht mehr erhoben.

Näheres enthält die am 28. Juni 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 23. Juni 1920. (661)
Eisenbahndirektion.

Verbandsgütertarif zwischen Deutschland einerseits, Dänemark, Schweden und Norwegen anderseits, Teil I, Abteilung B.

Am 15. Juli 1920 treten einige Änderungen und Erhöhungen in Kraft, die den im deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil I, Abteilung B, bereits durchgeführten Änderungen entsprechen.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Altona, den 25. Juni 1920. (662)
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Hafenordnung für die Umschlagstelle Cosel-Hafen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. erscheint ein Nachtrag 2, durch den der im Nachtrag vom 1. Juli 1918 enthaltene Gebührentarif nebst den dazu veröffentlichten Änderungen aufgehoben wird. Die Gebührensätze sind durchweg erhöht. Stücke des Nachtrages können von den Stationskassen Cosel-Hafen, Kattowitz, Beuthen (Obschl.) und Breslau Hbf. bezogen werden. Preis 80 ₰. — Das sofortige Inkrafttreten gründet sich auf die vorübergehende Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Kattowitz, den 22. Juni 1920. (654)
Eisenbahndirektion.

Ost-mitteldeutsch-sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1920 wird die Station Rottluff im Bezirke der Eisenbahn-Generaldirektion in Dresden mit der Dienstbeschränkung O K in den Tarif einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 24. Juni 1920. (650)
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr Heft B I und B II.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1920 werden im Verkehr mit der Kreisbahn Eckernförde-Kappeln die Entfernungen erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Nähere Auskunft geben die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 23. Juni 1920. (655)
Eisenbahndirektion.

2. Personen- und Güterverkehr.

Tfv. 93. Binnentarif der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn. Bk. 3.

Am 1. Juli d. J. tritt zum vorbezeichneten Binnentarif der Nachtrag 7 in Kraft. Dieser Nachtrag enthält außer bereits eingeführten Tariferhöhungen Ermäßigung der Personenfahrpreise.

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Berlin, den 26. Juni 1920. (652)
Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn Actiengesellschaft.
Die Direktion.

Binnen-Personen-, Gepäck- und Gütertarif, Teil II für die Lokalbahn Schaftlach-Gmund-Tegernsee.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1920 erscheint der Nachtrag V, durch welchen von der Aufsichtsbehörde genehmigte Erhöhungen eintreten.

Tegernsee, den 24. Juni 1920. (651)
Eisenbahn-Aktiengesellschaft Schaftlach-Gmund-Tegernsee.
Die Direktion.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Frankfurt-Hessisch-Badischer Personentarif.

Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag VI in Kraft. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Mainz, den 21. Juni 1920. (660)
Preußische und Hessische Eisenbahndirektion.

Personen- und Gepäcktarif der Eisenbahn-Generaldirektion Dresden, Teil II.

Am 1. Juli 1920 wird der Nachtrag IV zu den Entfernungs- und Preistafeln ausgegeben. Er enthält neue Entfernungen und die bereits auf dem Verfügungswege durchgeführten Tarifänderungen sowie Berichtigungen. Nähere Auskunft erteilt die Verkehrskontrolle I in Dresden, Strehlener Straße 1, Erdgeschoß.

Dresden, am 26. Juni 1920. (659)
Generaldirektion.

Preußisch-Sächsischer Staatsbahn-Privatbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. Mai d. J. ab wird für die Überladung des Reisegepäcks zwischen Staatsbahnhof und Kleinbahnhof in Putbus eine Überführungsgebühr von 30 ₰ für jedes Gepäckstück erhoben.

Hannover, den 22. Juni 1920. (649)
Eisenbahndirektion.

4. Verkauf von Altmaterial.

Öffentlicher Verkauf alter Papiere.

Die in Hannover lagernden alten Akten, Rechnungsbelege, Bücher, Avise und Papierabfälle sollen öffentlich verkauft werden. Gewicht schätzungsweise 230 600 kg. Eröffnung der Angebote am 9. Juli 1920 vormittags 12 Uhr in unserem Geschäftsgebäude, Zimmer Nr. 129. Verkaufsnachweisungen und Bedingungen werden gegen postgeldfreie (ohne Bestellgeld) Einsendung von 0,75 ℳ von unserem Zentralbüro Zimmer 292 abgegeben.

Eisenbahndirektion Hannover. (653)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 46 | Berlin, den 3. Juli 1920. | LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, **amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9. Köthener Str. 28/29 einzusenden.

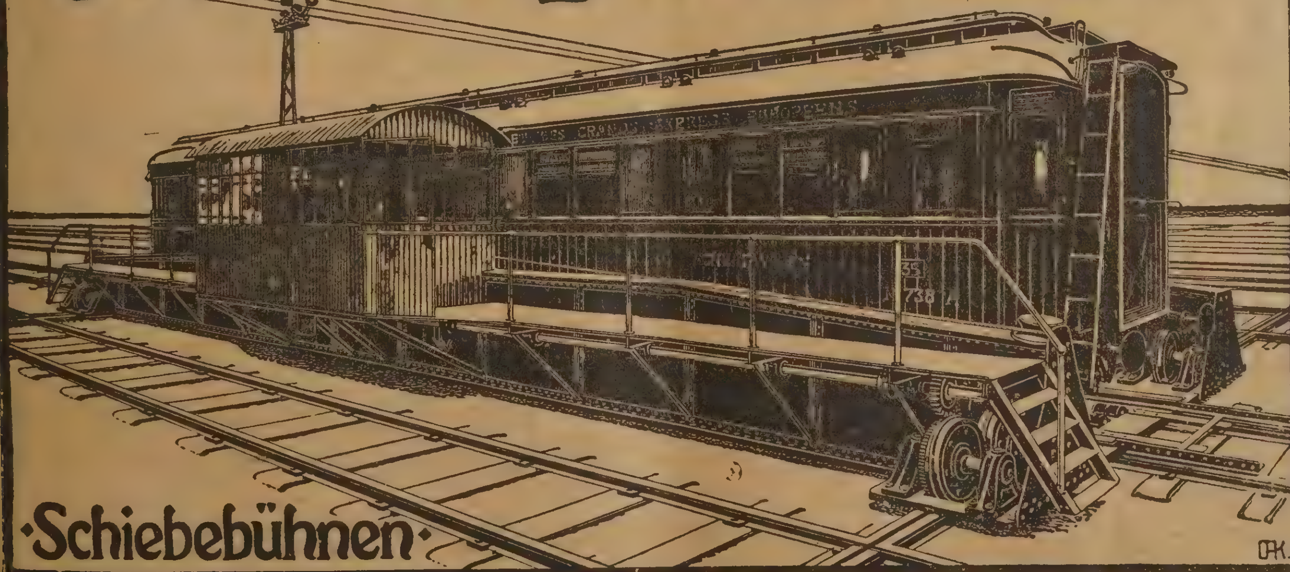
Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 16 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 80 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 90 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.



Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 46. Berlin, den 3. Juli 1920. LX. Jahrgang.

Inhalt:

Die Leiden der ungarischen Eisenbahn-Bediensteten.

Von Ing. Otto Bogyós, Inspektor der Königl. ungarischen Staatsbahnen.

Der Zusammenbruch der österreich-ungarischen Monarchie ..d die darauffolgenden innerpolitischen Wirren haben die ..ediensteten der ungarischen Bahnen in eine verzweifelte ..age versetzt. Mit der Auflösung und dem unorganisierten ..urückfluten der Armee bricht in Ungarn im Jahre 1918 die ..ktoberrevolution aus, die in den von gemischtsprachiger Be..ölkerung bewohnten äußeren Bezirken des Landes infolge ..usländischer Einwirkung einen staatsfeindlichen Charakter ..nimmt. Verwaltungsbehörden und Schutzwachen werden ..ertrieben, Nationalräte und Nationalgarden gebildet, und als ..inzige Lebensader des Staates bleibt allein der Eisenbahn..etrieb zurück. Zwar werden — um das spätere Vorrücken der ..esatzungstruppen zu erleichtern — Schiene, Telegraph und ..elephon geschont, nicht aber das Eisenbahnpersonal, das ..em anarchistischen Bestreben der aufgehetzten und irrege..ührten Bevölkerung selbstredend feindlich gegenübersteht ..nd es als Pflicht erachtet, sowohl Staatsgut als auch Trans..ortware vor den Plünderungen des Pöbels zu retten. Welchen ..usschreitungen das isoliert gebliebene Personal infolge dieser ..altung seitens der vom Pöbel beherrschten Bevölkerung und ..er sogenannten Behörden, der ohne einheitliche Organisation ..nd Disziplin arbeitenden Nationalräte und Nationalgarden ..usgesetzt ist, läßt sich leicht vorstellen, doch harrt es aus, ..errichtet auch weiterhin seinen Dienst und flüchtet nur dann, ..enn es in unmittelbarer Lebensgefahr schwebt. Überall ..errscht Anarchie; die südliche Grenze des Landes ist bereits ..on den Serben, die nordwestliche von den Tschechen über..chritten, als am 13. November 1918 in Belgrad mit den ..ssoziierten Mächten der Waffenstillstandsvertrag abge..chlossen wird. Die südliche und östliche Demarkationslinie ..ird festgelegt und das Verwaltungsrecht auf den zu be..etzenden Gebieten der ungarischen Regierung zugesichert.

Auf Grund dieses Abkommens gab man sich der Hoffnung ..in, daß die Leitung der Eisenbahnen auch weiterhin den bis..erigen Verwaltungsbehörden zufallen werde, und verordnete, ..aß sämtliches Personal während der feindlichen Truppen..ransporte und auf die Dauer der Besetzung an Ort und Stelle verbleibe. Den vorrückenden rumänischen und serbischen Truppen wird bis zur festgesetzen Demarkationslinie kein Widerstand geleistet, sie erreichten dieselbe bereits Mitte Dezember, nur die sich von Rumänien zurückziehende deutsche Mackensenarmee verzögert an einzelnen Punkten den rumänischen Vormarsch. Als jedoch die Demarkationslinie erreicht war, setzt in Siebenbürgen innerhalb derselben die mit ausländischen Mitteln genährte anarchistische Agitation wieder mit voller Kraft ein, es entstehen Unruhen und Revolten, die den Besatzungstruppen laut Waffenstillstandsvertrag das Recht zum weiteren Vorrücken einräumen. Die Lage wird verschärft durch den bewaffneten Widerstand, den schwache Kräfte, Überreste der im Weltkriege vielmals ausgezeichneten Szeklertruppen, aus eigenem Anstoß den die Demarkationslinie überschreitenden rumänischen Truppen gegenüber leisten. Es entwickeln sich Feuergefechte, und die auf ihren Posten ausharrenden Eisenbahnbediensteten leiden jetzt nicht nur unter den nationalistischen Umtrieben, sondern gelangen in Feuerlinien und werden nach endgültiger Besitznahme ihrer Wohnorte auch von den Besatzungstruppen mißhandelt und stellenweise verschleppt.

Die zu dieser Zeit verübten Grausamkeiten übersteigen alles, was die kühnste Vorstellungskraft sich ausmalen kann. Eisenbahner, Soldaten und zurückgebliebene Ungarn werden geprügelt, müssen nach vollstreckter Züchtigung die Prügelrute küssen und ein Hoch auf „Romania mare" ausrufen; andere Opfer werden mit dem Kopf in Senkgruben getaucht, müssen Schmutzwasser trinken, Wunden werden am lebendigen Körper geschnitten, die Wunden eingesalzen und zugenäht; ein sadistischer Rausch überwältigt die Gemüter und stürzt jede Menschlichkeit über den Haufen. Die Angst wird allgemein, das Personal der zu besetzenden Eisenbahnlinien flüchtet scharenweise ins Innere des Landes.

Für Oberungarn wird im Waffenstillstandsvertrag keine Demarkationslinie festgesetzt. Die Vorrückung der tschechischen Truppen wird somit von Anfang an als rechtswidrig betrachtet. Die ungarische Regierung entscheidet sich für

den bewaffneten Widerstand; es werden kleinere Truppenteile organisiert, man wirbt die Leute mit hohem Tagessold aus dem Budapester Pöbel, die Offiziere werden durch die Mannschaft gewählt, und so kommen schließlich zu jeder ernsteren Tat unfähige, bewaffnete Räuberbanden zu den bedrohten Landesteilen. Diesen Banden standen, besonders im Anfange der Besetzung, zum Teil irreguläre tschechische Truppenteile gegenüber; man kann sich mithin leicht vorstellen, was das Eisenbahnpersonal, das auch dort isoliert zurückblieb, während und nach den Kampfhandlungen zu leiden hatte. Stationsleiter und Eisenbedienstete werden nach endgültiger Besitznahme ihrer Stationen von den Tschechen interniert und mißhandelt, die zurückgebliebenen Familienmitglieder aus ihren Wohnungen vertrieben, die Wohnungen erbrochen und ausgeraubt. Wohlhabende Leute verlieren über Nacht ihr durch Fleiß und Arbeit erworbenes Hab und Gut, und es vermehrt sich wieder die Zahl der Flüchtlinge.

Mitte Dezember 1918, als bereits ein wesentlicher Teil Oberungarns in tschechischer Hand ist, erklären die assoziierten Mächte, daß die Besetzung auf Ententebefehl geschieht, und es wird gleichzeitig, auf Grund der „historischen Grenzen" des künftigen tschechoslowakischen Staates, auch die nördliche Demarkationslinie bekanntgegeben. Zwar legt die ungarische Regierung gegen diese Verfügung und Auffassung Protest ein, doch vergebens, der Vormarsch wird unter italienischem Oberbefehl fortgesetzt. Dem Rechts- und Taktgefühl der italienischen Kommandanten ist es zu verdanken, daß von diesem Zeitpunkte an die Ausschreitungen der tschechischen Truppen abnehmen und das zurückgebliebene Eisenbahnpersonal den Umständen angemessen besser behandelt wird.

Ganz eigenartig gestaltet sich inzwischen im besetzten Gebiete das Verhältnis des zurückgebliebenen Eisenbahnpersonals zu den fremden Regierungen und Verwaltungsbehörden. Während die Rumänen und Serben in Ermangelung eines geschulten Eisenbahnpersonals das ungarische Eisenbahnpersonal auf den besetzten Gebieten zurückzuhalten trachten, auf die sofortige Eidesleistung verzichten, die allgemeine Leitung der Eisenbahnen zwar selbst übernehmen, jedoch deren Verwaltungsbehörden unberührt lassen und auch hinsichtlich der Dienstsprache keinen schroffen Standpunkt einnehmen, sind die Tschechen, die — infolge der Ausweisung und freiwilligen Rückkehr der eigenen Landsleute aus den übrigen Teilen des gewesenen Österreichs — über einen gewissen Überschuß an Eisenbahnpersonal und Intellektuellen verfügen, sichtlich bestrebt, möglichst viele der ungarischen Eisenbahner aus dem besetzten Gebiet zu entfernen. Sie stellen an die Zurückgebliebenen unmögliche Forderungen und lösen sie massenhaft durch eigenes Personal ab. Diejenigen, die sich nicht verpflichten, binnen eines Jahres die tschechische Sprache zu erlernen und ohne jede Gegenverpflichtung nebst Eidesleistung nicht sofort um die Aufnahme zu den tschechisch-slowakischen Staatsbahnen ansuchen, werden als vom Dienste endgültig entlassen betrachtet, aus ihren Dienstwohnungen entfernt, ihre sämtlichen Gebühren eingestellt und insofern sie nicht im Besitze eines Privatvermögens oder Einkommens sein sollten, sind sie gezwungen, das besetzte Gebiet zu verlassen. Wiederholt werden mit den Tschechen Verhandlungen über Verkehrs- und Personalfragen angebahnt, doch scheitern diese immer wieder an der von den Tschechen gestellten Vorbedingung, daß der ungarische Staat ihre unbedingte Souveränität bezüglich des besetzten Gebiets anerkenne. So wird die bedrängte Lage der zurückgebliebenen Eisenbahner zu einer politischen Frage, die bis zum Friedensschluß selbstredend keiner endgültigen Erledigung zugeführt werden kann.

Ende Dezember 1918 gab man sich schon trotz aller Schwierigkeiten der Hoffnung hin, daß sich die Lage, wenn auch nur vorläufig, festigen werde, als im Monat Januar 1919 die Wühlarbeit des Verbandes der ungarischen Eisenba beginnt. An der Spitze desselben steht Advokat Dr. La ler, ein Vertreter der mit jeder Zerstörung und Anar liebäugelnden kommunistischen Partei, der spätere Vo kommissär für Eisenbahn und Schiffahrt, und schon zieh alle jene Elemente in seine Umgebung und seinen Mach reich, die berufen sein sollten, während der Proletardikt die leitenden Stellen der Bahn einzunehmen. Unter nutzung der Eisenbahner, der in den besetzten Gebi einzig noch lebenden Organisation des ungarischen Staa soll dort die bolschewistische Agitation betrieben werden. entstehen Streikbewegungen, die sich am 25. Januar 1919 einem Generalstreik der im besetzten Gebiete zurückgeblie nen Eisenbahner entwickeln. Um den eigentlichen Charak der Bewegung zu verschleiern, werden wirtschaftliche Fra und die Frage des Widerstandes gegen die inzwischen a von den Serben und Rumänen verlangte Eidesleistung in Vordergrund gestellt. Das unter dem Drucke fremder He schaft heftig flammende Nationalgefühl der zurückgeb benen Ungarn will man für internationale Umtriebe m brauchen. Zur Unterdrückung der Streikbewegung wird s tens der Besatzungstruppen zu den schärfsten Mitteln griffen. Der Streik bricht zusammen, und die Reaktion se ein. In Siebenbürgen erreicht die Zahl der rumänisch Greueltaten den Höhepunkt, in den von den Tschechen setzten Gebieten werden die Zurückgebliebenen wie massenhaft interniert, vom Dienste entfernt und viele aus wiesen. Im unbesetzten Teile Ungarns steigert sich zwischen die Anarchie; auch bei den Bahnen wird die Mac befugnis in Personalangelegenheiten unter schweigender Z stimmung der Regierung dem mit den kommunistischen U trieben in Fühlung stehenden Verbande der ungarischen Eise bahner überlassen, der auf diese Weise in die Lage verse wird, das Zerstörungswerk unbehindert fortsetzen zu könn Alles reift zum politischen Umsturz, und am 21. März 19 wird die Proletardiktatur ausgerufen. Wie schon erwäh wird Landler — der Präsident des Verbandes der ungarisch Eisenbahner — sogleich zum Volkskommissär für Eisenba und Schiffahrt ernannt; die Liste der politischen Beauftra ten ist fertig, überall werden sie in leitende Stellen eingeset die Bahnverwaltungen gelangen unter die Aufsicht des Arbeitern und Unterbeamten zusammengestellten „politis zuverlässigen" Direktoriums und der Eisenbahnräte; d Leitern der Hauptabteilungen der Eisenbahndirektione werden als Stellvertreter Unterbeamte und Arbeiter — mei Leute zweifelhaften Rufes — zugeteilt und auf diese Wei der Widerstand des Eisenbahnpersonals dem neuen politisch Gebilde gegenüber für die erste Zeit lahmgelegt.

Schon am 19. April 1919 beginnt der Vormarsch der B satzungstruppen; man rechnet schon mit der Besetzung Bud pests und dem Sturze der Proletardiktatur, als sich die vo rückenden Truppen am 2. Mai 1919 in einem Halbkreise u Budapest festsetzen. Während dieser Kampfhandlungen ge langen die Eisenbahnbediensteten des besetzten Gebietes i eine äußerst kritische Lage. Landler gibt dort auf ge heimen Wegen am 17. April 1919 folgenden Aufruf kund:

„Alle Eisenbahnergenossen, die auf besetzten Gebiete Dienst leisten, werden aufgefordert, im Interesse des volle Sieges der Proletardiktatur sofort in den Streik zu treten und jedwede Arbeit einzustellen. Machet den Ver kehr auf alle mögliche Art — sollte es notwendig sein, auch durch Beschädigung der Eisenbahneinrichtungen — unmöglich Organisiert bewaffnete Aufstände, nehmet an solchen mög lichst Teil.

Wer entgegen meinen Erwartungen diesem Aufrufe nich Folge leisten sollte oder der Vollziehung desselben Hindernisse in den Weg legt, wird vor das Revolutionstribunal gestellt werden. Ich erwarte, daß meine Genossen die Namen

Verräter in Vormerkung nehmen werden. Die Arbeit Befreiung hat begonnen.

rüßt Euch Genossen für die revolutionäre Räteregierung
Landler."

schon die Mehrheit des Personals diesem Aufruf keine leistet, gibt es doch einzelne, die sich zu revolutionären lungen verleiten lassen, was wieder zur schonungslosesten tion führt. Auf dem von den Tschechen besetzten Gebiete jetzt der letzte Überrest der dort anwesenden Eisen- er, auch die vom Dienste bereits Enthobenen, als gemein- lrliche Bolschewisten interniert und später aus ihren twohnungen und dem besetzten Gebiete ausgewiesen. Sie nen zu einer Zeit in ihren Mutterstaat, als dieser aus nd Wunden blutet und ihnen weder Nahrung noch Unter- bieten kann. Unter den größten Entbehrungen müssen it dem geretteten Hab und Gut in den Eisenbahnwagen eiben. Doch noch ärger ist die Lage derjenigen, die nach ckeroberung eines besetzt gewesenen Ortes unter Ein- ung politischer Funktionäre zur Waffe greifen und an Kampfhandlungen teilnehmen. Beim Rückzug der roten e müssen sie eilends flüchten, sonst laufen sie Gefahr, den Besatzungstruppen als Franktireure behandelt zu wer- Sie sind gezwungen, ihr Hab und Gut, viele sogar Weib und Kind, zurückzulassen, um die Wohnung vor irierungen, Einbruch und Raub zu schützen.

t der oben erwähnten Festsetzung der Besatzungstruppen udapest wird der unbesetzte Teil des Landes seinem Schick- überlassen, die politische Mißwirtschaft soll dem inneren all preisgegeben werden. Damit beginnt für die auf un- zten Gebieten Dienst leistenden Eisenbahner ein Zeitab- tt schwerster Heimsuchungen. Sie gelangen von jetzt an nur in die Feuerlinie der Kampfhandlungen, die sich zwi- der neuorganisierten und im Anfang erfolgreich wir- en roten Armee und den Besatzungstruppen abwickeln, und en nach Besitznahme ihres Wohnortes seitens der letzteren gemeingefährliche Bolschewisten und von den roten politi- Beauftragten als politisch unzuverlässige Elemente be- tet und mißhandelt, sondern sie müssen auch an den tlinien der Gegenrevolutionen durchharren und sind dort alttaten ausgesetzt. Man ahnt in den Regierungskreisen, im gegebenen Falle mit dem Widerstande des Eisenbahn- onals gerechnet werden müsse, und will diesen Widerstand h eine die finanzielle Lage der Bahnen vollständig ver- tende Gehaltserhöhung im Keime ersticken. Gleichzeitig man es aber auch zu, daß revolutionäre Gruppen sich an nbahnern aus eigenem Antrieb vergreifen und Standge- e über Unschuldige die schwersten Urteile fällen, die großmütig aufgehoben werden. Es kennzeichnet die reife kungsart und den scharfen Blick der Eisenbahner, daß sie aller dieser politischen Umtriebe dem Geiste des Bolsche- nus auch weiterhin fernbleiben, und daß die an ihren Be- genossen verübten Gewalttätigkeiten ihr Ziel wesentlich ehlen. Sie führen nicht zu einer allgemeinen Demütigung, ern rütteln breite Schichten aus ihrer Unschlüssigkeit auf spornen sie zum selbständigen Eingreifen an. Schon ngs Mai zeigen sich Anzeichen der hierfür eingeleiteten arbeiten. Das Personal weigert sich, in die rote Armee utreten, es verlangt die vollständige Befreiung von jed- er Requisition, fordert, daß die Gebühren nur in „blauen" der Österreich-Ungarischen Bank herausgegebenen) knoten ausgezahlt werden, und weist die Fälschungen der regierung zurück, es verlangt die vollständige Brot- und ration, stellt somit Verlangen, die durch die Räteregierung sichts der Blockade zum größten Teil nicht erfüllt werden en. Somit ist die Möglichkeit zur Aufrechterhaltung der friedenheit und eines Zusammenwirkens gegeben, und n am 2. Juni 1919 bricht der Eisenbahnerstreik aus. Er beschränkt sich vorerst auf Transdanubien, doch in wenigen Stunden greift er bis Budapest über.

Zur Bekämpfung dieser Bewegung dienen der Räteregierung russische Vorbilder. Vor allem verhandelt man mit einem Ausschuß des Budapester Streikkomitees und läßt während dieser Verhandlungen die übrigen Ausschußmitglieder durch — sich vor keinerlei Gewalttaten, selbst vor dem Mord nicht scheuenden — Terroristen festnehmen; die Hauptbahnhöfe werden durch solche Gruppen „militärisch" besetzt und das Exekutionskomitee gezwungen, einen Aufruf zur Wiederaufnahme der Arbeit zu veröffentlichen. In Transdanubien ist man über die Geschehnisse gut unterrichtet und leistet diesem Aufrufe keine Folge. Wäre die Leitung des Verbandes der Eisenbahner der Lage gewachsen und nicht eine Gesellschaft zweifelhafter Persönlichkeiten gewesen, so wäre die Proletardiktatur schon jetzt, somit um zwei Monate früher, zusammengebrochen. Anstatt die Bestrebungen der Streikenden tunlichst zu unterstützen, übt die Leitung des oben genannten Verbandes selbst Gewaltherrschaft aus, entsendet an die Knotenpunkte politische Beauftragte, setzt den Telegraphenverkehr unter deren Aufsicht, macht auf diese Weise die Verständigung der Streikenden unmöglich und läßt den Ausstand langsam abbröckeln. In einigen Tagen liegt die Bewegung tot darnieder, und die Reaktion setzt mit dem wildesten Terror ein. Eisenbahner werden festgenommen, den revolutionären Standgerichten ausgeliefert, welche die schwersten Urteile — auch Todesurteile — fällen, all dies ohne jedes Beweisverfahren, bloß auf Grund von Einflüsterungen und Verdachtsäußerungen. Die Leute flüchten, treiben sich Tage hindurch in Waldungen umher, viele werden schwer krank, andere verfallen dem Verfolgungswahnsinn.

Dem schnellen Eingreifen der Eisenbahnverwaltungen ist es zu verdanken, daß diese Urteile durch eine allgemeine Amnestie aufgehoben werden und die Schreckensherrschaft den Eisenbahnern gegenüber bald ein Ende nimmt. Nun wird alles Gute versprochen, jeder Wunsch soll erfüllt werden; doch im Geheimen schmiedet man schon Pläne zur Vernichtung eines etwaigen neuen Widerstandes. Sämtliche der alten Regierungsform anhängenden Leiter sollen von ihren Stellen enthoben, wer für die Proletardiktatur keine Sympathie zeigte soll festgenommen und den Terrorgruppen ausgeliefert werden; an Stelle der sich als schwach erweisenden Direktoriumsmitglieder will man extreme Elemente einsetzen und das Betriebspersonal durch schwersten Zwang, nötigenfalls nach russischem Muster durch „Dezimierung", für die Sache gewinnen. Vor Verwirklichung dieser Pläne bricht die Proletardiktatur am 2. August 1919 nach einer schweren Niederlage der roten Armee an der rumänischen Front zusammen. — Es soll schließlich im Zusammenhange mit der Proletardiktatur auch die Lage der Intellektuellen und in erster Reihe des Beamtenkörpers der Eisenbahnverwaltungen erläutert werden. Nach dem Gedankengang der Kommunisten ist aus jeder Verwaltung die „Bürokratie" auszuschalten. Vorbildung und Vorschulung werden überflüssig, jeder Intellektuelle kann durch einen Handarbeiter ersetzt werden. Dementsprechend gelangen auch bei den Eisenbahnen in die obersten leitenden Stellen zweierlei Gruppen: Handarbeiter im wahren Sinne des Wortes und einige der Intellektuellen, die im Verbande der Eisenbahner bei der Zerstörungsarbeit dem Volkskommissär Landler Hilfe und Dienste geleistet haben; es sind dies zum größten Teil politische Führer, meist Juden, und Leute, die auf diese Weise ein besseres Fortkommen suchen. Beide Gruppen trachten im Anfange das Wohlwollen des Beamtenkörpers zu gewinnen; später, als die Proletardiktatur ins Wanken kommt, greift die erste Gruppe immer schärfer ein; die den Intellektuellen entnommenen Leiter jedoch schwenken nach rechts, sie werden immer milder, flüstern im Kreise ihrer Kollegen von der Unhaltbarkeit der

politischen Verhältnisse, erweisen Gefälligkeiten, um sich für alle Wechselfälle zu schützen und bei einem etwaigen Umsturz wenigstens ihre alte Stellung sicherzustellen.

Unter solchen Verhältnissen findet der Beamtenkörper bei seiner neuen Obrigkeit keinen Anhang und keine aufrichtige Unterstützung. Er ist von Spionen umgeben und steht unter einem seelischen Druck. Innere Verbindung fühlt er einzig nur mit denjenigen, die die neue Regierung auf Grund ihrer Fachkenntnisse und Erfahrungen in eigenem Interesse als unentbehrliche Kräfte in leitenden Stellen beläßt. Doch auch diese Verbindung kommt eher in geheimen Blicken, als in Worten zum Ausdruck, denn jede Silbe, jedes Telephongespräch dieser Verbliebenen wird belauscht, man betrachtet sie als vorläufig unentbehrliche Überreste der „Bourgeoisie".

Daß der Beamtenkörper von ernsteren Greueltaten verschont blieb und das Inventar und der Materialvorrat der Eisenbahnen keine ernsteren Schäden erlitt, ist zum größten Teil diesen Verbliebenen zu verdanken. Zwar ist ihr Wirkungskreis durch immerwährende politische Aufsicht arg begrenzt, doch mit der Kraft geistiger Überlegenheit gelingt es doch, die der neuen politischen Macht angehörenden Stellvertreter und die Direktoriumsmitglieder unter ihren persönlichen Einfluß zu stellen und den eigenen Willen in den Gedankenkreis dieser Umgebung zu übertragen. Sie scheiden aus ihren Stellen knapp vor dem Zusammenbruch der Proletardiktatur aus, als ihre Ab- oder Anwesenheit den natürlichen Lauf der Dinge schon nicht mehr zu beeinträchtigen vermag.

Mit dem Sturze der Proletardiktatur wird Budapest von den Rumänen besetzt, und somit gelangen die Zentralbehörden des Landes — unter anderem auch die Hauptverwaltungen der Bahnen und der gesamte Eisenbahnverkehr — unter fremde Kontrolle und fremden Einfluß. Den Requisitionen der Rumänen (sie requirierten durchschnittlich 50 % des auf dem bisher nicht besetzt gewesenen Gebiete vorgefundenen Lokomotiv- und Wagenparks, der Werkstätteneinrichtungen und des Materialvorrats) kann infolgedessen kein Widerstand entgegengesetzt werden, und bald tritt sowohl im Personenals auch im Güterverkehr eine vollständige Stockung ein. Es ergeben sich auch gelegentlich der Vollziehung rumänischer Transportanordnungen ernste Schwierigkeiten, hinter denen untergeordnete rumänische Truppen- und Transportkommandanten passive Resistenz vermuten, so daß sie dem Eisenbahnbetriebspersonal gegenüber gewaltsam vorgehen. Ohrfeigen und Prügelstrafen kommen wieder an die Tagesordnung, zu denen sich bei Requisitionen und Hausdurchsuchungen private Unternehmen der rumänischen Mannschaften gesellen. Die Verwaltungsbehörden der Eisenbahnen legen gegen di gewaltsame Behandlung der Bediensteten in jedem einzelne Falle Verwahrung ein, doch vergebens, da die Züchtigun auch bei der rumänischen Armee selbst als gesetzmäßige Strafmittel angesehen wird.

Am 15. Nov. 1919 ziehen die rumänischen Besatzungstruppe von Budapest ab, und die neu organisierte ungarische Arme erscheint vor den Toren der Hauptstadt. Es wird zum trau rigen Schicksal des Eisenbahnpersonals, daß es mit dem Neu aufleben des verfassungsmäßigen Staatslebens aus seine Leiden in eine trostlosere Lage gerät, und daß der zer stückelte und seiner Lebensmöglichkeiten beraubte Staat die bezüglich vorläufig keine gründliche Abhilfe zu treffen, j die Zukunft der Eisenbahner kaum sicherzustellen verma Leute, die dem ungarischen Staatsgedanken immer treu ge blieben sind, im besetzten Gebiete trotz der Gefährdung ihre Lebensinteressen und trotz Zwang und Drohungen den ne gebildeten Staaten bis heute keinen Eid leisteten, die währen der Proletardiktatur durch Tat und Wort gegen die Zerstörun des Staatslebens Stellung nahmen, die vor der jüngsten Räu mung eines Teils des von den Rumänen besetzten Gebiet den Abbau der Eisenbahneinrichtungen und die Ablieferun der Bahngelder verweigerten und dieser Haltung weg von den Besatzungstruppen vergewaltigt wurden, hätt ein anderes Schicksal verdient.

Zur Schilderung der Lage sei erwähnt, daß aus dem b setzten Gebiete bisher 8793 Eisenbahner mit 35 172 Familie mitgliedern flüchteten und daß 950 Familien den vergangen Winter wegen allgemeinem Wohnungsmangels in Eisenbah wagen verbrachten. Die Flüchtlinge werden zwar vom Sta tunlichst unterstützt, sie erhalten auch weiterhin ihre G bühren, die jedoch angesichts ihres zerrütteten Haushalts u infolge vollständiger Entwertung des Geldes selbst fürs tä liche Brot kaum reichen. In derselben traurigen Lage befin sich auch das dienstleistende Personal, das bereits sei letzten Wertsachen verkaufte und jetzt schon zur Verwertu kaum entbehrlicher und in geraumer Zeit unersetzbarer Möb Kleidungsstücke und Wäsche greift.

Trotz all dieser Leiden sieht man wohl herabgekomme Mütter, halbnackte Kinder, zerstörte Heime, doch nirgen Verzagtheit, nirgends Tränen in den Augen. Jung und a kennt die tausendjährige Geschichte Ungarns; die Blicke w den sich mit voller Zuversicht der Zukunft entgegen!

Zur Neuordnung der Verwaltung der Eisenbahn-Hauptwerkstätten.

Von Regierungs- und Baurat **Krohn**, Berlin.

Für die Hauptwerkstätten der Eisenbahnverwaltung wird eine neue Organisation geplant. Es soll nicht Zweck der nachfolgenden Zeilen sein, diese zu kritisieren oder Ausführungsbestimmungen und Abänderungen vorzuschlagen, sondern zu erwägen, was schon jetzt oder in kürzester Zeit geschehen kann, um, dem Grundgedanken der Neuordnung entsprechend, diese Umstellung vorzubereiten und ihr die Wege zu ebnen. Jeder Werkstättenpraktiker weiß, und hat es oft genug am eigenen Leibe erfahren, daß Änderungen in der Verwaltung und Leitung der großen Hauptwerkstätten dringend erwünscht sind. Bis die Umstellung restlos durchgeführt ist, werden noch Jahre vergehen. Schon jetzt kann aber mancherlei geschehen, um wenigstens einige Tropfen des neuen Öls in die Verwaltung zu träufeln, d. h., um diese, soweit dies ohne gänzliche Umstürzung der bisherigen Organisation allein durch Verfügungen der Direktion oder Erlasse des Herrn Ministers möglich ist, schon jetzt in einzelnen Punkten dem zu erreichenden Ziel etwas näherzuschieben.

Die Hauptwerkstätten sollen als große industrielle Werke von oft mehreren tausend Mann angesehen werden, die, entsprechenden Privatwerken gemäß, in größerem Maße als bisher selbständig und wirtschaftlich zu arbeiten haben. Die Seele des Werkes ist der V o r s t a n d, mag er Direktor heißen oder sonstwie. Das Knochengerüst sind die Betrie und Aufsichtsbeamten, das Blut sind die Arbeiter. Fan wir mit der „Seele" an.

Es ist eine Binsenweisheit, daß der Vorstand jetzt mit ei Unmenge mechanischer Kleinarbeit belastet ist, die billi und ebenso gut von nachgeordneten Kräften erledigt wer kann, während andererseits sein maßgebender Einfluß i Punkten fehlt, wo er seine Stellung unter allen Umstän einsetzen müßte. Ich will an dieser Stelle noch nicht so v gehen, z. B. alle Schriftstücke aufzuzählen, die unnöti weise dem Vorstand persönlich zur Unterschrift vorge werden. Um nur ein Beispiel herauszugreifen, fällt es Direktor eines Privatwerkes von, sagen wir, 2000 Mann nicht ein, jeden Bestellzettel, jeden Verlangzettel, jeden laub eines Arbeiters persönlich zu genehmigen. Es ist einem Unternehmen, wie es eine Hauptwerkstätte darst unbedingt erforderlich, daß man den einzelnen Abschn führern, heißen sie Ingenieure oder Abteilungsleiter, größere Freiheit, Selbständigkeit, Verantwortung größeres Vertrauen zubilligt. Das wird schon jetzt grundlegende Organisationsänderung möglich sein. Ande seits muß der Vorstand bei wichtigen Entscheidungen, z. B. Beschaffungen, vor allen Dingen mit Rücksicht auf

jetzt fast von Tag zu Tag sich ändernde Preisstellung, imstande sein, aus eigener Machtvollkommenheit zuschlagen oder ablehnen zu dürfen. Es ist bekannt und lehrreich, zu was für Auswüchsen das jetzige Verfahren mit dem Hin- und Herfragen und den sich inzwischen weiter ändernden Preisen schon geführt hat. Die Grenze für freihändige Beschaffungen ist mit 3000 *M* um ein Vielfaches zu niedrig. Bei Titel 7 ist es an einzelnen Stellen noch schlimmer. Die Verwaltung hat sicherlich das Vertrauen zu ihren Amtsvorständen, daß diese die wirtschaftliche Konjunktur auf dem Maschinen- und Materialmarkte selbst so weit übersehen, um ein sachgemäßes Urteil darüber abgeben zu können, was im gegebenen Augenblick wirtschaftlich ist, und was nicht.

Die Ausschreibungen und Beschaffungen von Maschinen müssen unter allen Umständen schon jetzt durch die Hauptwerkstätten selbst erfolgen und nicht durch die Direktionen. Ausgenommen sind Anlagen, deren unbedingte Gleichmäßigkeit für einen größeren Geschäftsbereich unerläßlich ist. Auch dies ist sofort ohne jede Organisationsänderung durchaus möglich.

Maschinen, soweit es sich nicht um ganz einfache Stücke handelt, dürfen nicht z. B. nach einem Angebot von einer halben Seite und nach einem Lichtbild bestellt werden, sondern der Amtsvorstand muß durch viel häufigere Reisen und Besichtigungen in Privatwerken, Werkzeugmaschinenfabriken und anderen Hauptwerkstätten die Maschinen selbst sehen oder ihre Bauart in den herstellenden Fabriken besprechen. Ob diese Arbeit später dem Direktor oder dem Abteilungsleiter der technischen Abteilung übertragen wird, ist eine zweite Frage. Hier handelt es sich, wie ich wiederhole, nur darum, welche erweiterte Befugnisse schon heute der Amtsvorstand auszuüben hätte. Hierdurch würde er auch einen viel größeren und dringend erwünschten Einblick in große Privatbetriebe bekommen. Er soll in jedem Einzelfall hierzu nicht erst einen begründeten Antrag an die Eisenbahndirektion zu machen haben, sondern, wenn er es nach seinem besten Ermessen für notwendig hält, hat er zu fahren. Der Vorteil, der der Verwaltung hierdurch ersteht, ist unendlich viel größer als die Unkosten, die sich in den aufkommenden Reisekosten ausdrücken. Bei großen Reisen hat er seine tatsächlichen Ausgaben und Unkosten in Rechnung zu stellen („Vertrauensspesen"). Als Belag muß seine Liquidation genügen. Auch hiermit brauchen wir nicht erst die vielleicht in Jahren erfolgende Umstellung abzuwarten, sondern wir können heute damit beginnen.

Schon durch diese wenigen Änderungen würde m. E. ein Teil der Arbeit geleistet werden, die nach den Worten der „Denkschrift" des Ministeriums geleistet werden soll, daß nämlich der Vorstand, oder Direktor, „sich den Kopf freihält von Kleinarbeit und in steter Fühlung mit den Fortschritten der Technik bleibt, unter Beobachtung ihrer Anwendung in privatwirtschaftlichen Betrieben".

„Persönlichkeit" ist alles! Während es verhältnismäßig wenig Schwierigkeiten bereiten dürfte, schon jetzt in die Leitung der Werkstätten diejenigen Personen zu bringen, die zur Belebung und Durchführung der neuen Organisation geeignet erscheinen, macht es schon größere Schwierigkeiten, den ganzen Beamtenkörper einer Hauptwerkstätte so vorzubereiten, daß seine Umstellung und Überleitung in den neuen Wirkungskreis seinerzeit reibungslos erfolgen kann.

Die Tätigkeit der Abteilungsleiter wird verhältnismäßig sehr selbständig sein. Beginnen wir mit der Verwaltungsabteilung. Diese einem Juristen, etwa einem Assessor, zu unterstellen, halte ich nicht nur für durchaus unnötig, sondern sogar für bedenklich. Ich halte einen in mittleren Jahren stehenden Rechnungsrat, wie ihn die Werkstättenämter schon jetzt mindestens in vielen Fällen als ersten Bürobeamten haben, für die unbedingt geeignetste Person hierfür. Wo ein derartiger Herr vorhanden ist, können die Amtsvorstände schon jetzt mit ihm das vorhandene Personal sichten und die Rollen verteilen. Vor allen Dingen muß aber bei neu zum Amt hinzutretenden Beamten von dem Grundsatz ausgegangen werden, daß es für den betreffenden Herrn eine Auszeichnung bedeutet, zum Büro des Werkstättenamts versetzt zu werden. Ein Beamter, der in einem Direktionsbüro nicht mehr voll leistungsfähig ist, ist in dem Büro einer Hauptwerkstätte absolut unbrauchbar. Der Vorstand des Amtes wird in vielen Fällen schätzbare Vorschläge in betreff der zu versetzenden Beamten machen können. Für notwendig halte ich es, daß schon jetzt außer dem künftigen Abteilungsleiter einige Herren, etwa A 2 und A 3, mustergültige Privatbetriebe aufsuchen und dort mehrere Tage lang den Gang der Verwaltung und die Buchhaltung kennen lernen. Im übrigen werden gerade bei dieser Abteilung verhältnismäßig wenig Schwierigkeiten bei der Umstellung auftreten. Den Magazinen stehen schon größere Änderungen bevor. Die Unerläßlichkeit der Materialkenntnis hätte es schon längst wünschenswert erscheinen lassen, ihnen eine technische Spitze zu geben. Unbedingt nötig wird dies in Zukunft durch die vielen neuen technischen Aufgaben, die den Stofflagern zugewiesen werden sollen, wie Materialabnahme, Anfertigung und Unterhaltung der Werkzeuge usw. Als Leiter halte ich einen Betriebsingenieur für erforderlich. Die bisherigen Lagerverwalter werden als erste Beamte unter diesem Ingenieur zu arbeiten haben und den eigentlichen Verwaltungsdienst mit dem bisherigen Personal versehen, während für den technischen Teil des Lagers ein technischer Eisenbahnsekretär oder Obersekretär zu bestellen sein wird. Was in dieser Beziehung schon jetzt zu tun wäre, wäre das, daß die Hauptwerkstätten, soweit dies noch nicht geschehen, die gesamte Werkzeugmacherei und Unterhaltung für die in den Hauptwerkstätten vereinigten Ämter zentralisierten. Dies ist überhaupt für einen modernen Fabrikbetrieb eine technische Notwendigkeit, die vielfach noch nicht durchweg nach ihrer ganzen Bedeutung gewürdigt worden ist. Ferner wären von den Direktionen oder vom Zentralamt zur Abnahme und Vornahme von Prüfungen geeignete Beamte bereit zu stellen. Eine besondere vorherige Ausbildung der Beamten erscheint mir hier nicht erforderlich. Das können wir selbst machen. Wie die Rollen später zu verteilen sein werden, ist eine zweite Frage, die zunächst nicht hierher gehört. Jedenfalls glaube ich, daß der Verwaltung genügend Personal in Magazinbeamten Werkmeistern, Werkführern und Werkführer-Anwärtern zur Verfügung steht.

Ein ungeheuer weites Feld maschinentechnischer Arbeit wird sich dem Leiter der technischen Abteilung eröffnen, an deren Spitze unter allen Umständen ein tatkräftiger und auf der höchsten Stufe allgemein technisch-wissenschaftlicher Ausbildung stehender Beamter gestellt werden muß. Hierzu ist ein Regierungs-Baumeister der gegebene Mann, der schon jetzt zu den Hauptwerkstätten gegeben und von dem Vorstand auf die großen seiner harrenden Aufgaben hingewiesen werden muß. Hierbei möchte ich empfehlen, bei der Personenauswahl die Vorschläge der Amtsvorstände zu berücksichtigen. Es ist eine in Kollegenkreisen bekannte Tatsache, daß die Herren sich gegenseitig, d. h. ihre persönlichen Neigungen und besonderen Interessen ziemlich genau kennen; und hierauf kommt außerordentlich viel an. Es ist zu bedenken, daß die ganze Neuorganisation mit der Beauftragung der geeigneten oder ungeeigneten Personen steht und fällt. Das weiß der Amtsvorstand so gut wie es die Verwaltung weiß und er hat selbst das allergrößte Interesse daran, daß er sich zu seinen künftigen Mitarbeitern nur Leute auswählt, mit denen zusammen er die Sache „schmeißt". Daß künftig in diesem Büro auch sämtliche bauliche Arbeiten zu erledigen sind, soweit es sich nicht um ganz große Erweiterungen handelt, die die Direktion selbst ausführt, sei nebenbei bemerkt, gehört aber nicht zu dem vorliegenden Kapitel der sofort auszuführenden Arbeiten.

Die wichtigsten und grundlegenden Änderungen sind im Bereich der eigentlichen Betriebsabteilungen zu erwarten. An ihre Spitze treten ein oder zwei Betriebsingenieure für Lokomotiven, desgleichen für Wagen, für Weichen usw., soweit erforderlich. Die Betriebsabteilungen sollen sich ausschließlich mit der Wiederherstellung der Betriebsmittel beschäftigen. Mit Verwaltungsarbeiten nur soweit, wie es für ihren besonderen Zweck nötig ist. Alle anderen Arbeiten, wie Unterhaltung der maschinellen Anlagen, auswärtige Arbeiten usw. werden an anderer Stelle bearbeitet. Diese Arbeiten für den ganzen Bezirk einer Hauptwerkstätte und alle darin vereinigten Ämter zusammen zu fassen, wird schon jetzt möglich und zweckmäßig sein, wo es noch nicht geschehen sein sollte. Hierzu gehört auch, daß an einer Stelle die gesamte Unterhaltung der Werkzeugmaschinen zusammengefaßt werden muß. Auch dies ist sofort ausführbar. Ob in den Betriebsbüros die Verwaltungsabteilung gemeinsam für mehrere Betriebe oder für jeden einzurichten sein wird, ist eine Einzelfrage, die späterer Lösung harrt. Schon jetzt vorzubereiten ist, daß 1. die erforderlichen Abteilungsleiter ausgesucht und möglichst schon zu den Hauptwerkstätten versetzt werden, und daß 2. unter den Werkprüfern (Werkmeistern) eine Sichtung vorgenommen wird. Die gesamte Änderung trifft bei dieser Beamtengruppe bekanntlich vielfach auf wenig Gegenliebe. In der Tat sind in der Tätigkeit gerade dieser Beamten weitgehende Änderungen geplant. Viele Teile von ihnen bleiben nicht in ziemlich selbständiger Leitung einer größeren Betriebsgruppe, sondern werden Beamte des Abteilungsleiters, der ihnen bestimmte Aufgaben und Arbeitskreise zuweist, während die bisherigen Werkführer als „Meister" Leiter der Betriebsgruppen werden. Der Werkmeisterstand ist stolz auf seine Vergangenheit, und das von Rechts wegen! Wenn er jetzt in gewisser Beziehung von seiner bisherigen Tätigkeit zurücktritt und andere Aufgaben zugewiesen erhält, so darf er hierin nicht eine Verkennung seiner bisherigen hohen Leistungen oder eine persönliche

Hintansetzung erblicken, sondern muß einen Strich unter seine Vergangenheit setzen und ein neues Arbeitsfeld betreten. Viele alte verdiente Beamte werden es allerdings schwer über sich gewinnen, diesen Schritt zu tun, aber die ganze Organisation; sobald wir die überhaupt als nötig erkannt haben, darf an dieser menschlich nur allzu begreiflichen Schwierigkeit nicht scheitern. Hoffen wir, daß das neue Besoldungsgesetz diesen verdienten Männern ein auskömmliches Ruhegehalt gewährt, damit sie mit ihren in Ehren erworbenen Ansprüchen von der Schaubühne zurücktreten können. Für die jüngeren von ihnen und für die Werkführer kann schon jetzt durch Anordnung der Ämter die Arbeit so verteilt werden, wie es in großen Zügen für die Zukunft gedacht ist. Hinweisen möchte ich auf die gründliche und anspruchsvolle Ausbildung der Werkführer und auf eine entsprechende Handhabung der Prüfungen. Auch den Werkführern muß sofort in weitaus größerem Maße als bisher Gelegenheit gegeben werden, durch Besichtigung mustergültiger Privatwerke ihren Gesichtskreis zu erweitern. Diese Besichtigungen dürfen nicht nur einen Tag dauern. Eine ersprießliche Wirkung ist erst zu erwarten, wenn der Beamte mehrere Tage lang eingehend mit seinem Kollegen den Gang der Arbeiten praktisch studiert. Maßgebend für die hiernach von ihm auszuführenden Dienstreisen muß der Amtsvorstand sein.

Nur der Vollständigkeit halber bliebe zu erwähnen, daß selbstverständlich nach Angabe des Amtsvorstands sofort die baulichen Änderungen getroffen werden müssen, die notwendig sind, um die gesamte Bertriebsleitung in der Werkstatt, nicht etwa im Verwaltungsgebäude unterzubringen.

Die beste Organisation nützt nichts, wenn schlecht oder ungenügend gearbeitet wird. Daß über Güte und Menge der geleisteten Arbeit viel geklagt wird, ist bekannt. Vorschläge zur Verbesserung sind oft gemacht worden. Ich möchte mir erlauben, auf ein Mittel hinzuweisen, das meines Erachtens noch nicht genügend erschöpft ist. Wir werden in nächster Zeit nach gesetzlicher Vorschrift die Betriebsräte haben. Ihre Aufgaben ähneln denen der bisherigen Arbeiterausschüsse, wenn sie auch in mancher Beziehung erweitert sind. Die Werksleitung darf diese Betriebsräte nicht, oder nicht nur, als eine Konzession an die Arbeiter auffassen, sondern muß sie in den Kreis ihrer Pflichten ziehen, um mit ihnen das Wohl der Verwaltung, des Ganzen, d. h. das Wohl unseres Vaterlandes zu heben, und zu versuchen, das entsetzliche Elend, das als Gespenst vor uns steht, wenn die Eisenbahn versagt, abzuwenden. Die Sitzungen des Arbeiterausschusses, mit dem oft zusammen zu arbeiten ich jedem jüngeren Kollegen nicht dringend genug empfehlen kann, müssen schon jetzt dazu benutzt werden, dem Arbeiter immer wieder vorzuhalten, daß er persönlich mehr als je mitverantwortlich ist für die Leistungsfähigkeit der Werkstätte. Es wird hierbei nach meinen Erfahrungen garnicht nötig sein, die Leute zum Arbeiten zu ermahnen. Das ist so oft geschehen, daß die Leute hiergegen taub geworden sind. Zweckmäßiger ist es vielleicht, ihnen tabellarisch die Leistung der einzelnen und einer möglichst ähnlichen benachbarten Werkstatt zu zeigen. Weitere Zusätze sind überflüssig; die Leute machen sich selbst den hierauf passenden Vers. Es empfiehlt sich, nicht nur die eigenen Fehler aufzudecken, sondern auch, wenn das irgend zu verantworten ist, die eigenen Vorzüge oder die erzielten Vorsprünge gegen andere Werkstätten herauszustreichen. Sein eigenes Werk als besonders leistungsfähig hinstellen, schafft einen Korpsgeist und gibt einen Antrieb zu erhöhten Leistungen. Der überwiegende Teil der Arbeiter hat vor seinem Chef so viel berechtigte Achtung, daß er seinen Worten vertraut, und wenn man ihm die Sache verständlich und immer wieder vorträgt, dann hat man auch Erfolg.

Die vorstehenden Ausführungen sind nicht vollständig und können es noch nicht sein. Wichtige Fragen bleiben zu regeln. Diejenigen, die die nächsten Aufgaben zur Vorbereitung der neuen Organisation betreffen, glaube ich, in der Hauptsache, mindestens gestreift zu haben. Jeder Amtsvorstand wird die noch zu lösenden Fragen nach seiner Art zu lösen haben. Nicht öde, schematische Gleichmacherei, sondern der Geist macht lebendig! Wirtschaftliche Höchstleistung, bei fürsorglicher Pflege des geistigen und leiblichen Wohles der ihm anvertrauten Beamten und Arbeiter soll der Stolz des Werkdirektors sein. Möge die ungeheuere Bedeutung gerade des maschinentechnischen Teils der Eisenbahnverwaltung, die nach den Grundsätzen der „Denkschrift" mehr als bisher gewürdigt werden soll, mit ihren zum Teil ungehobenen Kräften dazu beitragen, den Ruin von unserem Vaterlande abzuwenden und es einer besseren Zukunft entgegen zu führen!

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Reichsverkehrsminister Groener.** Bei dem jüngsten Ministerwechsel ist der Generalleutnant z. D. Wilhelm Groener zum Reichsverkehrsminister ernannt worden. Er ist 1867 in Ludwigsburg (Württemberg) geboren und widmete sich der Offizierslaufbahn. Nach abwechselndem Dienst im Generalstab und in der Front übernahm er 1912 die Leitung der Eisenbahnabteilung im Großen Generalstab. Mit Ausbruch des Krieges wurde er Chef des Feldeisenbahnwesens. In dieser Tätigkeit ist er besonders bekannt geworden. Zu seinen Verdiensten zählt der reibungslose Verlauf der Mobilmachung und des Aufmarsches sowie die Organisation der schnellen Truppenverschiebungen auf und zwischen den Kriegsschauplätzen. Im Herbst 1916 trat er an die Spitze des neugeschaffenen Kriegsamtes. 1917 erhielt er die Führung einer Division und bald darauf die eines Armeekorps im Felde. Nach dem Rücktritt des Generals Ludendorff wurde er am 1. November 1918 zum Ersten Generalquartiermeister ernannt. Im September 1919 trat er auch von diesem Posten zurück.

Der neue Reichsverkehrsminister Groener ist somit der Eisenbahnverwaltung kein Fremder, sondern mit dem Eisenbahnwesen durch langjährige Arbeit wohl vertraut. Seine hierdurch gewonnenen Kenntnisse und Erfahrungen berechtigen zu der Hoffnung, daß er für die unter den heutigen Verhältnissen besonders schwierige Leitung des Reichsverkehrsministeriums der geeignete Mann sein wird.

— **Unterbringung verfügbar gewordener Beamten.** Bei dem Reichsministerium des Innern ist eine amtliche Zentralausgleichsstelle für Beamte eingerichtet worden, deren Aufgabe es ist, Beamte aus den abgetretenen Gebieten sowie solche Beamte, die infolge Umbildung oder Verkleinerung von Verwaltungen (Heeres-, Marineverwaltung usw.) verfügbar geworden sind, bei anderen Verwaltungen unterzubringen. Die baldige Unterbringung der zahlreichen Beamten aller Grade liegt nicht nur im Interesse der Beamten, sondern auch des Reichsfiskus, der bis zu ihrer Wiederverwendung die Gehälter oder Wartegelder zu tragen hat. Die Unterstützung der Zentralausgleichsstelle ist zugesagt, soweit dies bei der Eigenart der Eisenbahnverwaltung möglich ist. Die Eisenbahndirektionen sind angewiesen worden, beim Freiwerden von solchen Stellen, für die eine besondere Eisenbahn-Fachausbildung nicht erforderlich ist (z. B. Stellen für Kanzleibeamte, Amtsgehilfen, Registraturbeamte usw.), zu prüfen, ob die Überweisung eines Beamten von der Zentralausgleichsstelle in Frage kommt.

— **Mitnahme von Handgepäck und Traglasten in die Eisenbahnzüge.** Der „Staatsanzeiger für Württemberg" veröffentlicht folgende beherzigenswerte Kundmachung: „Neuerdings, insbesondere seit Beginn der Kirschenernte ist zu beobachten, daß viele Reisende eine große Zahl von Handgepäckstücken und Traglasten von unzulässigem Umfang in die Personenwagen mitnehmen und häufig ohne Rücksicht auf die Mitreisenden auf und zwischen den Sitzbänken, in den Gängen, auf Plattformen, Trittbrettern und den Übergängen zwischen den Personenwagen aufstellen, wodurch das Aus- und Einsteigen der Reisenden auf den Stationen außerordentlich erschwert wird und die Reisenden auch gefährdet werden. Auch wird hierdurch der Schein einer Überfüllung der Personenwagen erweckt. Unliebsame Auseinandersetzungen der Reisenden unter sich und zwischen diesen und dem Eisenbahnpersonal, sowie Zurückbleiben von Reisenden auf den Unterwegsstationen sind die Folge dieser, das zulässige Maß weit übersteigenden Belegung der Personenwagen mit Handgepäckstücken und Traglasten. Nach der Eisenbahn-Verkehrsordnung dürfen leichttragbare Gegenstände (Handgepäck) in die Personenwagen nur mitgenommen werden, wenn die Mitreisenden dadurch nicht belästigt werden. In der ersten, zweiten und dritten Wagenklasse steht dem Reisenden nur der Raum über und unter seinem Sitzpatz für Handgepäck zur Verfügung. Auf den Sitzpätzen darf Handgepäck nicht untergebracht werden. In die vierte Klasse dürfen auch Handwerkzeug, Traglasten in Körben, Säcken oder Kiepen und ähnliche Gegenstände mitgenommen werden, wie sie ein Fußgänger tragen kann, es darf aber jeder Reisende nur eine Traglast mit sich führen, die auch aus mehreren Stücken bestehen kann. Reisende mit Gegenständen, die infolge ihrer Art, ihres Umfanges, ihres Gewichtes oder ihrer Anzahl nach den vorstehenden Bestimmungen von der Mitnahme als Handgepäck oder als Traglasten ausgeschlossen sind, müssen vom

Eisenbahnpersonal zur Aufgabe dieser Gegenstände als Reisegepäck angehalten werden.

Es wäre zu wünschen, daß das reisende Publikum aus eigener Einsicht davon absehen würde, dem Eisenbahnverkehr Hemmungen der geschilderten Art zu bereiten. Jedenfalls aber sollten die Beamten der Eisenbahnverwaltung, die pflichtgemäß für Einhaltung der nötigen Ordnung zu sorgen haben, hierbei nicht Widerstand, sondern Unterstützung seitens der Reisenden finden."

— **Die Einreise nach den rheinischen Bädern.** Das Mitteleuropäische Reisebüro weist darauf hin, daß keine Einreiseschwierigkeiten nach den rheinischen Bädern bestehen, und schreibt: Immer tauchen Gerüchte auf, die das Publikum beunruhigen und den Eindruck erwecken, als ob Reisen in die westdeutschen Grenzgebiete augenblicklich mit besonderen Belästigungen, großen Einreiseerschwernissen und anderen Schwierigkeiten verbunden seien. Wer in jüngster Zeit nach den rheinischen Bädern gereist ist, wird bestätigen können, wie wenig diese Gerüchte zutreffen. Ein einfacher, bei jeder Polizeibehörde zu erhaltender Personalausweis mit Bild genügt. Einzelne rheinische Bäder weisen zweifelsohne infolge der irrigen, vielleicht aus gewissen Absichten künstlich genährten Gerüchte einen schwächeren Besuch als in den früheren Jahren auf. Es kann dadurch leicht der Eindruck erweckt werden, als wenn die treue Haltung der Deutschen im besetzten Rheinland allzu wenig Gegenliebe im übrigen Vaterland findet. Auch den Schein einer solchen Gleichgültigkeit sollte man vermeiden.

— **Polnisch-Danziger Eisenbahnverhandlungen.** Wie die „D. Allg. Ztg." mitteilt, haben die Verhandlungen zwischen der Eisenbahndirektion der freien Stadt Danzig und der polnisch-pommerellischen Eisenbahnverwaltung über den gebrochenen Personenverkehr zwischen Danzig und Deutschland über Konitz dazu geführt, daß polnischerseits die durchgehende Personenabfertigung Danzig-Deutschland auf der Strecke Dirschau-Konitz zugestanden worden ist (vgl. Nr. 42, S. 492 d. Ztg.). Diese Neuerung soll in einigen Tagen in Kraft treten. Die durchgehende Gepäckbeförderung Danzig-Deutschland über Konitz wird bereits seit einigen Tagen durchgeführt.

— **Der Verkehr mit dem Memelgebiet.** Es herrscht noch immer Unklarheit über den Verkehr mit dem abgetretenen Memelgebiet. Von zuständiger Stelle wird darauf hingewiesen, daß deutsche Staatsangehörige keinerlei Genehmigung oder Visum weder von deutscher Seite noch von der französischen Okkupationsverwaltung brauchen. Sie können mit einfachem Personalausweis ein- und ausreisen. Dagegen wird das Memelgebiet im Warenverkehr wie das Ausland behandelt. Wer Waren dorthin versendet oder von dort erhält, muß Ausfuhr-, bzw. Einfuhrgenehmigung dafür besitzen und die Waren an der Grenze verzollen.

— **Der Generalstreik in Ludwigshafen** (vgl. Nr. 43, S. 501 d. Ztg.). Der Generalstreik mußte infolge der militärischen Maßnahmen abgebrochen werden. Die alliierte Unterkommission hat mit Rücksicht auf die Wiederaufnahme der Arbeit in Ludwigshafen die „Requisition des pfälzischen Eisenbahnnetzes" aufgehoben.

— **Liegnitz-Rawitscher Eisenbahngesellschaft.** Der Sitz dieser Gesellschaft ist von Rawitsch nach Liegnitz verlegt worden.

— **Eutin-Lübecker Eisenbahn-Gesellschaft.** Dem Geschäftsbericht zufolge haben sich die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr sowie aus dem Güterverkehr ganz erheblich gesteigert und zwar in ersterem Verkehr um rund 36 % und in letzterem um rund 45 %. Diese bedeutenden Mehreinnahmen sind hauptsächlich durch Tariferhöhungen herbeigeführt, die am 1. April und 1. Oktober 1919 erfolgt sind, sowie durch eine Verkehrszunahme in der Beförderung von Personen, Eil- und Frachtgütern. Den nicht unbedeutenden Mehreinnahmen stehen aber noch bedeutendere Mehrausgaben gegenüber. Neben den erheblichen Mehrbeträgen für persönliche Ausgaben, welche 40 % der Gesamtausgaben betrugen und die um 72 % gegen das Vorjahr gestiegen sind, sind auch die Kosten für die sachlichen Ausgaben weiter erheblich angewachsen. Die Mehrausgaben sind in erster Linie durch die dauernd steigenden Preise für Brenn- und Schmierstoffe entstanden, daneben aber auch durch die Kosten für die Beschaffung von Schienen, Kleineisenzeug und Schwellen für einen erforderlich gewordenen Gleisumbau und durch die wieder wesentlich gestiegenen Kosten für die Mitbenutzung der Gemeinschaftsbahnhöfe Lübeck und Eutin. Leider haben sich auch die Kosten für gezahlte Ersatzleistungen für geraubte und beschädigte Güter weiter in erheblichem Maße, und zwar gegen das Vorjahr um mehr als 50 000 ℳ oder um rund 100 % erhöht. Die sachlichen Ausgaben erforderten 60 % der Gesamtausgaben und sind gegen das Vorjahr um rund 50 % gestiegen. Die Einnahmen betrugen: aus dem Personenverkehr 1 637 289 ℳ (1 199 714 ℳ), aus dem Güterverkehr 827 865 ℳ (571 326 ℳ), aus sonstigen Quellen 80 044 ℳ (123 374 ℳ), zusammen 2 545 200 ℳ (1 899 416 ℳ). Die Betriebsausgaben werden mit insgesamt 2 340 289 ℳ (1 477 397 ℳ) ausgewiesen. Der verfügbare Überschuß wird mit 297 704 ℳ (297 526 ℳ) ausgewiesen, aus dem eine Dividende von 3½ % verteilt werden soll.

— **Die Mitropa, Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen-Aktiengesellschaft,** erzielte 1919 einen Reingewinn von 763 742 ℳ (i. V. 716 169 ℳ), hieraus werden wieder 5 % Dividende vorgeschlagen. Bis Ende Mai 1919 stand der Betrieb nahezu völlig still, dann kam eine leichte Belebung durch den Zusammentritt der Nationalversammlung in Weimar und die Leipziger Messe. Gegen Ende des Geschäftsjahres trat infolge Kohlennot wiederum ein nahezu vollständiger Geschäftsstillstand ein. Daß eine mäßige Dividende herausgewirtschaftet werden konnte, ist auf den Verkauf entbehrlich gewordener Waren, insbesondere aus dem Weinlager, zurückzuführen. Der Wagenpark betrug 266 Wagen, die Höchstzahl der im Verkehr stehenden Speisewagen 70, Schlafwagen etwa 20.

Österreich.

— **Südbahn.** In der letzten Sitzung des Verwaltungsrates der Südbahn gedachte der Präsident Sektionschef D. Weeber vor Eingehen in die Tagesordnung des schweren Verlustes, den die Gesellschaft durch das Hinscheiden ihres Verwaltungsratsmitgliedes Professors Dr. Landesberger erlitten hat. Der Staatskommissär Sektionschef Dr. Müller-Martini schloß sich im Namen des Staatssekretärs sowie im eigenen Namen der Trauerkundgebung an. Der Präsident brachte zur Kenntnis, daß der Geheime Kommerzienrat Ernst Meyer (Berlin) im Hinblick auf die andauernden Schwierigkeiten, die sich seiner Teilnahme an den Sitzungen des Verwaltungsrates entgegenstellten, sein Mandat als Verwaltungsrat zurückgelegt hat. Sodann begrüßte der Präsident die neu kooptierten Verwaltungsratsmitglieder, und zwar Herrn Sektionschef Solvis sowie den Präsidenten Dragotin Hribar und den Hofrat Dr. Franc Suklje aus Südslawien, und gab seiner Genugtuung über ihren Eintritt in die Verwaltung der Südbahn Ausdruck. Auf Grund eines vom Generaldirektor Dr. Fall erstatteten Berichtes beschloß der Verwaltungsrat, daß, obwohl die Feststellung des Rechnungsabschlusses mit Rücksicht auf die über verschiedene grundlegende Fragen noch herrschende Unklarheit dermalen nicht möglich erscheint, einer für Ende Juli oder Anfang August einzuberufenden Generalversammlung der Aktionäre über die Ergebnisse des Betriebes im abgelaufenen Jahre sowie über die allgemeine finanzielle Lage der Gesellschaft zu berichten sein wird. Auf Antrag des Generaldirektors genehmigte der Verwaltungsrat für das Personal in Österreich nach dem Vorgange der Staatseisenbahnverwaltung verschiedene Teuerungsmaßnahmen.

— **Kapitalerhöhung der Ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.** Die Verwaltung der Ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft hat Beschluß gefaßt, einer für den 17. Juli d. J. einzuberufenden außerordentlichen Generalversammlung den Antrag auf Erhöhung des Aktienkapitals und auf Vornahme der damit zusammenhängenden Statutenänderungen vorzulegen. Es sollen in einem Block 25 000 Stück neue Aktien zum Nennwert von 1050 K. begeben werden, wodurch sich die heutige Anzahl der Aktien von 72 000 auf 97 000 erhöhen wird. Die dem Unternehmen hierdurch zufließenden Mittel sollen vor allem das Betriebskapital der Gesellschaft in ein besseres Verhältnis zu dem hochgespannten laufenden Bedarf des Dienstes bringen, aber auch die Möglichkeit der Heranziehung ausländischen Kapitals schaffen, um den Wiederaufbau und die Entwicklung des Unternehmens solcherart auf eine breitere und wirtschaftlich kräftigere Basis zu stellen. Die Vorlage an die Generalversammlung wird den Antrag auf Ermächtigung der Verwaltung zum Abschlusse eines solchen Übereinkommens, das naturgemäß im vorliegenden Falle auch die Ausschaltung des den Aktionären statutenmäßig zustehenden Bezugsrechtes zur Folge hat, enthalten.

— **Frachtbegünstigung für „Sömmerungsvieh".** Für Weidevieh, das zur „Sömmerung" auf die Alpe geführt und hierbei auf Entfernungen über 30 km mit der Eisenbahn befördert

wird, wird eine 50prozentige Frachtermäßigung in der Weise zugestanden, daß die Rückbeförderung der Tiere nach der Sömmerung auf den Linien der österreichischen Staatsbahnen und der wichtigsten in Betracht kommenden Privatbahnen frachtfrei erfolgt, wenn der Absender bei der Aufgabe zur Rückbeförderung außer den hierzu erforderlichen Frachtbriefen auch die Frachtbriefe für den Hinweg, in denen das aufgegebene Vieh ausdrücklich als Sömmerungsvieh zu bezeichnen ist, beibringt. Die näheren Anwendungsbedingungen der Begünstigung sind bei den Eisenbahndienststellen zu erfahren.

— **Die Predilbahn.** Der Bau der Predilbahn durch Italien über Tolmein, Karfreit, Starosels, Tarvis (vgl. Nr. 40 d. Ztg.) scheint gesichert. Für Deutschland und Österreich bedeutet sie eine Wegabkürzung nach Triest und die Umfahrungsmöglichkeit Südslaviens. Als in den siebziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts das Verlangen nach einer zweiten und von der Südbahngesellschaft unabhängigen Eisenbahnverbindung nach Triest lebhafter wurde, begann um die Trasse ein Wettkampf der Beteiligten. Die einen verlangten die Predil-, die anderen die Loibllinie. Viele Flugschriften stammen aus jener Zeit, wobei die Südländer, auch die Handelskammer von Laibach und Triest, für erstere, die Nordländer und besonders die Klagenfurter Handelskammer für die letztere eintraten. Schon im Jahre 1870 hatte die Kronprinz Rudolfbahn mit der Linie Tarvis-Laibach eine an die Pustertallinie anschließende zweite Verbindung nach Triest hergestellt, deren Endstück wieder die Südbahn darstellte. Sie genügte auch sonst nicht dem Bedürfnisse Klagenfurts und Wiens. Aus strategischen Gründen wurde, trotz der wirtschaftlichen Vorteile der Predillinie, nicht diese, sondern die Pontebbabahn gebaut, die von Italien im Interesse Venedigs Unterstützung fand, und erst viele Jahre später gelangten die neuen Alpenbahnen mit den schwierigen Karawanken- und Wocheinertunneln zur Ausführung. Strategische Rücksichten, die damals Österreich an dem Bau der Predillinie gehindert hatten, fallen nun fort. Dieses wäre nun nicht weniger glücklich als Italien, wenn eine von Südslawien vollständig unabhängige kürzeste Verbindung Ostösterreichs mit Triest bestünde, die auch den ungehinderten Verkehr mit Westdeutschland zur Entlastung der Brennerlinie gestattete.

Die Predillinie entspricht der alten Römerstraße über den Plöckenpaß, deren Reste noch vorhanden sind. Wie immer die politischen Verhältnisse mit Südslawien sich entwickeln mögen, wird der Weg über den Predil besonders dann bevorzugt werden, wenn das Gebiet von Klagenfurt Österreich endgültig zugesprochen wird. Daß die Baukosten dieser Linie seinerzeit für Tarvis-Predil-Caporetto mit 506 667 K. für das Kilometer oder 54 264 000 K., und für Caporetto-St. Lucia mit nur 160 000 K. für das Kilometer oder 5 964 000 K., daher insgesamt mit 60 228 000 K. veranschlagt worden sind, klingt unglaublich. Kosteten doch schon die im Jahre 1908 eröffneten Alpenbahnen ein vielfaches für das Kilometer. Daß mit dem seitens Italiens veranschlagten Betrag von 600 Mill. Lire ausgekommen werden könnte, ist unwahrscheinlich. Um so dankbarer ist es zu begrüßen, wenn es trotzdem in absehbarer Zeit diesen neuen Weg zur Adria herstellt, der sie Deutschland näher bringt und insbesondere Österreich wieder einen Zugang zum Meer und dem gewohnten Umschlagsplatz Triest schafft.

Leopold Stockert.

— **Kohlenschürfungen in der Umgebung Wiens.** In der Zillingdorfer Gegend wurden wiederholt Bohrversuche auf Kohle gemacht, die insofern ein günstiges Ergebnis hatten, als man bereits bei 300 m Tiefe auf Kohle gestoßen ist. Eine Kohlenschürfgesellschaft setzt nun diese Bohrversuche fort, für die neuerlich eine etwa 600 qm große Fläche in Aussicht genommen ist. In einer kürzlich abgehaltenen Sitzung des Gemeinderatsausschusses für die Unternehmungen wurde nun beschlossen, falls es zur Ausbeutung dieser Kohlenlager kommen sollte, eine gemischtwirtschaftliche Gesellschaft zu gründen, an der sich die Gemeinde Wien mit 51 % beteiligen wird, während die anderen Anteile der Kohlenschürfgesellschaft überlassen bleiben sollen.

— **Der Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten**, seit dem Jahre 1876 bestehend und viele Jahre unter dem Präsidium des ehemaligen Eisenbahnministers Dr. Heinrich Witteck blühend, hat in einer am 15. v. M. stattgehabten außerordentlichen Hauptversammlung seine Verschmelzung mit dem Staatsbeamten-Kasinovereine in Wien beschlossen, und dieser hat in einer am 18. v. M. durchgeführten außerordentlichen Generalversammlung dieser Vereinigung zugestimmt. Dadurch werden beide Vereine, deren Existenz durch die maßlos gesteigerten Auslagen unter Beibehaltung der ursprünglichen Mitgliedsbeiträge ernstlich gefährdet war, bei wesentlich verbilligtem Betrieb und einem auf rund 1700 Mitglieder erhöhten Stand ihren statutarischen Aufgaben wieder entsprechen können.

L. S.

Ungarn.

— **Studienreise der Donaukommission.** Der Präsident der Donaukommission, Admiral Troubridge unternahm mit dem Vertreter der französischen Regierung, Admiral Faton und den übrigen Mitgliedern der Donaukommission eine Studienreise auf der Donau, um sich von der Lage der Schiffahrt zu überzeugen. Die Fahrt verfolgte auch den Zweck, die, die Schiffahrt hemmenden Schwierigkeiten durch unmittelbare Verhandlung mit den zuständigen Stellen zu beheben. Die Mitglieder der Donaukommission fanden überall Entgegenkommen, und die maßgebenden Kreise versicherten dem Admiral Troubridge, daß sie der freien Schiffahrt in Zukunft keine Hindernisse mehr in den Weg legen wollten und die Absicht hätten, diese auch für die Mittelmächte sicherzustellen. Als wichtiges Ergebnis der Fahrt ist zu verzeichnen, daß die serbische Regierung eine größere Menge Kohle zur Förderung der Schiffahrt auf der Donau der Donaukommission zur Verfügung gestellt hat. Eine lebhaftere Tätigkeit der ungarischen Schiffahrt ist nach dem Friedensschluß zu erwarten.

— **Donau-Rhein-Handelsaktiengesellschaft.** Unter dieser Firma hat sich unter dem Präsidium des Grafen Tihamér Somssich mit einem Aktienkapital von sieben Millionen Kronen eine neue Aktiengesellschaft für den Binnen- und Außenhandel gebildet. Die Hauptgeschäftszweige erstrecken sich auf landwirtschaftliche Erzeugnisse, Maschinen und Geräte, Papier, Möbel, chemische Artikel und Öle.

— **Maßnahmen gegen Plünderungen auf den Güterbahnhöfen.** In der jüngst abgehaltenen Nationalversammlung brachte Abgeordneter Josef Barla-Szabó Fälle von Raub und Plünderungen zur Sprache, die auf den in der Hauptstadt und deren Umgebung gelegenen Güterbahnhöfen planmäßig betrieben werden. Auf dem Franzstädter Bahnhof werden Wagen am hellen Tage auf ein Nebengleis geschoben und sodann ausgeplündert. Auf dem Rákoser Bahnhofe ereignete sich sogar der eigentümliche Fall, daß Eisenbahner einen mit Textilwaren beladenen Wagen geplündert haben. Zur Verhütung ähnlicher Mißbräuche beantragte Redner die Einrichtung einer Eisenbahnwache. Der Handelsminister Emich führte in seiner Beantwortung aus, daß die Eisenbahnplünderungen nach dem unglücklichen Ende des Krieges eingetreten sind und auch während der Revolutionen ihre Fortsetzung fanden. Aus der in einzelnen Fällen eingeleiteten Untersuchung sei festgestellt worden, daß die Plünderungen nicht von regelrechten Angestellten der Staatsbahnen verübt worden seien. Die Direktion der Staatsbahnen und das Handelsministerium befassen sich seit langem mit der Frage, wie den bestehenden Übelständen abzuhelfen sei. Da sich die bisher angewandten Vorbeugungsmaßregeln nicht bewährt hätten, bestehe die Absicht, aus den von den besetzten Gebieten geflüchteten Staatsbahnangestellten eine zuverlässige Bahnhofswache zu organisieren. Hinsichtlich der Verantwortung der Staatsbahnen für die verlorengegangenen Werte erklärte der Handelsminister, daß in Fällen, wo Eisenbahnplünderungen einwandfrei festgestellt würden, der Antrag der Partei auf Schadenersatz nicht unter dem Vorwande der höheren Gewalt abgelehnt werden könne.

Südslawisches Gebiet.

— **Geplante Bahnen über den Balkan.** Südslawischen Zeitungsberichten zufolge wird in Belgrad die Fortsetzung des vor dem Balkankrieg begonnenen Baues der Transbalkan-Bahnstrecken Skoplje-Dratsch (Durazzo) und Monastir-Dratsch beabsichtigt. Diese Verbindung mit der Adriatischen Küste würde die großen in Altserbien und Mazedonien zur Ausfuhr verfügbaren Reismengen der Gegend von Kočan, Radovište und Pehčev sowie die in Sätteln der Belašica-Hochebene und der Gegend von Monastir angebaute Baumwolle, ferner das Obst von Tetovo, Gjakovic, das Getreide vom Amselfeld (Metohija und Kosovo), die Mineralschätze dieser Gebiete im Interesse des Außenhandels und der Wirtschaftsbilanz zu verwerten gestatten. Nebst den allgemeinen austauschhindernden Verhältnissen des Landes steht vor allem der völlige Mangel an ausreichender Beförderungs-

gelegenheit einer Ausnützung dieser Gütermengen, die weit über die örtliche Nachfrage und Verbrauchsfähigkeit hinausgehen, im Wege.

Übrige europäische Länder.

— **Geplante Bahnbauten in Südtirol.** Wie wir der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport entnehmen, fand im Januar 1920 in Rom eine Konferenz statt, um über die Ausgestaltung der Bahnen zu beraten, die mit den besetzten Gebieten an Italien fallen werden, sowie um das Programm für die Erstellung neuer Linien in diesen Gebieten zur Verbindung mit dem bisherigen italienischen Bahnnetze zu erörtern. Es wurde in der Konferenz auch das Eisenbahnprogramm für die besetzten Gebiete vorgelegt, das von der italienischen Regierung vorbereitet war und einen Gesamtkostenaufwand von mehr als 700 Millionen Lire aufweist. Die geplanten Bauten betreffend die neue vollspurige Bahn zur Ergänzung des Eisenbahnhauptnetzes, deren Erbauung in Regie vorgesehen ist. Es sind auch einige schmalspurige Linien in Aussicht genommen, die die Vervollständigung der bestehenden örtlichen Verbindungen, und zwar besonders im Trentino, bezwecken. Die neuen Bauten in Südtirol und im trientinischen Gebiete berücksichtigen den Ausbau der Bahnlinie Bozen-Meran-Mals bis zur Grenze Reschenscheideck, den Bau einer direkten Linie Brescia-Trient, die Verbesserung der gegenwärtigen Valsugana-Bahn und die Regulierung der Linie Villa Santina-Toblach.

Die Handels- und Gewerbekammer in Bozen hat der italienischen Regierung eine ausführliche Denkschrift vorgelegt, die sich mit den Eisenbahnbauplänen in diesem Bezirke befaßt. In der Denkschrift wurde vor allem verlangt, daß die italienische Regierung auf den Ausbau der Vintschgaubahn nördlich von dem jetzigen Endpunkte Mals über Pfunds nach Landeck hinwirke. Die Wichtigkeit dieser Bahnlinie für das Land Tirol liegt auf der Hand; aber auch für die italienische Verkehrspolitik ist diese Bahnverbindung, die eine neue Überschienung der Zentral-Alpenkette bilden würde, von der größten Bedeutung. Die zweite Eisenbahnangelegenheit, die in der Denkschrift erörtert wurde, ist die Frage der Verbindung dieser Westtiroler Nord-Süd-Eisenbahnverbindung mit dem Schweizer Eisenbahnnetze, für die zwei Möglichkeiten bestehen, nämlich die Linie Mals-Landquart und die Ofenbergbahn. Die Handels- und Gewerbekammer Bozen ist in Verfolgung ihrer verkehrsfördernden Ziele nicht bloß mit der Stadtbehörde von Venedig in Fühlung getreten, die sich lebhaft mit der Ausgestaltung der Valsuganabahn und mit der Ausführung der übrigen für den Hafen von Venedig wichtigen Eisenbahnbaupläne befaßt, sondern hat auch an der Sitzung von Vertretern des Verkehrswesens in Rom am 20. Februar 1920 teilgenommen, in der die italienische Regierung die Absicht mitteilte, eine Eisenbahnverbindung zwischen Belluno und Innichen zu schaffen und den Bau der Linie Mals-Pfunds-Landeck zu fördern, deren Herstellung bekanntlich im Artikel 321 des Friedensvertrages von St. Germain vorgesehen ist. Da für diese Strecke von österreichischer Seite schon ausführliche Baupläne vorliegen, besteht begründete Aussicht, daß sie bald hergestellt werde. Hinsichtlich des Anschlusses an die Schweiz, der nicht bloß für das Südtirol und das Etschtal, sondern auch für das Suganertal und für Venedig von großer Wichtigkeit ist, dürfte die Linie Mals-Landquart den Vorzug vor der Ofenbergbahn erhalten.

Die von der italienischen Regierung der Bozener Handelskammer inzwischen erteilte Antwort bestätigt, daß die Studien für den Ausbau der Vintschgaubahn Mals-Landeck mit möglichster Beschleunigung durchgeführt werden sollen, wobei nach dem Vertrage von St. Germain auch die in Deutschösterreich liegende Strecke einbezogen werden wird. Die geplante Ortlerbahn als direkte Verbindung zwischen Veltlin und der oberen Vintschgaubahn ist nur als schmalspurige Bahn geplant und deren Ausführung wie der Betrieb lediglich Sache der privaten Industrie. Das Studienbureau in Meran wird sobald als möglich eingerichtet werden und wird, falls die Wahl unter den Schweizer Anschlüssen auf eine Linie Mals-Landquart fallen sollte, auch diese Linie in den Kreis seiner Tätigkeit ziehen. Die etwaige Ausführung der Ofenbergbahn und die hierfür nötigen Studien werden der privaten Unternehmung überlassen bleiben.

— **Erwerb einer schwedischen Lokomotivfabrik durch Sowjetrußland.** Eine der größten Industrieunternehmungen Schwedens, die Aktiengesellschaft Nydkvist und Holms, eine Lokomotivfabrik bei Trollhättan, ist an ein russisches Konsortium verkauft worden, das vertreten wird durch den Vertrauensmann der Sowjetregierung in Schweden, den Advokaten Hellberg. Man erwartet, daß die Fabrik ganz zur Herstellung von Eisenbahnmaterial für Sowjetrußland eingerichtet werden wird. Die Kaufsumme ist unbekannt. Das Aktienkapital der Gesellschaft beträgt 6 Millionen Kronen.

Rechtspflege.

— **Eisenbahnfrachtrecht. — Sind mit Flüssigkeit gefüllte Fässer als leicht verletzbare Güter anzusehen?** (Entscheidung des Reichsgerichts v. 14. 4. 20.) Gemäß § 459 HGB., § 86 Eisenbahnverkehrsordnung haftet die Eisenbahn bei Gütern, die vermöge ihrer eigentümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Verlust, Minderung oder Beschädigung, namentlich außergewöhnliche Leckage zu erleiden, nicht für den Schaden, der aus dieser Gefahr entsteht; und es wird nach den bezeichneten gesetzlichen Bestimmungen vermutet, daß der Schaden aus dieser Gefahr entsanden ist, wenn er aus ihr entstehen konnte. (Es muß also solchenfalls der von der Bahn Ersatz beanspruchende Absender oder Empfänger des Gutes nachweisen, daß der Schaden tatsächlich nicht aus dieser Gefahr entstanden ist, bzw. daß ein Verschulden der Bahn vorliegt.) Das Reichsgericht hatte nun kürzlich die sehr interessante Frage zu entscheiden, ob zu diesen mit der besonderen Gefahr der leichten Verletzbarkeit behafteten Gütern auch mit Flüssigkeit gefüllte Fässer, insbesondere Weinfässer, gehören. Die Frage ist verneint worden.

Die Weinfirma M. in Eltville sandte am 11. Januar 1918 einen Güterwagen mit 10 Faß Wein an die Weinkellerei eines Offizierskasinos in Kiel. Während des Transportes ist eins der Fässer ausgelaufen. Die Ware war gegen Transportgefahr bei einer Kölner Versicherungsgesellschaft versichert. Die letztere verlangte aus abgetretenen Rechten der Absenderin und der Empfängerin vom Preußischen Eisenbahnfiskus im Klagewege Ersatz des entstandenen Schadens. Der beklagte Fiskus wandte ein, er hafte nicht, denn das Faß Wein habe zu den Gütern gehört, die im Sinne § 459 HGB. der besonderen Gefahr der Beschädigung ausgesetzt seien; es werde nach § 459 Abs. 2 HGB. vermutet und liege zutage, daß die leichte Verletzbarkeit die Ursache des Schadens sei.

Das Landgericht Altona und ebenso das Oberlandesgericht Kiel haben diesem Einwande stattgegeben und deshalb die Klage abgewiesen. Das Reichsgericht hob jedoch diese Entscheidung auf und verwies die Sache an das Oberlandesgericht zurück. Zur Begründung führt der höchste Gerichtshof aus: „Der Ausgangspunkt des Oberlandesgerichts, daß mit Flüssigkeit gefüllte, gute und starke Fässer stets zu den leicht verletzbaren Gütern gehören, erscheint nicht unbedenklich. Es ist vorweg zu bemerkten, daß die Vermutung des § 459 Abs. 2 HGB. nur dann Platz greift, wenn es sich um Güter handelt, die einer besonderen Gefahr der Beschädigung durch ihre Beschaffenheit ausgesetzt sind, nicht aber auch bei Gütern, die nur einer auch sonst vorkommenden, nicht besonders hervortretenden Gefährlichkeit unterliegen. In dem hier vorliegenden Falle handelt es sich nicht um Leckage durch Hindurchsickern durch die Fugen des Fasses, sondern um die Gefahr der gänzlichen oder teilweisen Zertrümmerung des Fasses. Daß gute und starke Fässer, vorausgesetzt, daß sie ordnungsmäßig verladen und befestigt sind, einer solchen Gefahr in besonderem Maße ausgesetzt seien, kann nicht angenommen werden; nur leicht zerbrechliche Verpackungen von Waren, vor allem von Flüssigkeiten, fallen unter die fragliche Gesetzesbestimmung. Der § 459 HGB. will im Gegensatz zu § 456 nur solche Fälle treffen, in denen eine besondere Gefahr der Beschädigung oder der außergewöhnlichen Leckage gegeben ist. Das liegt nicht bei jedem Transport von Flüssigkeiten in Fässern vor. Es ist zu berücksichtigen, daß gute Fässer auch erheblichen Stößen Widerstand zu leisten vermögen, und daß sie durch ordnungsmäßige Befestigung vor Stößen der daneben liegenden Fässer bewahrt werden können. Wollte man der entgegengesetzten Meinung des Oberlandesgerichtes folgen, so würde man zu dem Ergebnis gelangen, daß ein recht erheblicher Teil des gesamten Eisenbahngüterverkehr, nämlich alle Transporte von Petroleum, Schmieröl, anderen Ölen, Benzin, Sprit, Wein, Bier, Lack, Firnis in Fässern als einer besonderen Gefahr ausgesetzt anzusehen sei. Das entspricht weder der Erfahrung des Lebens, noch der Willensmeinung des Gesetzgebers. Es kommt deshalb für die Entscheidung des vorliegenden Falles darauf an, ob das Faß in gutem und für die Eisenbahnfahrt genügend widerstandsfähigem Zustande und ob es ordnungsmäßig verladen und befestigt war. Die von der Klägerin hierfür angetretenen Beweise müssen erhoben werden. Nur wenn sich in den angegebenen Richtungen Ordnungswidrigkeiten, die zu Lasten des Verladers

gehen, ergeben, kann die Vermutung des § 459 Abs. 2 HGB., die die Eisenbahn haftfrei macht, eintreten." (Aktenzeichen: I. 262/19.) K. M.-L.

Bücherschau.

— **Über die Ausgestaltung der Verschiebebahnhöfe.** Eine kritische Studie von Prof. Dr. Ing. Otto Ammann. Sonderabdruck aus der „Verkehrstechnischen Woche und eisenbahntechnischen Zeitschrift". Verlag von W. Moeser, Buchhandlung, Berlin. Ladenpreis 4,80 ℳ + 25 % Teuerungszuschlag.

Durch kritische Betrachtung der bisher gebräuchlichen Anordnungen der Einzelteile der Verschiebebahnhöfe, ihrer Gruppierung, ihres Zusammenwirkens und ihrer gegenseitigen Abhängigkeit schafft die vorliegende Arbeit die Grundlage für die Beurteilung der Zweckmäßigkeit, Leistungsfähigkeit und Betriebssicherheit von Verschiebebahnhöfen verschiedener Systems. Die Arbeit geht aber über die Kritik des Bestehenden hinaus und macht eine Reihe neuer Vorschläge für die Ausgestaltung und Umgestaltung der Verschiebebahnhöfe. Sie bietet ferner zahlenmäßige Angaben über die Leistungsfähigkeit der einzelnen Bahnhofsteile und den Zeitaufwand der verschiedenen Verschiebebewegungen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Schließung bzw. Eröffnung von Stationen.

Eisenbahn Wien-Aspang. Am 1. Juni l. J. wurde die in der Strecke Wr. Neustadt-Wöllersdorf der Schneebergbahn gelegene Station Fischau für den Personen- und Gepäckverkehr gesperrt, dagegen die in der gleichen Strecke gelegene Haltestelle Fischau-Bad mit demselben Datum als Personen- und Gepäckstation eröffnet.

Die Abfertigungsbefugnisse der Station Fischau bleiben daher ab 1. Juni l. J. nur auf den Güterverkehr beschränkt, wogegen die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut nur in Fischau-Bad zu erfolgen hat.

Gleichlautende Zuschriften erhalten: Staatsbahndirektion Wien Nordost, Staatsbahndirektion Wien West, Staatsbahndirektion Linz, Staatsbahndirektion Innsbruck, Staatsbahndirektion Villach, Südbahngesellschaft, n. österr. Landesbahn, steiermärkische Landesbahn, Salzburger Lokalbahn, Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.

Vereinskilometerzeiger.

Zum Kilometerzeiger Nr. 88 (Niederländische E.) ist der Nachtrag II herausgegeben worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. V 77 vom 16. Juni 1920 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 23. Juni d. Js.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Wiedereröffnung von Stationen.

Der an der Strecke Weil-Leopoldshöhe-St. Ludwig zwischen Weil-Leopoldshöhe und dem Rhein gelegene Haltepunkt Haltingen Süd, der z. Zt. aufgehoben worden ist, wird bis zur Inbetriebnahme des Zollbahnhofs Palmrain am 1. Juli 1920 für die Abfertigung von Personen und Gepäck im Durchgangsverkehr nach und von Elsaß-Lothringen über St. Ludwig wieder eröffnet.

Karlsruhe, den 27. Juni 1920. (665)
Eisenbahn-Generaldirektion.

2. Güterverkehr.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien der Sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, Heft 3 vom 1. März 1919.

Mit Gültigkeit vom 6. September 1920 werden die im Abschnitt V. Nebengebührentarif unter Punkt 4 für Wägegeld vorgesehenen Bestimmungen geändert. Hierdurch tritt eine Erhöhung des Wägegeldes ein. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen.

Dresden, am 29. Juni 1920. (669)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Crefelder Eisenbahn.

Mit Wirkung vom 8. Juli 1920 tritt zu dem Binnen-Gütertarif Nachtrag 10 in Kraft.

Crefeld, den 29. Juni 1920. (667)
Die Direktion.

Vom 10. Juli ab werden bei Sendungen von und nach den Stationen Blumenthal (Hann.), Farge, Hammersbeck und Rönnebeck der Farge-Vegesacker Eisenbahn folgende Zuschläge erhoben: für Eilstückgut 200 ₰ für 100 kg, für Frachtstückgut 150 ₰ für 100 kg, für Güter in Wagenladungen, ausgenommen Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art 100 ₰ für 100 kg, für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art in Wagenladungen 90 ₰ für 100 kg.

Hannover, den 26. Juni 1920. (668)
Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden alle Tarifentfernungen für die Stationen in der auf Grund des Friedensvertrages an Dänemark abgetretenen ersten Zone des Abstimmungsgebietes in Nordschleswig aufgehoben. Näheres enthält unser Verkehrsanzeiger und der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preuß.-hess. Staatseisenbahnen; auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 30. Juni 1920. (670)
Eb.-Gd. namens der beteiligten Verwaltungen.

Tarife Basel Bad. Stb. und Waldshut-Schweiz.

Voraussichtlich auf 1. August 1920 werden die Tarife für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut- und Tierverkehr der Stationen Basel Bad. Stb. und Waldshut mit der Schweiz um etwa 10 v. H. erhöht. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. Die Maßnahme ist gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt. (671)

Karlsruhe, den 20. Mai 1920.
Eisenbahngeneraldirektion.

Tfv. 5. Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Heft C II.

Zum 1. Juli 1920 wird das Heft C II neu ausgegeben. Bei den in dem Hefte enthaltenen Frachtsätzen ist die vom 1. März bereits gültige Erhöhung durchgeführt worden, so daß die Verdoppelung in Wegfall kommt. Der Ausnahmetarif 5 d wird vom 1. September d. Js. erhöht. In den Geltungsbereichen einzelner Ausnahmetarife ist eine Erweiterung auf einzelnen Privatbahnen eingetreten. Abzüge (Preis 60 ₰) sind durch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier Bahnhof Alexanderplatz zu beziehen.

Berlin, den 26. Juni 1920. (663)
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1920 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht. Näheres enthält die am 1. Juli 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 28. Juni 1920. (666)
Eisenbahndirektion.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Ab 1. Juli d. Js. werden in unserem Binnen-Verkehr für verschiedene Stationsverbindungen bis 15. Oktober d. Js. Sammelkarten für II. und III. Klasse zu ermäßigten Preisen ausgegeben.

Sie berechtigen zu fünf Hin- und Rückfahrten auf der in den Karten angegebenen Bahnstrecke an Werktagen und sind auch für mehrere zusammengehörige, in demselben Wagen befindliche Personen gültig.

Nähere Auskunft erteilen unsere Fahrkarten-Ausgabestellen.

Blankenburg (Harz), 27. Juni 1920.
Direktion (664)
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 47. Berlin, den 7. Juli 1920. LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.
Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.
Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 16 M. für das Vierteljahr bezogen werden.
Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 80 M. nach sämtlichen anderen Staaten für 90 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.
Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen.
Beilagen werden nach Vereinbarung beigefügt.
Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24.**
Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Inhalt:

Die Neuorganisation der französischen Eisenbahnen.

Von Regierungsrat Dr. von Renesse.

Die Wirkungen des Krieges auf wirtschaftlichem und sozialem Gebiet sind in allen ehemals kriegführenden Ländern des europäischen Kontinents im wesentlichen die gleichen; nur dem Grade nach ergeben sich gewisse Verschiedenheiten. Ein Schulbeispiel hierfür bietet der Zustand der Eisenbahnen. Bei der engen Verknüpfung dieser großen Unternehmungen mit der Gesamtvolkswirtschaft, bei ihrem stattlichen Beamten- und Arbeiterheer werden alle wirtschaftlichen Erschütterungen mit Naturnotwendigkeit gerade sie aufs tiefste berühren, und neue sozialpolitische Ideen werden sich bei ihnen am ehesten durchzusetzen suchen. So können wir denn auch auf den französischen Eisenbahnen im großen und ganzen dieselben Erscheinungen feststellen, wie sie uns in Deutschland geläufig sind: heruntergewirtschaftetes Material, verminderte Arbeitsleistung des Personals infolge des Achtstundentages, der allgemeinen Arbeitsunlust und der Lockerung der Disziplin (weshalb die Paris-Orléans- und Südbahn und die P. L. M.-Bahn sich Mitte Mai zur Schließung ihrer Werkstätten mit etwa 10 000 Arbeitern genötigt sahen), beträchtliche Steigerung der Gehälter und Löhne, Vermehrung der Ausgaben, sinkende Einnahmen trotz aller Tariferhöhungen und damit ein ständig zunehmendes Defizit, endlich das Streben der Angestellten und Arbeiter nach Beteiligung am Gewinn und an der Geschäftsführung.

Die beunruhigende finanzielle Lage der französischen Eisenbahnen erregt seit langem die ernste Aufmerksamkeit der französischen Regierung. Denn das Defizit der Eisenbahngesellschaften berührt die französische Staatskasse unmittelbar, da sie nach den „Konventionen“ mit den Eisenbahngesellschaften vom Jahre 1883 verpflichtet ist, die garantierte Dividende der Aktionäre und die Verzinsung der Obligationen unter allen Umständen durch entsprechende Zuschüsse sicherzustellen. Einige Zahlen mögen den finanziellen Niedergang der Eisenbahngesellschaften beleuchten:

Während am 31. Dezember 1913 nur die Ostbahn, die Paris-Orléans- und die Südbahn die Garantie des Staates in Anspruch zu nehmen brauchten, und zwar:

die Ostbahn mit	259 676,67 Fr.
die Paris-Orléans mit	280 173 667,45 „
die Südbahn mit	336 910 463,89 „
zusammen mit	617 343 808,01 Fr.

waren vom 1. August 1914 an auch die Nordbahn und die P. L. M.-Bahn auf staatlichen Zuschuß angewiesen, so daß die Eisenbahngesellschaften am 31. Dezember 1919 mit staatlichen Zuschüssen in folgender Höhe belastet waren:

die Nordbahn mit	14 338 191,78 Fr.
die Ostbahn mit	375 740 207,19 „
die Paris-Orléans-Bahn mit . .	553 210 550,47 „
die P. L. M.-Bahn mit	36 509 194,52 „
die Südbahn mit	516 258 192,32 „
Gesamtsumme	1 496 056 336,28 Fr.

Zu diesen finanziellen Schwierigkeiten gesellten sich die weitgehenden Forderungen der Angestellten und Arbeiter, wie sie beim letzten Streik im Mai d. J. formuliert worden sind, Forderungen, die auf eine völlige Umwälzung der bisherigen Organisation der Eisenbahnen hinausgehen. Die am 1. Mai

einsetzende Streikbewegung ging aus von der maßgebenden Organisation der französischen Eisenbahner, der Fédération nationale des chemins de fer. Ihr schloß sich, gedrängt durch die extremen Elemente, die allgemeine Arbeiterorganisation, die Confédération Générale du travail (C. G. T.), an, die zur Unterstützung der Forderungen der Eisenbahner den Streik auf sämtliche öffentliche Verkehrsanstalten, also Straßenbahnen, Untergrundbahn usw., ferner die Hafenarbeiter, die eingeschriebenen Seeleute und die Bergarbeiter ausdehnte. Die Bewegung hatte nicht rein berufliche Fragen im engeren Sinne zum Gegenstand, wie etwa Erhöhung der Gehälter und Löhne, sondern ein viel weitergehendes Ziel politischer Natur: die „Nationalisation" der Eisenbahnen. Der Begriff wird mit Verstaatlichung nicht vollkommen wiedergegeben. Er umfaßt mehr und bedeutet etwa das, was wir unter Sozialisierung verstehen, und schließt ferner etwa die Gedanken in sich, die in unserem Betriebsrätegesetz verwirklicht sind. Die Arbeiter erstreben also eine weitgehende Nutzbarmachung der Eisenbahneinnahmen für die Allgemeinheit und ferner eine umfassende Mitwirkung bei der Geschäftsführung. Ob sich allerdings die Führer der Bewegung auf diese für unsere Begriffe immerhin gemäßigten Forderungen wirklich beschränken wollten, erscheint mehr als fraglich, und man ist doch sehr versucht, zu fragen, ob nicht dieser Streik der Eisenbahner lediglich die Grundlage und den Anlaß für eine allgemeine Arbeiterbewegung mit revolutionären und kommunistischen Zielen abgeben sollte. Offenbar sind die Kräfte, die hinter der Bewegung steckten, von den besonnenen Elementen, die hier immer noch in stattlicher Zahl vorhanden sind, und die wissen, daß gewaltsame Umwälzungen gerade im jetzigen Augenblick den völligen Ruin des Landes bedeuten würden, richtig erkannt worden. So fand denn die Streikparole unter den Eisenbahnern selbst nicht die Gefolgschaft, die die Drahtzieher erhofften. Ganz besonders schwach war die Beteiligung unter dem Personal der Nord- und Ostbahn, so daß hier der Betrieb fast vollkommen aufrechterhalten werden konnte. Zu größeren Betriebseinschränkungen sah sich vor allem die Staatsbahn genötigt, die für die Zeit vom 1. bis 24. Mai immerhin einen Einnahmeausfall von 22 Millionen, also fast einer Million täglich, verzeichnen konnte. Aber auch hier gelang es, wie auf allen übrigen Netzen, durch das energische Eingreifen der Freiwilligenorganisation, Einstellung von Studierenden der technischen Lehranstalten, von pensionierten Eisenbahnern, die lebensnotwendigen Transporte durchzubringen und darüber hinaus den Verkehr auf den Hauptlinien, wenn auch beschränkt, aufrechtzuerhalten. Auch der Betrieb auf den öffentlichen Verkehrsanstalten in Paris war dank dem Einspringen Freiwilliger — man sah Herren im eleganten Straßenanzug als Führer der Autobusse und als Fahrkartenverkäufer — nur unbedeutend gestört. Die Regierung endlich, von der Gefährlichkeit des Treibens der extremen Elemente überzeugt, entschloß sich auf Grund des Gesetzes vom 21. März 1884, wonach sich die Gewerkschaften nur auf die Wahrnehmung wirtschaftlicher, beruflicher und korporativer Interessen zu beschränken haben, während die augenblickliche Streikbewegung rein politische Ziele verfolge, gegen die Leiter der C. G. T. eine gerichtliche Untersuchung zu eröffnen und die Hauptführer der Eisenbahner, unter ihnen den Sekretär ihrer Organisation, festzunehmen. Alles dies wirkte zusammen, um die C. G. T. von der Aussichtslosigkeit der Fortsetzung des Streiks zu überzeugen, so daß sie am 22. Mai die sofortige Wiederaufnahme der Arbeit durch alle die Organisationen beschloß, die zur Unterstützung der Eisenbahner in den Streik eingetreten waren. Nur die Fédération des cheminots hielt den Streik grundsätzlich aufrecht, wobei ihr jedoch ein großer Teil der Eisenbahner die Gefolgschaft versagte.

So kann man also den Streik, über dessen Verlauf im Nachrichtenteil dieser Zeitung fortlaufend (Nr. 29, 31, 34, 36) berichtet worden ist, als gescheitert betrachten. Das Ziel, das sich die Führer gesteckt haben, ist sicherlich nicht erreicht und wird sich, wenn nicht alles täuscht, vorläufig in Frankreich nicht verwirklichen lassen. Einen Erfolg kann allerdings die Streikleitung vielleicht für sich buchen, und sie verfehlt nicht, ihn in ihren Veröffentlichungen, die den Streik für beendigt erklären, geflissentlich für sich in Anspruch zu nehmen: nämlich „das öffentliche Eingeständnis der Berechtigung ihrer Forderungen", wie es in der beschleunigten Einbringung des Gesetzentwurfs über die Neuorganisation der Eisenbahnen zum Ausdruck komme.

Der ständig wachsende Fehlbetrag der Eisenbahngesellschaften und die allgemeine Transportnot hatten das Ministerium der öffentlichen Arbeiten bereits seit längerem veranlaßt, eine Reform der Organisation der Eisenbahnen ins Auge zu fassen. Der Niederschlag der langwierigen Verhandlungen und Beratungen mit den Eisenbahngesellschaften ist der von jeder einzelnen der Gesellschaften, auch von der Staatsbahn, ausdrücklich am 17. Mai gebilligte und vom Minister der öffentlichen Arbeiten le Trocquer am 18. Mai dem Parlament vorgelegte Gesetzentwurf. „Er stellt", wie es in den Motiven zum Gesetz heißt, „das ernsteste wirtschaftliche Problem zur Erörterung, das das Parlament seit der Beendigung der Feindseligkeiten zu lösen hatte. Man kann sagen, daß von den Entscheidungen, die auf diesem Gebiet getroffen werden, zu einem guten Teil die zukünftige Entwicklung der nationalen Wirtschaft abhängen wird." Diese Auffassung dürfte kaum übertrieben sein. Der Gesetzentwurf und seine Motive lassen sich von folgenden Hauptrichtlinien leiten:

Die finanzielle Lage der Eisenbahnen ist derart, daß es so nicht weitergeht. Die Reform ist um so dringender, als die sich aus den Konventionen mit den Eisenbahngesellschaften vom Jahre 1883 ergebende finanzielle Belastung des Staates nicht länger zu ertragen ist. Für die Beseitigung dieser Konventionen ergeben sich noch weitere schwerwiegende Argumente. Die Eisenbahngesellschaften erfreuen sich bis jetzt vollkommener Autonomie, aus der sich ein Partikularismus ergibt mit allen seinen verhängnisvollen Folgen, vor allem auf dem Gebiet des Signal- und Tarifwesens, in den Anordnungen der Dienstvorschriften und in der Beschaffenheit und Ausstattung des rollenden Materials. Die guten Erfahrungen, die man ferner mit der einheitlichen Betriebsführung, die unter dem Zwange des Krieges für das gesamte französische Eisenbahnnetz durchgeführt werden mußte, gemacht hat, lassen eine Rückkehr zu einem engherzigen Separatismus auch auf diesem Gebiet als völlig unannehmbar erscheinen. Der Krieg hat endlich die Notwendigkeit erwiesen, mit der Politik der Konkurrenz zwischen Eisenbahn und Wasserweg zu brechen, beide Transportwege vielmehr zu betrachten als Zweige des gesamten nationalen Transportsystems, das nur unter einheitlicher Leitung voll ausgenutzt werden kann. Wir stoßen in letzter Beziehung auf uns geläufige Gedanken, die wir in Deutschland bereits in die Praxis übertragen haben.

Um zu der erforderlichen Einheitlichkeit im Eisenbahnwesen zu gelangen, bieten sich, wie der Entwurf weiter ausführt, zwei Wege: entweder die Eisenbahnen aufzukaufen und sie durch den Staat zu betreiben, oder die bestehenden Konventionen der neuen Lage anzupassen.

Der völlige und unmittelbare Aufkauf der Eisenbahnen hätte den Vorteil, dem Staat seine Freiheit in bezug auf die Eisenbahnen wiederzugeben, aber auch die Anhänger dieses Planes müssen nach Auffassung des Entwurfs zugeben, daß bei dem jetzigen Stand des Geldmarktes die finanzielle Liquidation der Eisenbahngesellschaften ganz besonderen Schwierigkeiten unterworfen sein wird. Nach den Konzessionsurkunden der einzelnen Eisenbahngesellschaften muß ihnen im Fall des Aufkaufs der Reinertrag eines Jahres, berechnet nach dem Durchschnitt des Reinertrages der dem Aufkauf vorhergehenden sieben Jahre, erstattet werden. Ferner ist für das

gesamte bewegliche Inventar, wie das rollende Material, Brennstoff und sonstige Vorräte ein nach Abschätzung von Sachverständigen ermittelter Preis zu zahlen. Mit welchen Summen wird hiernach zu rechnen sein? Wenn man für den Kaufabschluß den 31. Dezember 1919 in Ansatz bringt und den Reinertrag auf Grund der Jahreserträgnisse ab 1. Januar 1913 berechnet, muß man feststellen, daß von 1916 oder 1917 an die Ausgaben die Einnahmen trotz der Tariferhöhungen ganz erheblich übersteigen. Der Grund ist in der allgemeinen Preissteigerung, insbesondere der Gehälter und der Kohlen zu suchen. Ein bereits anhängiger Prozeß beweist nun aber, daß die Eisenbahngesellschaften es für begründet halten werden, geltend zu machen, daß bei Abschluß der Konventionen niemand einen so langen Krieg mit so tief einschneidenden Folgen voraussehen konnte, und daß man ihnen nicht zumuten könne, die ihnen hierdurch erwachsene, über den Vertrag weit hinausgehende Belastung allein zu tragen. Die Festsetzung der als Jahresreinertrag zu zahlenden Summe wird also voraussichtlich zu rechtlichen Streitigkeiten mit den Gesellschaften führen. Jedenfalls wird dieser Betrag, wenn man von den Kriegsjahren absieht, für sämtliche Eisenbahngesellschaften etwa 684 Millionen Franken ausmachen. Hinzu kommt der Betrag für das bewegliche Inventar (rollendes Material, Kohlen usw.), der im Jahre 1914 auf etwa 3 Milliarden geschätzt wurde.

Wie dem auch sein mag, die Regierung hält die Umstände für den Rückkauf der Eisenbahnen durch den Staat insbesondere auch deswegen nicht für günstig, weil er geeignet ist, eine gewisse Beunruhigung der öffentlichen Meinung hervorzurufen. Man darf nicht außer acht lassen, daß das Kapital der Eisenbahngesellschaften eine gewaltige Summe ausmacht: 2 759 000 Aktien und 37 797 000 Obligationen, die sich auf Tausende von Inhabern jeder Kategorie verteilen, die Mehrzahl von ihnen kleine Rentner und Angestellte der Gesellschaften. Es bildet ferner oft einen sehr wichtigen Bestandteil des Vermögens der öffentlichen Institute (Banken, Sparkassen usw.), der Minderjährigen und Entmündigten. Der Entwurf ist der Ansicht, daß man daher nur mit äußerster Vorsicht an eine Änderung dieser finanziellen Grundlage herangehen soll und sich für den Ankauf der Eisenbahnen nur entscheiden darf, wenn eine andere Lösung, die die allgemeinen, von der Regierung wahrzunehmenden Interessen mit denen der Aktien- und Obligationen-Inhaber zu vereinigen vermag, nicht möglich erscheint. Eine solche glaubt jedoch die Regierung gefunden zu haben. Sie soll in Form einer neuen Konvention mit den Eisenbahngesellschaften alle Sicherheiten enthalten, die man berechtigterweise von der neuen finanziellen Regelung erwarten darf.

Bisher hatte jedes Eisenbahnnetz seine eigene, von den anderen Netzen streng abgesonderte Geschäfts- und Betriebsführung. In Zukunft sollen die einzelnen Eisenbahnnetze zwar gleichgeordnet nebeneinander bestehen bleiben, jedoch in der Weise, daß sie tatsächlich (unter Aufrechterhaltung einer Autonomie mit ihren heilsamen Wirkungen für eine gesunde Konkurrenz) ein großes nationales Eisenbahnnetz bilden, dessen Verwaltung und Betrieb nach einheitlichen Grundsätzen und unter Wahrung der allgemeinen Interessen des Landes geführt werden wird. Der Regierungsentwurf sieht daher vor, daß die Einheitlichkeit in der allgemeinen Eisenbahnpolitik durch ein besonderes Organ, den „höheren Eisenbahnrat“ (Conseil supérieur des chemins de fer) sichergestellt wird. In ihm sollen vertreten sein einerseits die Eisenbahngesellschaften und ihr Personal, andererseits die allgemeinen Interessen der Nation. Unter den Vertretern dieser allgemeinen Interessen versteht das Gesetz nicht nur Vertreter des Staates, sondern Vertreter der gesamten wirtschaftlichen Interessen des Landes, auf dem Gebiete des Handels, der Industrie und der Landwirtschaft. Dementsprechend ist die Zusammensetzung wie folgt gedacht:

11 Vertreter des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, die entnommen werden aus den höheren Beamten (Inspecteurs généraux, oder Ingénieurs en chef des ponts et chaussée), den berufenen Vertretern der Handelsmarine, der Binnenschiffahrt, der Eisenindustrie und des Bergbaus;

4 Vertreter des Finanzministeriums, je zur Hälfte aus der Verwaltung und der Finanzwelt;

3 Vertreter des Handels und der Industrie, gewählt von der Versammlung der Präsidenten der Handelskammern;

3 Vertreter der Landwirtschaft;

je einem Vertreter der kolonialen Interessen, des Arbeitsministeriums, des Kriegsministeriums und des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten; im ganzen also 25 Köpfe. Hinzu kommen die Vertreter der Eisenbahngesellschaften und 6 Vertreter des Personals. Mitglied des Conseil Supérieur ist ferner der Direktor der Eisenbahnen im Ministerium der öffentlichen Arbeiten als Kommissar der Regierung.

Die Betriebs- und Geschäftsführung im eigentlichen Sinn in allen Fragen, die verschiedenen Eisenbahnen gemeinsam sind, liegt dem sogenannten Direktionskomitee (Comité de Direction) ob, bestehend aus den Vertretern der einzelnen Eisenbahngesellschaften, wobei wiederum der Direktor der Eisenbahnen im Ministerium der öffentlichen Arbeiten die Funktionen als Regierungsvertreter wahrnimmt.

Die Beschlüsse des Conseil Supérieur bedürfen der Bestätigung durch den Minister, wodurch sie bindende Kraft für die Gesamtheit der Eisenbahnen erhalten. Auch die sich auf das rein eisenbahntechnische Gebiet beschränkenden Beschlüsse des Comité de Direction sind bindend für alle Netze. Der Direktor der Eisenbahnen im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, der sich bisher auf eine bloße Kontrolle auf technischem und finanziellem Gebiet beschränkte, erhält durch seine Mitgliedschaft bei beiden Körperschaften in Zukunft unmittelbaren Anteil an der Geschäfts- und Betriebsführung der Eisenbahngesellschaften.

Diese beiden Körperschaften sind es, die unter der Autorität des Ministers ein reibungsloses Zusammenarbeiten unter den Eisenbahngesellschaften, und vor allem auch mit der Schiffahrt, sicherstellen sollen. Sie sollen die Einheitlichkeit des Materials, des Signalwesens, der Reglements, der Tarife und der Besoldung gewährleisten.

Nachdem somit eine zentrale Organisation geschaffen ist, auf der sich eine einheitliche Eisenbahnpolitik aufbauen soll, und die die Autonomie der einzelnen Gesellschaften, soweit sie schädlich wirkte, einzudämmen sucht, bemüht sich der Entwurf ferner, auch auf finanziellem Gebiet eine Interessengemeinschaft unter den Eisenbahngesellschaften herzustellen. Diese soll dahin zum Ausdruck kommen, daß die Einnahmen und Ausgaben sämtlicher Eisenbahngesellschaften als eine Einheit betrachtet werden, die Gesamtheit der Einnahmen also zur Deckung der Gesamtheit der Ausgaben herangezogen wird. Gesellschaften mit Überschuß sollen hiernach denjenigen mit Fehlbeträgen zu Hilfe kommen. Zu diesem Zweck wird ein gemeinsamer Fonds (Fonds commun) mit besonderem Rechnungskonto bei der Staatskasse eingerichtet, dem die Überschüsse zufließen, und aus dem den notleidenden Gesellschaften Vorschüsse geleistet werden. Um das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben herzustellen, sollen binnen drei Monaten nach Inkrafttreten der neuen Regelung die Tarife einer Revision unterzogen werden. Diese Revisionen sollen sich zur Aufrechterhaltung jenes Gleichgewichts periodisch wiederholen.

Die Verpflichtung der Staatskasse zur Sicherstellung der Aktionäre und Obligationeninhaber bleibt aufrechterhalten; ihre wohlerworbenen Rechte sollen durch die Neuordnung unter keinen Umständen geschmälert werden. Jedoch soll die staatliche Hilfe nur im alleräußersten Notfall in Anspruch genommen werden, da der Entwurf von dem gesunden Grundsatz ausgeht, daß alle öffentlichen Betriebe mit industriellem

Charakter (und dazu gehören ihrem Wesen nach die Eisenbahnen), die sich mehr oder weniger an den Staatshaushalt anlehnen, sich grundsätzlich selbst erhalten müssen. Hat einmal die Staatskasse einspringen müssen, ist für die Rückzahlung der Vorschüse in längstens zwei Jahren durch eine entsprechende Erhöhung der Tarife gemäß Vorschlag des Conseil Supérieur Sorge zu tragen. Diese finanziellen Bestimmungen kommen praktisch dem Ziel der Vereinheitlichung am nächsten. Außerordentlich einschneidend sind die Eingriffe in die Tarifhoheit der Eisenbahnen. Sie ist tatsächlich beseitigt. Um die Mindererträgnisse gewisser Gesellschaften zu decken, ist man genötigt, zu einheitlichen Tariferhöhungen für das gesamte Eisenbahnnetz zu schreiten. Die Gefahr, daß die Tarife auf diese Weise prohibitiv wirken können, ist nicht von der Hand zu weisen.

Ein weiterer Gedanke, den der Entwurf zu verwirklichen sucht, ist der, durch Zuwendung von Prämien die Eisenbahngesellschaften und das Personal an einer möglichst sparsamen Betriebsführung, an einem die Entwicklung des Verkehrs fördernden Ausbau der Betriebsanlagen und hiermit an einer Steigerung der Erträgnisse weitgehend zu interessieren. Für die Berechnung der Prämie soll die Zahl der geleisteten Tonnenkilometer einen Anhalt geben, und sie soll im umgekehrten Verhältnis zur Betriebszahl stehen. Es soll somit ein Anreiz nicht nur zur Verkehrsförderung, sondern auch zur Sparsamkeit gegeben werden. Die Prämien werden dem gemeinsamen Fonds entnommen, nachdem das Defizit der notleidenden Gesellschaften gedeckt ist. Von den Prämien entfallen zwei Drittel auf das Personal und ein Drittel auf die Gesellschaft. Die Grundsätze, nach denen die Prämie auf das Personal im einzelnen verteilt wird, werden vom Minister der öffentlichen Arbeiten nach Anhörung des Conseil Supérieur festgelegt. Dieses System der Gewinnbeteiligung des Personals dürfte vor allem Anlaß zur Kritik geben, denn es erscheint zum mindesten sehr zweifelhaft, ob nennenswerte Beträge für die Prämien zur Verfügung stehen werden. Bei der augenblicklichen finanziellen Lage der Eisenbahnen wird es erheblicher Tariferhöhungen bedürfen, um den Fonds s[o] aufzufüllen, daß sich eine Verteilung von Prämien, die de[n] erhofften Zweck erfüllen, wird ermöglichen lassen.

Wir haben uns darauf beschränkt, den Gesetzentwurf i[n] seinen Grundzügen darzustellen. Wir sehen, daß auch i[n] Frankreich die Not des Krieges zu einer Vereinheitlichun[g] des Eisenbahnwesens drängt, wenn auch an dem Gedanke[n] des Privatbahnsystems grundsätzlich festgehalten wird. De[r] Gesetzentwurf, der zurzeit der Kommissionsberatung unter[-] liegt, wird zweifellos noch zu lebhaften Debatten Anlaß geben. Insbesondere wird die äußerste Linke mit ihrer Kritik nich[t] zurückhalten; sie bemängelt bereits jetzt in ihrer Presse, da[ß] der Entwurf ausschließlich im Einvernehmen mit den Eisen[-] bahngesellschaften ausgearbeitet sei und die Interessen de[r] Angestellten und Arbeiter in völlig unzulänglicher Weise be[-] rücksichtige. Immerhin enthält der Entwurf durch seine An[-] nahme durch die Eisenbahngesellschaften eine nicht zu unter[-] schätzende Stütze. Beachtenswert erscheint ferner auch di[e] Stellungnahme der „Vereinigung der Aktien- und Obligatio[-] neninhaber der französischen Eisenbahnen“. Sie verwirft i[n] einer kürzlich gefaßten Resolution den Gedanken des Ankauf[s] der Eisenbahngesellschaften durch den Staat, da er nicht nu[r] die Staatskasse aufs schwerste belaste, sondern auch bei de[r] jetzigen Lage des Finanzmarktes die größte Beunruhigun[g] in den Kreisen der Inhaber von Eisenbahnpapieren hervor[-] rufen müsse. Sie schließt sich demgemäß in vollem Umfang[e] dem Gesetzentwurf an, der in glücklicher Weise mit der Auf[-] rechterhaltung der Rechte der Aktien- und Obligationenin[-] haber die Wahrung der allgemeinen Interessen zu vereinige[n] wisse und sich verhältnismäßig leicht und ohne eine über[-] mäßige Belastung der Staatskasse durchführen lasse.

In welcher Gestalt der Entwurf aber auch Gesetz werden ma[g], jedenfalls darf man der Hoffnung Ausdruck geben, daß di[e] Neuorganisation zur Gesundung der französischen Eisenbahn[-] verhältnisse und hiermit zu einer Belebung des gesamte[n] französischen Wirtschaftslebens, aus dem auch Deutschlan[d] letzten Endes seinen Vorteil ziehen wird, beitragen möge.

Beraubungen im Eisenbahndienst und ihre Bekämpfung.

Beraubungen von Wagenladungen, Fracht- und Eilstückgütern waren schon in Friedenszeiten leider ziemlich häufig. Es soll hier nicht untersucht werden, ob die damals getroffenen Bestimmungen geeignet waren, dem Übel zu begegnen. Die Gegenwart aber, mit den in das Unermeßliche steigenden Ausgaben für entwendete Güter (nach neuerlichen Zeitungsmeldungen 200 Millionen Mark), sollte zu einer Untersuchung Veranlassung geben, ob denn auch tatsächlich alles Menschenmögliche getan sei, um diesem Treiben zu begegnen, das die Rentabilität der Eisenbahnen stark beeinflußt.

Eine gewaltsame gänzliche Abstellung aller Räubereien halte ich für unmöglich, wohl aber ihre gewaltsame Einschränkung. Es muß schonungslos gegen diejenigen vorgegangen werden, die sich unter Schädigung des Volksvermögens durch Diebstähle zu bereichern suchen. Einerlei, ob es sich um Beamte oder Arbeiter handelt. Aber nicht allein gegen diese muß vorgegangen werden, sondern auch diejenigen müssen zur Rechenschaft gezogen werden, die durch Leichtsinn, Schlappheit im Dienst und Verstoß gegen die Bestimmungen den Raub erst ermöglichen. Das gesamte deutsche Volk hat an der Bekämpfung dieser Schädlinge das größte Interesse. Mitleid wäre hier Vorschub.

Das Personal muß zur früheren Leistungsfähigkeit zurückgeführt werden, und es muß ihm, auch mit Gewalt, wieder eingeimpft werden, daß die Eisenbahn Frachtführerin ist, und daß sie das ihr anvertraute Gut im gleichen Zustand zur Ablieferung bringen muß, wie sie es übernommen hat. Mittel zum Zweck bietet der sofortige Zugriff bei einer Verfehlung. Einerlei, ob hierbei der Haupttäter erwischt wird oder ein Mitschuldiger, der gegebenenfalls nur durch Außerachtlassung der getroffenen Anordnungen gesündigt hat. Bei jedem Einbruchdiebstahl, der der Kriminalpolizei im öffentlichen Leben gemeldet wird, stehen als Hauptausgangspunkte jeder weiteren Nachforschung der Ort des Diebstahls sowie die Art, die Menge und der mutmaßliche Wert des gestohlenen Gutes z[ur] Verfügung.

Diese Anhaltspunkte, besonders die Ortsbestimmung, find[et] man in den Beraubungsmeldungen gar nicht. Ist aber einm[al] gestohlen, und kann der Ort des Diebstahls nicht ohne weiter[es] genannt werden, so hat die nachträgliche Verfolgung des Gut[es] an Hand der Reklamationen, in vielen Fällen auf Streck[e] quer durch Deutschland, gar keinen Zweck. Sie ist ledigli[ch] unnütze Schreiberei und beschäftigt eine Unmasse von B[e-] diensteten, die anderweit besser verwendet werden könnt[en].

Also ich meine, daß die Ortsbestimmung des Di[eb-] stahls jetzt das wichtigste wäre, was veranlaßt werden müß[te]. Sie ist nicht so schwierig, wie es vielleicht aussieht. Ich w[ill] hierauf näher eingehen.

Beraubungen kommen auf der Abgangsstation bzw. Umla[de-] station, unterwegs und auf der Bestimmungsstation vor. [Sie] zerfallen also in örtliche und zeitliche Beraubungen. Bei [den] örtlichen Beraubungen werden die Plombenverschlü[sse] der Wagen meist in Ordnung sein oder in Ordnung gewe[sen] sein. Im ersteren Falle kam das Gut vor oder während [der] Beladung des Wagens zur Beraubung, im letzteren Falle w[äh-] rend oder nach der Entladung. Ich setze hierbei voraus, [daß] die Dienststellenvorsteher nur solche Tatbestandsaufnahm[en] unterschreiben und vorlegen, die der Wirklichkeit entsprec[hen] (Nachforschungsbeamte.) Das beliebte Inschutznehmen [des] Personals muß als Beihilfe bestraft werden. In den Ta[t-] standsaufnahmen und Beraubungsmeldungen muß das gesa[mte] Personal namentlich vermerkt werden, das mit dem beraub[ten] Gut Befassung hatte. An Hand der wiederkehrenden Na[men] hat die örtliche Überwachungsstelle oder die Überwachu[ngs-] stelle der betreffenden Eisenbahndirektion wertvolles [M]a[-] terial. Das Personal muß gegeneinander ausgesp[ielt] werden. Es muß eine Unsicherheit Platz greifen, [die] jeden hindert, sich an den Gütern auf den Güterb[öden]

zu vergreifen. Ist aber die Feststellung auf der Bestimmungsstation oder Umladestelle und damit der Tatort bei unverletzten Plomben einwandfrei erfolgt, dann muß die letzte Beladestation auf schnellstem Wege in Kenntnis gesetzt werden, denn auf dieser sitzt der Täter oder sein Helfer. Von dieser und der ebenfalls benachrichtigten Überwachungsstelle muß rücksichtslos zugegriffen und das Personal, das mit dem Wagen Befassung hatte, durchsucht werden.

Anders ist es bei den Kurswagen. Wenn es sich in den vorerwähnten Fällen um Wagen gehandelt hat, die entweder von der Abgangsstation bis zur Bestimmungsstation oder unter Einschaltung von Umladestellen mit unverletzten Plombenverschlüssen durchgelaufen sind, so weisen die genannten Kurswagen diese Sicherheitsvorrichtung nicht auf. Die Wagen müssen auf den Unterwegsstationen geöffnet werden, damit aus- oder eingeladen wird. Wird auf der Endstation — die Plomben der vorletzten Station sollen unverletzt sein — eine Beraubung festgestellt, so ist nach dem jetzigen Verfahren die Ermittlung des Tatortes nahezu unmöglich. Eine bessere Besetzung der Unterwegszüge — sie sind nun mal Schmerzenskinder — wäre dringend anzuraten. Ladelisten mit gegenseitiger Quittung über ein- und ausgeladenes Gut halte ich für unbedingt nötig.

Ich will hier gleich bemerken, daß ich ein entschiedener Freund von Ladelisten bin. Das Gut muß sich an Hand der Ladelisten verfolgen lassen von der Abgangs- bis zur Bestimmungsstation. Es geht auch! Das habe ich im Betriebe der Militäreisenbahndirektionen gesehen. Auf den Beraubungsmeldungen muß der Name des Zugführers oder Packmeisters erscheinen. Öfters wiederkehrende Namen geben zu denken und sind Material für die Überwachungsstellen.

Damit wären die örtlichen Beraubungen erschöpft. Also: Ladelisten und gegenseitige Quittung über das Gut von der Abgangs- bis zur Bestimmungsstation.

Ich komme jetzt zu den Beraubungen, die auf der Beförderungsstrecke — ich nenne sie zeitliche — ausgeführt werden. Einem gewiegten Kriminalisten dürfte es schwer fallen, einen Diebstahl aufzudecken, der auf der Strecke von Berlin nach Frankfurt (Main) vorgekommen ist, wenn ihm nicht genau der Ort und die Zeit gesagt werden kann, wo derselbe vorgekommen ist. Beide Bestimmungen geben ihm auch die Namen des Personals!

In den §§ 30 (Übergabe an den Zugbeamten), 31—38 (Beförderung) und 39 (Übergabe auf der Bestimmungsstation) der Kundmachung 3 des deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes sind eigentlich genügend Vorschriften erlassen, um die Möglichkeit zu geben, den Ort etwaiger Verschlußverletzungen zu bestimmen.

Es ist aber auch ferner an anderer Stelle in Ergänzung des § 30 ² der genannten Vorschriften gesagt, daß die Packmeister oder die sonstigen Zugbegleitpersonale — wozu ich auch Rangierpersonale gerechnet haben möchte — sich von dem ordnungsmäßigen Zustand der Plombenverschlüsse durch Besichtigung und leichtes Anziehen mit der Hand Überzeugung verschaffen sollen.

Hier soll gleich im Nachgang gesagt sein, daß augenblicklich die Zugabfertigung der wichtigste Dienstzweig ist. Wie deren Besetzung ist, ist zurzeit nicht von Belang. Sie ist aber die Stelle, die dem Zugpersonal die Wagen übergibt und von ihm übernimmt. Klipp und klar sollte überall gesagt sein, daß der Zugabfertiger gemeinsam mit dem Zugführer (Packmeister) den Zug auf beiden Seiten abzuschreiten hat, um die Wagen mit den Begleitpapieren zu vergleichen und die Verschlüsse zu prüfen. Die Überwachungsstellen auf den Bahnhöfen hätten darüber zu wachen, daß diese Anordnungen peinlichst durchgeführt werden. Dagegen verstoßendes Personal müßte unbedingt zur Meldung und Bestrafung gebracht werden. Die gegenseitige Übernahme und Übergabe wäre auf dem Güterwagenzettel schriftlich anzuerkennen. Auf kleineren Stationen träte an Stelle des Zugabfertigers der Fahrdienstleiter, d. h. er hätte sich persönlich von dem Plombenzustand der ausgesetzten Wagen zu vergewissern und ebenso dem Zugführer einzustellende Wagen persönlich zu übergeben. Solange sich die Wagen dann im Besitze des Zugführers (Packmeisters) befinden, ist er für deren unversehrten Verschluß verantwortlich. Mitverantwortlich kann der Gruppenbremser gemacht werden, der im Güterwagenzettel namentlich zu bezeichnen wäre. Diese Sachen sind alle nicht neu, strenge Kontrolle durch die Überwachungsstellen aber dringend erforderlich. Werden so die Wagen, etwa wie Einschreibebriefe, von Hand zu Hand gegen Quittung (natürlich nur im ganzen Zuge) übergeben, ist der Ort einer Verschlußverletzung sehr genau zu bestimmen.

Mit der so geregelten Übergabe wird aber auch eine erzieherische Wirkung auf das Personal ausgeübt und letzteres gezwungen, seinen Dienstobliegenheiten erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken. Denn wo Quittung vorliegt, nützt später keine Ausrede!

Nun zum Verschiebegeschäft. Darf es vorkommen, daß ein halboffener oder nicht oder nur mangelhaft plombierter Wagen von Rangierkolonne zu Rangierkolonne auf einem Bahnhof herumgeschoben wird? Ich meine, man braucht gar keine Dienstvorschriften zu kennen, um diese Frage glatt mit „Nein" zu beantworten. Aber wie oft geschieht es! Ist aber einmal ein Wagen mit verletztem Verschluß an einer Entladestelle bereitgestellt worden, nachträglich weiß kein Mensch mehr etwas davon. Da helfen keine Vernehmungen mehr, es kann einfach nicht festgestellt werden, wo die Verschlußverletzung im eigenen Bahnhof erfolgt ist. Was ist dagegen zu tun? Es darf kein Wagen an irgendeiner Stelle im Bahnhof zur Entladung abgestellt werden, ohne daß ihn ein hierzu bestimmter Bediensteter übernimmt. Derjenige, der übernimmt, haftet. Das gilt auch für Gleisanschlüsse hinsichtlich der Inhaber und auch für im Bahnhof beladene Wagen. Gegenseitige schriftliche Übernahme und Übergabe ist nötig.

Die Durchführung der hier geschilderten Maßnahmen:

1. durchgepauste Ladelisten für Stückgut (Unterwegsgut muß der Packmeister den Ladelisten zutragen) und gegenseitige Quittung bis zur Abgabe an die Bestimmungsstation;
2. gegenseitige Quittung bei Übernahme und Übergabe der Züge;
3. gegenseitige Quittung über die an den Verwendungsstellen abzustellenden oder abzuholenden Wagen;
4. Prüfung dieser Anordnungen durch einen vertrauenswürdigen Beamten (Überwachungsstelle), der auf größeren Bahnhöfen von allen übrigen Dienstgeschäften entbunden sein müßte (Verkehrsbeamten),

muß zum Ergebnis führen, daß der Ort der Verschlußverletzungen oder der Diebstähle so bestimmt bezeichnet werden kann, daß ein polizeiliches Eingreifen unbedingt von Erfolg ist. Denn habe ich den Ort, habe ich meistens auch den Dieb.

Ich will meine Ausführungen nicht schließen, ohne all der Einwendungen zu gedenken, die dagegen erhoben werden. Um ihnen aber gleich von vornherein zu begegnen, will ich sagen, daß ich diese verschärften Bestimmungen nur solange durchgeführt haben möchte, bis die jetzige Unmoral beseitigt ist und die deutschen Eisenbahnen wieder mustergültig im Betriebe sind. Also nicht kleinliches Bedenken gegen die erforderliche Mehrarbeit, sondern restlose Pflichterfüllung, damit diese geleistet werden kann. Den Verwaltungen aber möchte ich empfehlen: Keine Halbarbeit, sondern ganze Arbeit!

Buccoli, Gütervorsteher.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die Übernahme der Verkehrsbeamten auf das Reich.** Das Reichsfinanzministerium hat dem Reichstage eine Denkschrift zugehen lassen, die sich mit der Einreihung der auf das Reich übernommenen Verkehrsbeamten (Eisenbahn und Post) in die Gruppen der Reichsbesoldungsordnung beschäftigt. Für einzelne Kategorien dieser Beamten haben sich aus der Übernahme in die Reichsverwaltung Differenzen ergeben, weil von den Vertretern der Beamtenorganisationen Ansprüche erhoben wurden, die über die Reichsbesoldungsordnung hinausgehen. Diese Ansprüche stützen sich im wesentlichen auf die Besoldungsordnungen der Länder. Die Beamten fordern zum Teil eine Einreihung in andere Gehaltsgruppen und beanspruchen, daß die Grundsätze der Länderbesoldungsordnungen, soweit sie eine günstigere Regelung vorsehen, auch auf sie Anwendung finden. Nach den Staatsverträgen, die den Übergang der Verkehrseinrichtungen auf das Reich regeln, ist den übernommenen Beamten das Diensteinkommen gewährleistet, das sie bei einem Verbleiben im Landesdienst haben würden. Hierbei wurden jedoch Besoldungsgesetze, die nach dem 31. Dezember 1919 erlassen sind, nicht berücksichtigt. Das Reichsfinanzministerium will daher einen Rechtsanspruch der Beamten auf ihre Forderungen nicht anerkennen. Nach den Staatsverträgen steht aber den Verkehrsbeamten das Recht zu, bis zu einer Frist von drei Monaten nach Verkündung des Reichsbesoldungsgesetzes, also mit dem 4. August, ihren Rücktritt in den Landesdienst zu erklären. Das süddeutsche Verkehrspersonal unter Führung der bayerischen Verkehrsbeamten hat erklären lassen, daß über die Frage des Rücktritts demnächst, für Bayern bereits am 30. Juni, eine Umfrage

unter den Beamten vorgenommen werden wird. Das Reichsfinanzministerium hält es infolgedessen für geboten, eine grundsätzliche Stellungnahme der gesetzgebenden Körperschaften darüber herbeizuführen, ob und inwieweit den Ansprüchen der Beamten nachgegeben werden kann, und zwar bittet es, daß diese Stellungnahme in Rücksicht auf das Rücktrittsrecht der Beamten möglichst umgehend erfolgt.

— **Erhöhung der Sätze des Militärtarifs.** Auf Grund der Ziffer 3 der Eingangsbestimmungen zum Militärtarife hat der Reichsverkehrsminister im Einvernehmen mit dem Reichswehrminister folgendes bestimmt: „Bis auf weiteres wird neben den Sätzen unter I des Militärtarifs ein Zuschlag von 300 vom Hundert, neben dem Mindestsatze der Tarifnummer 27 (Sonderzüge) ein Zuschlag von 400 vom Hundert und neben allen übrigen Sätzen ein Zuschlag von 450 vom Hundert erhoben. Diese Zuschläge treten für die gestundeten, noch nicht abgerechneten Transporte mit rückwirkender Gültigkeit vom 1. Dezember 1919, im übrigen am 15. Juni 1920 in Kraft."

— **Bearbeitung von Verkehrsangelegenheiten im Reichsverkehrsministerium.** Von den in der Vorläufigen Verwaltungsordnung der Reichseisenbahnen dem Reichsverkehrsminister vorbehaltenen Zuständigkeiten hat er die in der Anlage zur Vorläufigen Verwaltungsordnung unter C 2 (zum Teil), C 3, C 14 bis C 16 aufgeführten Geschäfte übernommen, nämlich:

1. die Festsetzung der allgemeinen Vorschriften für den Beförderungsdienst,
2. die Festsetzung der allgemeinen Vorschriften für die Benutzung und Ausnutzung des Wagenparkes für den Güter- und Tierverkehr,
3. die Anordnung allgemeiner Verkehrssperren und Verkehrseinschränkungen,
4. die allgemeine Anordnung über die Reihenfolge in der Befriedigung des Wagenbedarfes für bestimmte Güter (Dringlichkeitslisten),
5. die grundlegenden Maßnahmen zur Heranziehung anderer Transportmittel zur Entlastung der Eisenbahnen.

Die Bearbeitung der Verkehrsangelegenheiten erfolgt in der Verkehrsabteilung (E III).

— **Die Fehlbeträge bei der Post und Eisenbahn.** Über die Finanzlage der Verkehrsverwaltungen hat sich Finanzminister Dr. Wirth im Reichstag ausgesprochen. Wir geben seine Ausführungen auszugsweise wieder: „Über die geradezu katastrophale Entwicklung der Betriebsverwaltungen habe ich mich schon des öfteren geäußert. In der Schätzung, die noch vor wenigen Wochen vorgenommen worden ist, rechnete man bei der Post mit einem Fehlbetrag von 870 Millionen Mark, bei der Eisenbahn aber mit 12 Milliarden, so daß sich ein annähernder Fehlbetrag von 13 Milliarden ergeben hätte. Die neueren Berechnungen aber kommen für die Eisenbahnen zu noch ungeheuerlicheren Zahlen. Die Eisenbahnverwaltung rechnet jetzt mit 14 bis 15 Milliarden Fehlbeträgen. Das ist ein Posten, der allein fast so groß ist, wie unsere Ausgaben aus der Reichsschuld und den Pensionen für die Kriegshinterbliebenen und Kriegsbeschädigten. Die Ursachen dieser Fehlbeträge sind bekannt. Sie liegen einmal darin, daß während des Krieges mit unserem Verkehrswesen ein außerordentlicher Raubbau getrieben worden ist. Dazu kamen dann die großen Schädigungen infolge des Waffenstillstandes, durch den uns das beste Material fortgenommen wurde. Die Unterlassung der Reparaturen und die sonstigen Schäden, die sich auf Milliarden von Friedensmark beziffern, müssen jetzt mit einem Vielfachen der früheren Preise bezahlt werden. Beim Verkehrswesen hat die Kriegswirtschaft gewissermaßen eine unsichtbare Anleihe aufgenommen, die jetzt erst beglichen werden muß. Der andere und Hauptgrund der außerordentlich schlechten Lage unserer Verkehrsverwaltungen liegt in den riesenhaft steigenden Personalaufwendungen. Diese Aufwendungen drohen nunmehr noch stärker in die Höhe zu gehen, weil die neuen Besoldungsordnungen der Länder in verschiedener Beziehung über die Bestimmungen der Reichsbesoldungsordnung hinausgehen. Das ist ein unerträglicher Zustand. Es muß Rücksicht genommen werden auf die Lage des Reiches, das bis zum Weißbluten angespannt ist.

Beim Verkehrswesen zeigt sich die verhängnisvolle Wirkung der noch vor einigen Monaten so viel gepriesenen Theorie von der Angleichung der Inlandspreise an den Weltmarktpreis. Die Privatindustrie konnte außerordentlich hohe Löhne zahlen, weil sie im Inland alle Kosten auf die Preise schlagen konnte. Das geht aber nur so lange, wie Mangel am notwendigsten Warenbedarf besteht, dann versagt diese Methode auch in der Privatindustrie. Das Reich aber soll dann bei der Wirtschaftskrise die Erwerbslosenunterstützungen bezahlen! Die verhängnisvolle Wirkung dieser Preispolitik unserer Privatwirtschaft auf die Verkehrsanstalten sahen wir in den vorgenannten Zahlen. Das Verkehrswesen kann mit Rücksicht auf die Volkswirtschaft, sowie mit Rücksicht a die eigene Rentabilität die Tarife nicht beliebig erhöhen u so die Mehrkosten einfach auf die Preise abwälzen, wie d eine Zeitlang die Privatindustrie getan hat. Die Folge ist, d jetzt die Verkehrsverwaltungen mit einem derartigen Fe betrag vor uns stehen. Es ist nicht die kleinste Aufgabe neuen Reichstags, hier mit allen Mitteln einzugreifen und Regierung bei allen Versuchen, Besserung zu schaffen, unterstützen."

— **Reichs-Verkehrsblatt.** Für die Veröffentlichung der d Verwaltungsbereich des Reichsverkehrsministers angehend Gesetze, Verordnungen, Bekanntmachungen, allgemeinen I lasse und Nachrichten wird künftig das „Reichs-Ve kehrs-Blatt" im Reichsverkehrsministerium heraus geben. Das Eisenbahn-Verordnungs-Blatt wi dadurch entbehrlich. Im Jahre 1878 begründet, hat das Bl die Preußische Staatseisenbahnverwaltung in fast vier Jal zehnten glänzenden Aufstiegs und darauf in der schweren Z des Krieges und des wirtschaftlichen Niederganges treu gleitet. Es hört auf zu erscheinen an der Schwelle ein neuen Epoche des deutschen Eisenbahnwesens, die geken zeichnet wird durch den Übergang aller deutschen Eis bahnen in das Eigentum und die Verwaltung des Reichs. Mö es der neuen Verwaltung beschieden sein, die aus schwer Wunden blutenden deutschen Eisenbahnen einer baldigen G sundung entgegenzuführen!

— **Eingeschränkte Privatreisen zugunsten des Abstimmun verkehrs.** Die Eisenbahndirektion Königsberg gibt bekan Um eine vorzugsweise Beförderung der Abstimmungsbere tigten nach Ostpreußen zu ermöglichen, muß der Verkehr andere Reisende aus dem Reich nach Ostpreußen in der Z vom 1. bis 10. Juli erheblich eingeschränkt werden. Es w daher vom 1. bis 10. Juli für die Züge über Stettin und Dan nur eine ganz beschränkte Zahl von Fahrkarten für Nic abstimmungsberechtigte ausgegeben. Für die Zeit vom 12. 20. Juli sind ähnliche Einschränkungen für den Reiseverk von Ostpreußen nach dem Reich zu erwarten. Die Reise m außerdem am Tage der Abstempelung der Fahrkarten an treten werden. Ebenso wird auch der Seeverkehr über Swi münde nach Pillau eingeschränkt.

— **Die Militärfahrkarte.** Die Frage, ob die Militärfahrka abgeschafft werden soll, die gerade in letzter Zeit wie mehrfach durch die Presse ging, hat schon vor längerer Z die zuständigen Stellen beschäftigt mit dem vorläufigen gebnis, daß die Militärfahrkarte auch künftig beizubehal ist. Für die Belassung als Vergünstigung bei Urlaubsrei sprach, wie die P. P. N. erfahren, folgendes:

Die Reichswehrtruppen sind viele Monate des Jahres ihrer Garnison abwesend. Mit Rücksicht auf eine schne Verwendungsbereitschaft kann nur ein kleiner Prozentsatz Truppe gleichzeitig beurlaubt werden. Infolgedessen muß Mann seinen Urlaub antreten, wenn er an der Reihe ist, a auch dann, wenn die Truppe weit entfernt von der Garni ist. Die Länge des Urlaubsreiseweges und somit die Kos der Urlaubsfahrt hängen also nicht vom Urlauber und a nicht vom Wollen des Truppenteiles ab. Es wäre unbil von dem Mann zu fordern, für derartige Reisen eine Fahrk des öffentlichen Verkehrs zu lösen, abgesehen davon, daß in vielen Fällen einfach nicht imstande wäre, sie zu bezah Welche Entfernungen zurückzulegen sind, ist daraus zu sehen, daß beispielsweise im Ruhrgebiet im März auch ba rische, württembergische und schlesische Truppen einges waren. Der Beamte kommt kaum in die Lage, ähnlich la Reisen zum Besuch seiner Angehörigen zu machen, er mit seinen Angehörigen zusammen und hat sie in näch Nähe. Der Soldat muß reisen, will er die Verbindung seinen Angehörigen aufrechterhalten. Offiziere erha bisher bei Urlaubsreisen keinerlei Vergünstigung. Bei Die reisen, für die sie keine Fahrkosten oder Reisegebühre erhalten, können sie auf drei Militärfahrkarten in der zwe Klasse befördert werden. — Die Verabfolgung der Mili fahrkarten am Fahrkartenschalter erfolgt nur gegen Vor gen eines Ausweises zur Erlangung einer Militärfahrka Militärischerseits sind Vorkehrungen getroffen, daß mit di Ausweisen kein Mißbrauch mehr getrieben werden kann.

Der gesamte Militärtarif ist zum 15. Juni erhöht und so gleiche Verhältnis zu den jetzigen Fahrpreisen des öff lichen Verkehrs wiederhergestellt, wie es vor dem Kr bestanden hat. Es darf nicht unerwähnt bleiben, daß Ver stigungen für außerdienstliche Reisen Militärpersonen in a europäischen Staaten gewährt werden. Militärfahrkarten langen aber nicht nur für Privatfahrten, fondern auch Dienstreisen zur Verwendung. So sind für alle di lichen Einzelreisen und für Transporte bis zu 30 Mann Mili fahrkarten zu lösen. Nur für größere Transporte wird

ilitärfahrschein ausgestellt, dessen Kosten nach dem Militärrif berechnet werden. Freifahrtscheine für militärische eisen gibt es nicht.

— **Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.** In rgänzung und Berichtigung der Mitteilung in Nr. 35 . Ztg. wird aus dem Jahresbericht des Unternehmens noch olgendes mitgeteilt: Während aus den Erträgnissen der etriebsjahre 1917 und 1918 sich Reingewinne ergaben, ie die Verteilung einer Dividende von je 4½ % nd daneben erhebliche Rückstellungen für verschiedene wecke ermöglichten, hat das abgelaufene Betriebsahr 1919 keinen Reingewinn erbracht. Die Gesamteinnahme es Berichtsjahres ausschließlich des Übertrages vom Jahre 918 und der den Erneuerungsfonds zufließenden Anteile ist war von 3 093 389 ℳ im Jahre 1918 auf 4 121 367 ℳ, mithin m 1 027 978 ℳ gleich 33 %, die Gesamtausgabe aber in unleich höherem Maße, und zwar von 1 967 311 ℳ im Jahre 1918 uf 3 805 416 ℳ, mithin um 1 838 105 ℳ gleich 93 % gestiegen. as Verhältnis der Betriebskosten zu den Betriebseinnahmen at sich erheblich verschlechtert. Unter Berücksichtigung des bertrages aus dem Vorjahre in Höhe von 93 307 ℳ ergibt ich ein Verlust von 175 000 ℳ, das dem Konto für „Rücklage ür nachzuholende Unterhaltungsarbeiten" entnommen wird. om 1. März d. J. sind die Personen- und Gütertarife mit ücksicht auf die schwierige wirtschaftliche Lage und die achsende Belastung aller Eisenbahnen um 100 % erhöht woren. Ob damit ein angemessenes Verhältnis zwischen Einahmen und Ausgaben erreicht werden, oder ob die Finanzage die Eisenbahnen früher oder später zu weiteren Tariferhöhungen zwingen wird, läßt sich schwer sagen.

— **Europäische Güter- und Reisegepäck-Versicherungs-Aktiengesellschaft in Berlin.** Die ordentliche Generalversammung genehmigte die Jahresrechnung für das erste, die Zeit vom 21. Oktober bis 31. Dezember 1919 umfassende Geschäftsjahr und erteilte die Entlastung. Wie der Vorsitzende mitteilte, ist das Versicherungsgeschäft sehr schadensreich gewesen, indes ist es der Verwaltung gelungen, ohne Verlust abzuschließen.

Österreich.

— **Neuregelung der Amtsstunden im Staatseisenbahndienst.** In Durchführung der Bestimmungen des Gesetzes vom 22. März 1920 und der Vollzugsanweisung der Staatsregierung vom 26. März 1920 wird durch die Dienstanweisung des Staatsamts für Verkehrswesen vom 24. Juni 1920 mit sofortiger Gültigkeit die siebenstündige Amtszeit, sofern diese nicht ohnehin bereits sieben Stunden oder mehr beträgt, beim Staatsamte für Verkehrswesen, seinen Nebenstellen und bei den ihm unterstehenden Dienststellen angeordnet. Im Staatsamte für Verkehrswesen und seinen Nebenstellen wird die Amtszeit von ½9 Uhr vormittags bis ¼4 Uhr nachmittags festgesetzt. Sie verlängert sich um den für die Mittagsmahlzeit etwa verbrauchten Zeitraum. Bei den dem Staatsamte für Verkehrswesen unmittelbar unterstehenden Dienststellen ist Beginn und Ende der siebenstündigen Amtszeit und gegebenenfalls die allgemeine Einschaltung einer Mittagspause den örtlichen Bedürfnissen entsprechend einvernehmlich mit den zuständigen Personalvertretungen festzusetzen. Durch diese Dienstanweisung werden allenfalls erlassene Verfügungen hinsichtlich der notwendigen Abhaltung eines ununterbrochenen Dienstes mit Schichtwechsel oder eines Journaldienstes nur insofern berührt, als der einzelne Bedienstete nunmehr im Wochentagsdurchschnitte sieben Stunden täglich Dienst zu leisten hat. Diese Bestimmungen gelten nur für jene Bediensteten der in Betracht kommenden Dienststellen, für die keine höhere tägliche Dienstzeit festgesetzt ist.

Übrige europäische Länder.

— **Zukunft der britischen Eisenbahnen.** Die britische Regierung soll, wie die „D. Allg. Ztg." mitteilt, beschlossen haben, sämtliche britischen Eisenbahnen in fünf oder sechs Gruppen zu vereinigen. Jede dieser Gruppen erhält einen Ausschuß, in dem die Arbeiter und die Verwaltung der Gesellschaften vertreten sind. Die Hauptrolle bleibt aber den Anteilbesitzern vorbehalten. Die Regierung behält sich das Recht vor, eine Beteiligung an den Gewinnen von gewisser Höhe für sich zu fordern.

— **Eisenbahnerkrisis in Norwegen.** Die Organisation der norwegischen Eisenbahner hat, wie die „D. Allg. Ztg." meldet, auf Grund von Lohnfragen den Streik angekündigt. Daraufhin hat die Eisenbahndirektion jedem einzelnen Eisenbahnangestellten ein Schreiben des Arbeitsministeriums zugestellt, worin darauf aufmerksam gemacht wird, daß eine Neuregelung ihrer Bezüge auch eine Lohnänderung der anderen Staatsangestellten notwendig machen würde. Dadurch würden aber nach Auffassung der neuen Regierung die Ausgaben derart anwachsen, daß sie die wirtschaftlichen Kräfte des Landes übersteigen. Die Regierung kündigte strafrechtliche Verfolgung für denjenigen an, der sich weigert, seinen Dienstobliegenheiten nachzukommen, oder andere an der Erfüllung ihrer Pflichten verhindert. Die Direktion ersuchte die Angestellten um die sofortige Einstellung ihrer Aktion.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Gebühren.

Gemeinsamer Binnentarif der Bregtalbahn, Kaiserstuhlbahn und Zell-Todtnauer Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. erhöhen sich die auf Seite 3 Nachtrag IX ersichtlichen Umlade- oder Rollbockgebühren in Zell (Wiesental) zu a) auf 26 Pf., zu b) auf 19 Pf. und zu c) auf 13 Pf. für 100 kg.

Die Abweichung von § 6 E. V. O. ist genehmigt.

Darmstadt, am 25. Juni 1920.
Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft
Die Direktion. (680)

2. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Badischer Gütertarif.
Deutsche Wechselgütertarife.

Auf 1. September 1920 wird die für die Dauer des Krieges zugelassene Abfertigung von Eilstückgut nach und von Freiburg Süd aufgehoben.

Karlsruhe, den 29. Juni 1920. (675)
Eisenbahn-Generaldirektion

3. Güterverkehr.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Es ist zu ergänzen: Seite 10 nach Auerbach:

Auers [OR, St bed, W] | Röthenbach b. Lindau | 4;
Seite 22 nach Weihmichl: Weiler (Allgäu) | Röthenbach b. Lindau | 7.

München, 1. Juli 1920. (674)
Tarifamt b. RVM — Z. B.

Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Eisenbahn.

Im Binnen-Güterverkehr der Mannheim - Weinheim - Heidelberg - Mannheimer Eisenbahn treten mit sofortiger Wirkung Tariferhöhungen ein.

Näheres bei den Dienststellen.
Oberrheinische Eisenbahn-Gesellschaft.
Aktiengesellschaft. (673)

Gemeinschaftliches Heft CIb (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 5. Juli 1920 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Brandenburgischen Städtebahn zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht. Die erhöhten Zuschläge werden auch im Verkehr mit der Station Brandenburg Altstadt erhoben. Näheres enthält die am 5. Juli 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 1. Juli 1920. (672)
Eisenbahndirektion.

Tarif für die Beförderung von lebenden Rindern in Wagenladungen zwischen schwedischen Stationen und Saßnitz Hafen.

Die bisher im Verbandsgütertarif Teil I Abteilung A enthaltene Zusatzbestimmung zum Artikel 12 der reglementarischen Bestimmungen, daß die Fracht in der Markwährung berechnet und die Umrechnung in Schweden zum Parikurse erfolgt, ist, da sie nur noch für den oben gen. Tarif zutrifft, in diesen übernommen. Ab 1. Juli 1920 wird das Begleiterfahrgeld in 9 ℳ und der Schnittfrachtsatz für Saßnitz Hafen in 101 ₰ geändert.

Altona, den 30. Juni 1920. (676)
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Badischer Binnengütertarif, Güterverkehr der badisch-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz, mit Bayern und Sachsen.

Die auf 1. Juli 1920 angekündigte Neuausgabe der Gütertarife Basel Bad. Stb. — Schweiz und Waldshut, Schaff-

hausen, Singen und Konstanz — Schweiz tritt erst am 1. August in Kraft. Die Neuausgaben sind gegen Ende Juli bei den beteiligten Stationen und unserm Verkehrsbüro erhältlich. Neben unbedeutenden Ermäßigungen enthalten die neuen Frachtsätze Erhöhungen der Frachten für die schweiz. Strecken. Auf den gleichen Zeitpunkt treten die neuen Frachtsätze für den Verkehr der badischen Stationen auf Schweizergebiet unter sich in Kraft.

Auf 1. Oktober wird der Gütertarif Bayern—Basel, Konstanz, Schaffhausen und Singen aufgehoben. Die Abfertigung erfolgt künftig nur über deutsche Wege im bayerisch-badischen Verkehr.

Auf den gleichen Zeitpunkt wird die Auflassung der Fracht für die Basler Verbindungsbahn im Verkehr zwischen Basel S. B. B. und weiter einerseits und den bayerischen und sächsischen Stationen anderseits eingestellt.

Karlsruhe, den 1. Juli 1920. (677)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Dezember 1909.

Mit sofortiger Gültigkeit wird folgender Ausnahmetarif neu eingeführt:

Ausnahmetarif 5
für Steine usw.

Warenverzeichnis: Anwendungsbedingungen: } wie im badischen und bayerischen Binnengütertarif.

Geltungsbereich: Allgemein. Im Verkehr mit den Stationen der badischen Nebenbahnen im Privatbetrieb gilt der Ausnahmetarif nur für Steinschlag (Kleinschlag) und Schotter.

Frachtberechnung: Die Fracht wird nach den Entfernungen des Kilometerzeigers und den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 5 der „Allgemeinen Kilometertariftafeln (Heft C I a)“ berechnet.

München, den 30. Juni 1920.
Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern. (679)

Binnengütertarif der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Vom 15. Juli 1920 ab wird neben den Frachtsätzen für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen ein Zuschlag von 2 Pf. für 100 kg und für andere Güter von 2,2 Pf. für 100 kg erhoben. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung.

Finsterwalde, den 1. Juli 1920. (681)
Die Direktion der
Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Im Binnen- und direkten Verkehr der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn werden mit Wirkung vom 10. Juli 1920 die Zuschlags-Frachten erhöht. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (R.G.Bl. 1914, S. 455.)

Eschershausen, den 3. Juli 1920.
Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahngesellschaft.
Die Direktion. (684)

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B. (Tfv. 1b).

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1920 wird § 44 ATV. dahin geändert, daß Stückgüter, sofern sie durch die Seitentüren bedeckter Wagen verladen werden können und sofern nicht die Bestimmungen des § 43 entgegenstehen, in bedeckten Wagen, alle übrigen Güter, soweit sie nicht nach § 43 in bedeckten Wagen befördert werden müssen, in offenen Wagen befördert werden.

Berlin, den 20. Juni 1920. (683)
Eisenbahndirektion als geschäftsführende Verwaltung.

Meppen-Haselünner Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 8. Juli 1920 werden die Frachtzuschläge der Meppen-Haselünner Eisenbahn erhöht. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.
Der Betriebs-Direktor. (678)

---

a) **Deutscher Eisenbahn - Gütertarif, Teil II, Heft C I b.**
b) **Staats- und Privatbahn - Tiertarif, Teil II.**

Am 5. Juli 1920 treten erhöhte Frachtsätze im Verkehr mit den Güternebenstellen Keitum (Sylt) und Westerland (Sylt) in Kraft.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455).

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 1. Juli 1920. (685)
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Gütertarif für die Oberschlesische Schmalspurbahn.

Am 15. Juli d. Js. tritt ein Nachtrag in Kraft, enthaltend Erhöhungen des Nebengebührentarifs. Stücke des Nachtrags sind zum Preise von 45 ₰ bei der Stationskasse (Schmalspurbahn) in Beuthen (Oberschlesien) erhältlich.

Kattowitz, den 3. Juli 1920. (690)
Eisenbahndirektion,
(Schmalspurbahn.)

Gemeinsames Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 8. Juli 1920 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Meppen-Haselünner, der Oschersleben-Schöningen und der Stendal-Tangermünder Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht. Näheres enthält die am 5. Juli 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung. (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Alexanderplatz.

Berlin, den 29. Juni 1920. (687)
Eisenbahndirektion.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Haftung für aufgelieferte Sendungen.

Rücksichtlich der bisherigen Bestimmung, laut deren für eine (ganz oder teilweise) aufgelieferte Sendung die Gesellschaft für Verlust, Minderung oder Beschädigung vor Abschluß des Frachtvertrages (d. i. vor Aufdruck des Tagesstempels der gesellschaftlichen Abfertigungsstelle auf den Frachtbrief) — insoweit eine Haftung der Gesellschaft überhaupt platzgreift — nur bis zum Betrage der tarifmäßi[...] Transportversicherung in der für [...] Frachtberechnung im Verkehr z[...] schen Stationen des betreffenden L[...] des untereinander in Betracht komm[...] den Währung haftet, wird mit sofo[...] ger Giltigkeit in teilweiser Abän[...] rung dieser Bestimmung festgese[...] daß der Betrag der tarifmäßigen Tra[...] portversicherung (unter Beibehaltu[...] der ziffernmäßigen Höhe desselb[...] bei in Orten mit Dinarwährung [...] Auflieferung gelangenden Sendun[...] in jugoslavischen Kronen (1 jugos[...] Krone = 0,25 Dinar), bei in Rumän[...] oder Bulgarien zur Auflieferung [...] langenden Sendungen in Lei bzw. L[...] zu verstehen ist. (6[...]

Wien, am 1. Juli 1920. Z. 53860/Ia[...]

---

4. Personen- und Gepäckverkeh[...]

Binnen-Personen- und Gepäckverke[...] der Saarbahnen.

Mit Genehmigung der Regierun[...] kommission des Saargebietes tritt [...] 1. 7. 20 für die gesamten Strecken [...] Saarbahnen ein einheitlicher Person[...] und Gepäcktarif in Kraft.

Saarbrücken, den 22. Juni 1920. (6[...]
Direktion der Saarbahnen.

Fahrpreisermäßigung für Angehörige der auf dem Ostki[...] hof in Ahrensfelde beerdigten [...] meindeglieder der evangelischen [...] chengemeinden Berlins.

Vom 15. Juli 1920 an werden die o[...] genannten Personen zwischen den [...] tionen Berlin Schlesischer Bahn[...] und Lichtenberg-Friedrichsfelde ein[...] seits und Ahrensfelde Friedhof an[...] rerseits unter bestimmten Vora[...] setzungen zum halben Fahrp[...] 4. Klasse befördert.

Nähere Auskunft erteilen die [...] nannten Bahnhöfe und die Ausku[...] stellen.

Berlin, den 1. Juli 1920. ([...]
Eisenbahndirektion.

---

5. Verkauf von Altmaterial.

Die in dem Oberbau-Sammellage[...] Gelsenkirchen-Wattenscheid, sowi[...] den Bezirken verschiedener B[...] meistereien lagernden, zu Eisenb[...] zwecken nicht mehr verwendb[...] Oberbau- und Baustoffe, bestehend [...] Schienen-, Schwellen-, Eisen- und [...] schrot im Gesamtgewicht von [...] 8000 Tonnen, sollen verkauft we[...] Die Verdingungsunterlagen [...] beim Zentralbüro hierselbst, Bism[...] platz Nr. 1, zur Einsicht offen [...] können, so lange der Vorrat r[...] gegen Einsendung von 6,00 ℳ i[...] (nicht in Briefmarken) von dor[...] zogen werden. Mit der Aufschrift „Gebot auf Ankauf ab[...] giger Oberbau- und [...] stoffe“ versehene Angebote sind bis zu[...] am 20. Juli d. Js. vormit[...] 10 Uhr im Verdingungszimme[...] unterzeichneten Direktion (Bism[...] platz Nr. 1 hierselbst) stattfind[...] Eröffnungstermine einzusenden. [...] schlagsfrist nicht vor 3 Wochen[...]

Essen, den 1. Juli 1920. (6[...]
Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 48. Berlin, den 10. Juli 1920. LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, **amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 16 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 80 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 90 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 48. Berlin, den 10. Juli 1920. LX. Jahrgang.

Inhalt:

Die elastische Schienenunterstützung.

1. Die Erfahrung hat gelehrt, daß sich fast alle Nachteile in der Unterstützung und Verbindung des Gleisganzen daraus ergeben, daß sich jede und auch die anfänglich beste Verbindung von Schiene und Schwelle nach und nach lockert.

2. Diese Lockerung findet statt, weil nicht alle verbundenen Teile und Verbindungsmittel so ausgeführt sind, daß sie dauernd den auf sie wirkenden Angriffen in gleichbleibender Weise begegnen können.

3. Aus den Drücken und Stößen, mit denen die bewegten Fahrzeuge auf die Schienen einwirken, muß sich bei der bisher üblichen Bauweise eine Arbeitsleistung ergeben, die neben dem normalen Gegendruck des Gleises, sich entweder in einer Bewegung der Bauteile (also einer Ausweichung) oder in einer Abnutzung oder Zerstörung derselben äußert.

4. Wird die Verbindung der Schiene mit der Schwelle so gewählt, daß sie den Fahrzeugstoß sich in Gestalt einer beabsichtigten kleinen Bewegung auswirken läßt, die anders als unter Punkt 3 den Zusammenhalt des Gleisganzen nicht beeinflußt, so würde die Stoß- oder Druckkraft aufgebraucht, ohne den Fortbestand des festen Gleisganzen zu schädigen.



Abb. 1.

5. Die Richtigkeit dieser Schlußfolgerung wird durch die Zerstörungen erwiesen, die ein Gleis mit starrem, unnachgiebigem Unterbau*). (Mauern, Gewölbe, Felsgrund usw.) erfährt, während andere Gleise, die sich im ganzen etwas in sich zu bewegen imstande sind, längeren Widerstand leisten.

*) Bloss: Das Eisenbahngleis auf starrem Unterbau. Dresden 1912. Verlag der akademischen Buchhandlung.

6. Bei einer eisernen, mit der Schiene unter Vermittelung eines Holzplättchens und guter Klemmplatten fest verschraubten, hohlen Schwelle der hier abgebildeten Form mit einem großen Trägheitsmoment und nur solcher Wandstärke, daß ihre Stoffverbrauchsziffer den auftretenden Kräften gewachsen ist, würden infolge ihrer Nachgiebigkeit gegen Stöße und Drücke die Verbindungsteile mit der Schiene nie überanstrengt werden, weil die Stoß- oder Druckkräfte durch die vorübergehende Änderung des Schwellenquerschnitts aufgezehrt werden.

7. Sind auf diese Weise Schiene und Schwelle ein Ganzes geworden, so wird voraussichtlich immer der Hauptteil der Stoß- oder Druckkräfte zu geringen Umformungen seines Unterteiles verwendet werden, während zum besonderen Angriffe auf die Befestigungsmittel keine Kraft übrig bleibt und deshalb zur Lockerung die Voraussetzung fehlt.

8. Im Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens, Heft 13, 1915, sind diejenigen Güteeigenschaften der jetzt verwendeten Querschwellenarten verglichen, die für den guten Bestand des Eisenbahngleises bestimmend sind. In diesen Vergleich war auf Grund theoretischer Erwägungen eine der in Punkt 6 erwähnten Hohlschwelle ähnliche einbezogen. Der Vorschlag erfuhr nur unwesentliche Angriffe, wohl aber in Nr. 80 1915 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen und in Nr. 30, 1917 der österreichischen Wochenschrift für den öffentlichen Baudienst durch Saller und A. Birk unter der Voraussetzung eine sehr günstige Beurteilung, daß praktische Versuche die Vermutungen bestätigen würden.

9. Die Aktiengesellschaft Phönix in Hoerde ermöglichte die praktischen Versuche, indem sie zunächst 1918 eine Probeschwelle von einer der vorgeschlagenen ähnlichen Form zur Verfügung stellte. Im Frühjahr 1919 begann der Vergleich der einen Probehohlschwelle mit der Trogschwelle bisheriger Form in bezug auf die Fähigkeit, von außen erhaltene starke Stöße innerlich zu kleinen Formänderungen zu verarbeiten und die ersteren dadurch von der unmittelbaren Fortplanzung in die Bettung abzuhalten. Die Stoßkraft:

500 kg aus 28 cm Höhe gleich 20 t Achslast aus 7 mm Höhe war zunächst nur auf das Verhalten der Schwelle selbst ge-

richtet. Es fand deshalb eine Verbindung der Schienen mit der Schwelle überhaupt noch nicht statt.

10. In einem Sonderberichte im Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens, Heft Nr. 5, 1919, sind diese Vergleichs-Schlagversuche, die unter Anwendung von knetbaren Tonkörpern zur Feststellung der Gegenwirkung der Schwellenwände unter den Schlägen (Bild 2 u. 3) durchgeführt wurden, beschrieben, und am 3. Juni 1919 wurden sie vor einem eingeladenen Fachgenossenkreise wiederholt. Das Ergebnis rief die Überzeugung hervor, daß die Fähigkeit der inneren Stoßverarbeitung durch geringe Querschnittsverdrückungen sowie eine erhebliche Schonung der Bettung tatsächlich besteht, und daß weitere Versuche sich nun auf die Form der Schienenbefestigung zu richten hätten.



Abb. 2.



Abb. 3.
Vergleichs-Schlagversuche vom Mai 1919.

11. Nachdem nunmehr weitere acht Probeschwellen von der Gesellschaft „Phönix" zur Verfügung gestellt sind, ist folgendes Vorgehen im Gange:

A. Zum unmittelbaren Vergleiche der Hohlschwelle mit der Trogschwelle alter Form hinsichtlich des Verhaltens unter dem fahrenden Zuge wurden (Bild 4) je zwei derselben auf neue Steinschlagbettung mit Packlage in ein Schnellzugsgleis auf dem Bahnhofe Wettiner Straße in Dresden eingebaut und werden, in bezug auf ihre Ruhelage mit dem Dr. Bloss'schen Apparate*) sowie auf den Festsitz der Haftmittel durch Feststellung der Nachzugsmöglichkeit, beobachtet.

B. Zwei Hohlschwellen wurden der Dresdener Straßenbahnverwaltung übergeben, die hinsichtlich der Bekämpfung der Riffelbildung und besonderer Lockerungserscheinungen eigene Versuche anstellt.

C. Zwei Hohlschwellen wurden im Materialprüfungs- und Versuchsamte der Dresdener Technischen Hochschule mittels hydraulischen Druckes nach Bild 5 bis 7 daraufhin untersucht, welche Formänderungen der Querschnitt bei 6 und bei 7 mm Wandstärke annimmt unter den Radstellungen 1 und 2, ferner bei Längsschubwirkungen nach Bild 6 und bei Kraftäußerungen von unten nach oben. (Bild 7)

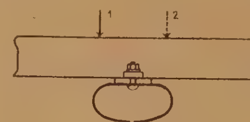


Abb. 5.



Abb. 6.

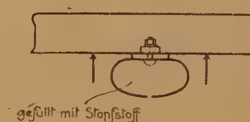


Abb. 7.

Es wird später nachgewiesen werden, wie die Querschnittsverdrückungen sich der jeweiligen Lage und Richtung der Kraftlinie anpassen und demzufolge alle Kantenpressungen als Veranlassung der Lockerung der Haftmittel und die Wanderschubwirkungen wegfallen. Es ist Tatsache, daß die Hohlschwelle in der erwarteten Weise elastisch wirkt.

12. Gemäß dem in Absatz 1, 2 und 3 Gesagten hat sich beim bisherigen eisernen Trogschwellenoberbau gezeigt, daß die auf die Zerstörung der Befestigung zwischen Schiene und Schwelle gerichteten seitlichen und schiefen Stoßwirkungen in den Lochleibungen der Eisenschwellendecke, in denen die Befestigungen verankert sind, nur eine geringe Widerstandsfläche für ihren Angriff finden, daß also das Bedürfnis zu deren Verbreiterung besteht, das heißt also, zu einer größeren Deckenstärke überzugehen oder, wie jetzt bei dem verstärkten Oldenburger Querrippenoberbau, besonders herausgepreßte Stützflächen zur Aufnahme der seitlichen Stoßkräfte anzuwenden sind. Die Erfahrung lehrt, daß diese Vergrößerung der Stützflächen wirksam ist, und mit ihr die Befestigungsstellen wahrscheinlich den Stoßangriffen viel länger standhalten werden als früher bei der kleineren einfachen Deckenstärke.

Ist andererseits der in Absatz 6 und 7 gezogene Schluß richtig, daß bei einer anderen Wirkungsweise für den sich vollziehenden Seitenstoß dieser zunächst (weil ein-

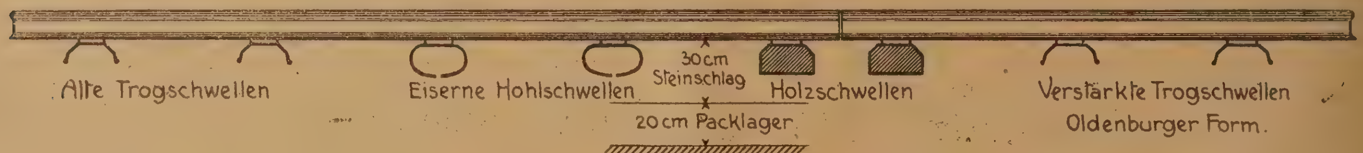


Abb. 4.

*) „Organ" in einer der nächsten Nummern.

facher) in der Hohlschwelle eine kleine, schnell vorübergehende Änderung ihres Querschnitts erzeugt, so bleibt von der seitlichen Stoßkraft wahrscheinlich nicht mehr so viel übrig, daß der Befestigungsstelle viel Schaden zugefügt werden könnte. Die starken Decken oder besonderen Stützfächen würden sich dadurch erledigen, und man würde sich mit den früher üblich gewesenen Deckenstärken begnügen können.

13. Um hier Klarheit zu schaffen, gilt es, durch einen Dauerversuch festzustellen, ob die ganze auf die innere Schienenkopfseite geäußerte, seitliche Stoßkraft in die Hohlschwelle zu deren vorübergehenden Verdrückung übergeht, oder ob ein Teil derselben in der Schienenbefestigungsstelle zu der Abnützung der Haftmittel verwendet wird, und wie sich vergleichsweise mit der Trogschwelle bisheriger Bauart die Abnützungsgrößen der Schienenbefestigung und der Bettung überhaupt ergeben. Diese Feststellung ist im Versuchsamte der Dresdner Technischen Hochschule eingeleitet, es wird über ihn später berichtet werden.

14. Für die Klarstellung der ganzen Frage der Ausbesserungsbedürftigkeit der Gleise, die bei der heutigen Lohn- und Marktlage auch in wirtschaftlicher Richtung eine außerordentliche Tragweite besitzt, wäre von großem Werte, wenn die Ausstattung längerer Probestrecken mit Hohlschwellen von allen Verwaltungen, die bisher Trogschwellen verwendeten, alsbald ins Auge gefaßt würde.

Klotzsche bei Dresden, Juni 1920.

R. Scheibe, Finanz- und Baurat a. D.

Staatseisenbahnen, Luft- und Schiffahrt in Österreich.

In der Sitzung der Konstituierenden Nationalversammlung vom 19. Mai 1920 hat sich der inzwischen verstorbene Staatssekretär für Verkehrswesen Paul bei Beratung des Staatsvoranschlags, Kapitel „Verkehrswesen", in nachstehender Weise geäußert:

Er betonte zunächst, daß er es als seine besondere Aufgabe betrachte, nur wirtschaftliche, nicht parteipolitische Gesichtspunkte in der Verwaltung seines Geschäftskreises zur Wirksamkeit gelangen zu lassen. Die Eisenbahnen werden durch die allgemeine Ungunst der Verhältnisse, den wirtschaftlichen Tiefstand mit allen seinen Folgen, besonders nachteilig beeinflußt. Die Republik Österreich hat ein ohne Rücksicht auf den wirtschaftlichen Zusammenhang herausgerissenes Liniennetz übernommen, das zum großen Teil wenig einträgliche und in Ansehung der Erhaltung kostspielige Linien umfaßt und mit einem verhältnismäßig zu großen Verwaltungskörper ausgestattet ist. Diese ungünstigen Verhältnisse finden naturgemäß ihren finanziellen Niederschlag in der Ertragsrechnung der Staatsbahnen, welche für das Verwaltungsjahr 1919/20 präliminarmäßige Ausgaben im Gesamtbetrage von 1940 Millionen Kronen aufweisen, denen veranschlagte Einnahmen von 1759 Millionen Kronen gegenüberstehen. Der Abgang beläuft sich demnach auf 181 Millionen Kronen, unter Hinzurechnung des mit 66 Millionen Kronen bezifferten Erfordernisses für den Schuldendienst auf 247 Millionen. Die Zahlen geben jedoch nur das präliminarmäßige Bild, von der wirklichen Gebarung wird dies deshalb nicht unerheblich abweichen, weil infolge Betriebsschwierigkeiten das Einnahmenergebnis unter dem veranschlagten Betrag zurückbleiben dürfte und das Ausgabenerfordernis wegen der auch in jüngster Zeit wieder notwendig gewordenen Bezugsaufbesserungen für die Bediensteten und der fortgesetzten Steigerung der Rohstoffpreise noch immer anwächst. Damit teilen die österreichischen Staatsbahnen das Schicksal der Bahnen aller Nachbarländer, welche überall zum Teil noch weit erheblichere Gebarungsabgänge aufweisen. Dieses leider recht unbefriedigende Ergebnis im Betriebe der Staatsbahnverwaltung ergibt sich ungeachtet der mehrfachen im Laufe des Jahres gezwungenermaßen durchgeführten Tariferhöhungen. Die Staatseisenbahnverwaltung konnte sich zu diesen ins Wirtschaftsleben tief eingreifenden Tarifmaßnahmen nur in der Erwägung entschließen, daß es sich hierbei nur um einen vorübergehenden Tarifzustand handle. Der Entwurf eines neuen, den geänderten politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen Österreichs angepaßten Gütertarifes, der im Hinblick auf die letzten Tariferhöhungen einer gründlichen Umarbeitung unterzogen wird, wird nach Abschluß der Beratungen mit den beteiligten Kreisen der Nationalversammlung vorgelegt werden.

Zur Erleichterung des Reise- und Güterverkehres mit dem Ausland ist das Bestreben der Staatseisenbahnverwaltung unausgesetzt auf die Einführung direkter Fahrpreise und direkter Frachtsätze gerichtet. Diese Bestrebungen haben mit Rücksicht auf die entgegenstehenden valutarischen Schwierigkeiten bisher ein greifbares Ergebnis nicht gezeitigt. Jedoch ist in der letzten Zeit, was den Verkehr mit Triest betrifft, ein wesentlicher Fortschritt dadurch zu verzeichnen, daß es gelungen ist, bei den Verhandlungen in Rom die beiderseitigen Regierungen so weit zu bringen, daß sie die Erstellung solcher direkter Tarife in den zu diesem Zweck eingesetzten Kommissionen nunmehr ernstlich in Angriff zu nehmen gewillt sind.

Was die Personalwirtschaft der Staatsbahnen betrifft, wurde sie in der letzten Zeit etwas durchsichtiger, ihre Führung aber nicht leichter. Die Übernahme von vertriebenen Bediensteten aus den Gebieten der neuen Volksstaaten kann als nahezu abgeschlossen betrachtet werden. Die Zahl der übernommenen Bediensteten betrug am 31. Dezember 1919 2734 gegenüber einem Stande von 40000 festangestellten Bediensteten der Staatsbahnen. Eine endgültige Übernahme kann erst dann erfolgen, wenn die endgültige Übernahme der Staatsbediensteten im engeren Sinne für alle Zweige des Staatsdienstes einheitlich geregelt sein wird. Der Staatssekretär werde alles daran setzen, daß der Wunsch dieses Teiles unserer Volksgenossen, die nach dem Zusammenbruch oft sehr schwere Drangsale durchzumachen hatten, möglichst bald und rasch erfüllt werde. Die Pensionierung auf Grund der sogenannten Richtlinien und des Pensionsbegünstigungserlasses sind nunmehr durchgeführt. Vom 1. November 1918 bis Ende April 1920 wurden 675 Beamte, 797 Unterbeamte und 964 Diener, zusammen 2436 Bedienstete, in den Ruhestand versetzt. Außerdem fielen durch Tod 631, durch Entlassungen oder freiwilligen Austritt 153 Bedienstete ab. Die Frage, ob wir zahlenmäßig mit genügend Personal versehen sind oder nicht, ist im allgemeinen dahin zu beantworten, daß Überschüsse nur im Zentraldienst der Staatsbahndirektion Wien-Nordost bestehen und einigermaßen auch an Bauingenieuren, was auf die erzwungenermaßen überaus geringe Bautätigkeit zurückzuführen ist. Der Stand auf der Strecke entspricht ungefähr dem Bedarf.

Im Rahmen der Ausführungen über Personalfragen gedachte der Staatssekretär mit besonderer Genugtuung der Tätigkeit der von den Bediensteten im Juni vorigen Jahres zum ersten Male gewählten Personalvertretungen, die in jeder Richtung zu unterstützen der Staatssekretär und seine Beamten auf das lebhafteste bestrebt sind. Die Ausarbeitung einer Besoldungsregelung für die Staatsbahnbediensteten, die auf der Grundlage der Besoldung nach der Verwendung und in der leichteren Aufstiegsmöglichkeit tüchtiger Bediensteter in höhere Verwendungsgruppen aufgebaut werden soll, ist in die Wege geleitet. Der Entwurf wird gegenwärtig mit den Personalvertretungen beraten, und es wird nach Einholung der Zustimmung des Finanzamtes die entsprechende Gesetzesvorlage eingebracht werden. Die Mitwirkung des Zentralausschusses der Personalvertretung wurde auch mehrfach mit Erfolg zur Beilegung der sogenannten Terrorfälle in Anspruch genommen, nämlich jener Vorkommnisse unter dem Personal, die aus dem unduldsamen Vorgehen von Bediensteten einer Organisation gegen Angehörige einer anderen Organisation entstehen.

Die Neuordnung des gesamten Verkehrswesens von dem derzeitigen Zustande der einfachen Aneinanderreihung der verschiedenen Verkehrszweige zu einem übereinstimmend ineinandergreifenden Ganzen ist ein Gebot dringendster Notwendigkeit. Leider mangelt in dieser Beziehung die als Voraussetzung notwendige Klarheit hinsichtlich der einschlägigen außenpolitischen Fragen, der neuen Verfassung sowie der künftigen Verwaltungsgrundsätze dermalen völlig. Es erübrigt sohin nichts anderes, als im Rahmen der gegenwärtigen Möglichkeiten und ohne der gesamten staatlichen Neuordnung vorzugreifen, den Abbau des Verwaltungskörpers durchzuführen. In dieser Beziehung verweist der Staatssekretär darauf, daß im laufenden Verwaltungsjahr eine Sektion, zwei Revisionsgruppen, neun Departements des Staatsamtes für Verkehrswesen, die Generalinspektion, zwei Abteilungen des Tariferstellungs- und Abrechnungsbüros aufgelöst wurden, und daß die Zusammenziehung der drei aufgelösten Direktionen der Nordbahn, Nordwestbahn und Staatseisenbahn-Gesellschaft in eine Direktion Wien-Nordost erfolgte. Weiter steht eine Umbildung des Wirkungskreises der Staatsbahndirektionen in der Richtung bevor, daß nicht nur der Wirkungskreis der Staatsbahndirektionen, wie er vor dem Kriege bestand, wiederherge-

stellt wird, sondern den Staatsbahndirektionen auch bisher dem Staatsamte vorbehaltene Angelegenheiten übertragen werden sollen. Den bestimmendsten Einfluß auf den gesamten Eisenbahnverkehr sowohl hinsichtlich seines Umfanges als auch seiner Wirtschaftlichkeit üben auch derzeit noch immer die Kohlenbeschaffung und der zur Verfügung stehende Wagenpark aus. Erst allmählich hat sich die Kohlenversorgung der Staatsbahnen infolge der mit der Tschechoslowakischen Republik getroffenen Abmachungen und der in letzter Zeit von der Plebiszitkommission in Oberschlesien verfügten Maßnahmen etwas erträglicher gestaltet. Sofort nach Eintreffen der erhöhten Kohlenmengen — es war dies gegen Ende April — wurde an eine Ausgestaltung des Verkehres geschritten. Die weitere Ausgestaltung unseres Güterverkehres wird schrittweise vorgenommen. Der ständig anwachsende Verkehr nach Italien drängte insbesondere zur Eröffnung neuer Verkehrswege, um so mehr als der Durchzugsverkehr nach Triest über die Südbahn wiederholt wegen des Ausstandes der Eisenbahnbediensteten in Südslawien, dann wegen der südslawischen Absperrungsmaßregeln infolge der Notenabstempelung und des schwierigen Zolldienstes den Anforderungen nicht entsprechen konnte. Es ist nun bereits gelungen, den Weg über Innichen in erhöhtem Maße zur Entlastung des Weges über Tarvis heranzuziehen. Ebenso wird sich hoffentlich die Wiedereröffnung der Bahnlinie über Aßling, die seit dem Umsturz unterbrochen war, nun unmittelbar vollziehen. Ist diese Möglichkeit gegeben, so werden wir schon in allernächster Zeit einen Teil unserer Lebensmittel von Triest über diesen Weg leiten können, und es ist zu hoffen, daß er auch bald für den allgemeinen Verkehr zugänglich gemacht werden kann. Ungefähr Mitte Februar wurde damit begonnen, die so empfindlichen Beschränkungen im Personenverkehr zu erleichtern. Zunächst wurde daran gegangen, den bis dahin nahezu vollständig eingestellten Schnellzugsverkehr allmählich wieder auszugestalten. Nach einer beinahe zehnwöchigen Pause wurden die Tagesschnellzüge zwischen Wien und Berlin über Gmünd-Prag anfangs zweimal, später dreimal wöchentlich wieder eingeführt. Es wurden ferner zur Ermöglichung eines rascheren Reise- und Postverkehres mit den westlichen Ländern Österreichs, ferner mit Italien und der Schweiz Ende Februar zwischen Wien und Feldkirch über Salzburg-Innsbruck zweimal wöchentlich Nachtschnellzüge mit Wagen I. und II. Klasse in Verkehr gesetzt, und es gelang, durch die Ausgabe von Platzkarten den gröbsten Unzuträglichkeiten, die sich im Vorjahre bei diesen Zügen infolge ihrer Überfüllung ergeben haben, entgegenzutreten. Seit Anfang Mai verkehren die Feldkircher Schnellzüge zweimal wöchentlich. Sie haben unmittelbaren Schnellzugsanschluß nach Bregenz und Personenzugsanschluß nach der Schweiz. Die Südbahn hat Ende Februar neue sogenannte Expreßzüge zwischen Wien und Triest über Laibach eingeführt, die zweimal wöchentlich, seit jüngster Zeit dreimal wöchentlich verkehren. Die im Januar und Februar einmal wöchentlich geführten Tagesschnellzüge zwischen Wien-Südbahnhof und Tarvis über Leoben-Klagenfurt-Verbindung mit Triest und Rom verkehren seit März dreimal wöchentlich. Im Einvernehmen mit den Ungarischen Staatseisenbahnen wurden Anfang April neue Durchgangszüge mit Platzkarten zwischen Wien und Budapest über Bruck eingeführt. Diese Züge verkehren dreimal wöchentlich. Mitte April folgte die Einführung täglicher Durchgangszüge Wien-Ostende (-London) über Passau-Nürnberg-Frankfurt-Köln mit einer Abzweigung von Köln nach Amsterdam und Rotterdam (-Haag). Es ist also der Weltverkehr wieder in einer gewissen Weise eingeschaltet, und es ist zu erwarten, daß wir auch hier in nächster Zeit weitere Verbesserungen vornehmen können.

Ein weiteres Bestreben geht dahin, den im Sommer wieder beginnenden Reiseverkehr nach Kurorten, Bädern und den wichtigsten, unter den heutigen Verhältnissen noch erreichbaren Sommerfrischen möglichst zu fördern. Seit 15. Mai werden durchlaufende Wagen zwischen Wien-Ostbahnhof und den slowakischen Bädern Pystian und Trencsin-Teplitz geführt. Anfang Juni werden dreimal wöchentlich Bäderschnellzüge zwischen Wien und den westböhmischen Bädern Karlsbad, Marienbad und Franzensbad in Verkehr gesetzt werden. Zur Erleichterung des Verkehres mit den Heilbädern Badgastein und Hofgastein werden von Anfang Juni an dreimal wöchentlich Schnellzüge mit allen drei Wagenklassen in der Strecke Wien-Westbahnhof-Böckstein über Salzburg mit Schnellzugsanschlüssen nach Gmunden, Bad Ischl und Bad Aussee geführt werden.

Nachdrücklichste und andauernde Bemühungen sind dahin gerichtet, Österreich und im besonderen der Stadt Wien die gebührende Stellung im internationalen Zugverkehre möglichst zu wahren und zu verbessern. Für den Fall, daß die Ententestaaten die bisher von Paris über den Arlberg und Wien nach Warschau verkehrenden Luxuszüge, wie dies beabsichtigt ist, auf dem Weg über Straßburg-Eger-Prag-Oderberg ablenken sollten, ist die Einführung neuer Durchgangszüge mit Wagen erster und zweiter Klasse, Schlaf- und Speisewagen zwischen Wien und Basel über Innsbruck einerseits und zwischen Wien und Warschau mit einer Abzweigung Krakau-Lemberg anderseits mit den beteiligten ausländischen Bahnverwaltungen vereinbart. Die Wien-Baseler Züge schließen an bereits verkehrende Schnellzüge Basel-Paris an und werden auch durchlaufende Wagen zwischen Wien und Paris führen. Voraussichtlich wird es auch bald wieder möglich sein, den früheren Orientexpreßzug von Paris nach dem Osten Europas über München-Wien-Budapest auf dem alteingelebten Wege zu leiten.

Zur weiteren Verbesserung des lebhaften Reiseverkehres zwischen Wien und Italien werden noch in der ersten Hälfte Juni neue Nachtschnellzüge mit allen drei Wagenklassen und Schlafwagen von Wien-Südbahnhof nach Tarvis und zurück über Leoben-Klagenfurt-Villach vorläufig zweimal wöchentlich in Verkehr gesetzt werden. Im Einvernehmen mit der tschechoslowakischen Staatseisenbahnverwaltung und auf Grund der Zusicherung der nötigen Kohle werden endlich ab Mitte Juni neue Schnellzüge dreimal wöchentlich zwischen Prag und Triest einerseits sowie Prag und Agram-Belgrad anderseits über Linz-Selzthal-Bruck an der Mur-Graz zur Einführung gelangen. Es wird möglich sein, auch den Personenzugsverkehr auf den Haupt- und Nebenlinien etwas zu verbessern. Eine die Allgemeinheit bisher empfindlich schädigende Verkehrsbehinderung ist durch die mit Gültigkeit vom 16. Mai verfügte Wiederaufnahme des Sonntagsnahverkehres beseitigt worden, nur wird es nicht möglich sein, auch den Fernpersonenzugsverkehr an Sonntagen aufzunehmen. Wir werden beim Nahverkehre bleiben müssen.

Auf die Wirtschaftlichkeit des Betriebes übt aber die Kohlenlage einen schädigenden Einfluß nicht nur durch die mit den Verkehrsbeschränkungen und Verkehrseinstellungen verbundenen Einnahmeverluste, sondern auch dadurch aus, daß die angelieferten Kohlensorten vielfach minderwertig sind und einen bedeutenden Mehrverbrauch bedingen, ganz besonders aber durch die ganz ungeahnten Preissteigerungen, welche zum Teil auf die Erhöhung der Grubenpreise, zum Teil auf Verteuerung der Frachten und auf Kursschwankungen zurückzuführen sind. Diese Preissteigerungen betragen, vom Zeitpunkte des Kriegsbeginnes auf den laufenden Monat berechnet, bei der nordwestböhmischen Braunkohle 5600 %, bei der oberschlesischen Steinkohle 8400 % und bei der Ostrauer Steinkohle 9300 %. Noch auf ein Mehrfaches dieser heutigen Kosten berechnet sich die amerikanische Kohle, so daß von amerikanischer Seite erhaltene Offerten bisher trotz des dringenden Kohlenbedarfes nicht angenommen werden konnten. Was den Fahrpark anbelangt, so wirkt der Umstand noch immer sehr ungünstig auf die Verkehrslage zurück, daß eine ordnungsgemäße Aufteilung des zunächst noch zwischen den Nationalstaaten gemeinsamen Fahrparkes bis jetzt nicht zu erreichen war. Allerdings hatten die in der seit Oktober tagenden Fahrpark-Aufteilungskommission von unseren Vertretern gemachten Anstrengungen, die Aufteilung zu fördern, trotz der sich immer wieder ergebenden Schwierigkeiten insofern Erfolg, als die Fertigstellung der notwendigen Unterlagen in allernächster Zeit gesichert ist und die vorläufige Aufteilung eines Teiles der Lokomotiven beschlossen wurde. Gleichzeitig tagt in Wien unter dem Vorsitz eines französischen Ingenieurs das sogenannte „Wagenumlaufkomitee für Mitteleuropa". Insbesondere wird dort mit den Vertretern der einzelnen Neustaaten über eine gleichmäßige Wagenverteilung, zweckdienliche Wagenübereinkommen und eine Reihe sonstiger Maßnahmen beraten, ohne daß es bisher trotz aller Anstrengungen gelungen wäre, einen nennenswerten Erfolg zu erzielen.

Außerordentlich schädigend wirkt es, daß, obwohl die verfrachtende Bahn die Wagen beizustellen hat, die Nachbarstaaten dauernd Wagen aus unseren Beständen verlangen. Diesen Forderungen mußte nachgekommen werden, da es sich durchwegs um die Heranbringung der für uns dringend notwendigen Lebensmittel und Rohstoffe handelt und nicht zuletzt auch für die Hereinbringung unserer Kriegsgefangenen gesorgt werden muß. Die Neubelieferungen von Fahrbetriebsmitteln, für welche im Voranschlagsjahre ein Betrag von 143.6 Millionen Kronen vorgesehen ist, waren im Hinblicke auf die bedeutenden Schwierigkeiten, mit denen die Fabriken wegen des Mangels an Rohstoffen aller Art zu kämpfen haben, verhältnismäßig gering. Auch können weder die bisher angemieteten noch die in Frankreich gekauften Kohlenwagen, von denen übrigens trotz unseres ständigen Betreibens nicht mehr als 600 übernommen und nach Österreich gebracht wurden, genügen, um Österreich in die Lage zu versetzen, allen Anforderungen klaglos nachzukommen. Einigermaßen wird die Wagen- und Lokomotivwirtschaft auch dadurch beeinflußt, daß die übergroße Beanspruchung des rollenden Eisenbahnmaterials während des Krieges eine derartige Abnützung des Fahrparkes herbeigeführt hat, daß dieses einer durchgreifenden Instandsetzung unterzogen werden muß. Durchschnittlich hat die Ausbesserungs-

bedürftigkeit der Lokomotiven um mehr als das zweifache, der Personenwagen um etwa das dreifache und der Güterwagen um mehr als das vierfache Ausmaß zugenommen. Angesichts der steigenden Ausbesserungsbedürftigkeit der Fahrbetriebsmittel war die Staatseisenbahnverwaltung von Anbeginn an bemüht, durch Ausgestaltung bestehender und Errichtung neuer Eisenbahnwerkstätten den jeweiligen Ausbesserungserfordernissen gerecht zu werden. Solange diese Erweiterungsbauten nicht in vollem Betriebe stehen, reichen die österreichischen Ausbesserungswerkstätten zur Bewältigung der derzeitigen Ausbesserungserfordernisse nicht aus, obwohl die Werkstätten im Jahre 1919 monatlich bis 1245 Lokomotiven, 2770 Personen-, Post- und Gepäckwagen und 11 300 Güterwagen ausbesserten, eine Leistung, die mit Rücksicht auf die schwierigen Verhältnisse gewiß eine ganz ansehnliche genannt werden kann.

Sind sohin die bestehenden Werkstätteneinrichtungen schon für den eigenen Ausbesserungsbedarf nicht ausreichend, so erfahren diese ungünstigen Verhältnisse durch die Österreich im Friedensvertrag auferlegte Verpflichtung zur Durchführung von Instandsetzungsarbeiten am Fahrparke der Nationalstaaten, insoweit und insolange diese Staaten nicht selbst in der Lage sind, in ihren eigenen Werkstätten die Erhaltungsarbeiten zu leisten, eine sehr empfindliche Steigerung. Nach Maßgabe der Inanspruchnahme unserer Werkstätten für Zwecke der Nationalstaaten sind also in den nächsten Jahren anwachsende Rückstände bei den Ausbesserungsarbeiten am Fahrparke zu besorgen, die nur nach und nach unter Heranziehung der Arbeitsstätten der Privatindustrie werden abgebaut werden können. Die Tätigkeit der Verwaltung auf dem Gebiete des Bau- und Bahnerhaltungsdienstes muß ebenso wegen des Mangels an den erforderlichen Baustoffen als auch insbesondere wegen der maßlosen Verteuerung aller Materialien auf die notwendigsten Arbeiten eingeschränkt werden. Als Beleg hiefür führt der Staatssekretär einige Zahlen über die Durchschnittspreise der wichtigsten Baustoffe und die Durchschnittslöhne der Bahnunterhaltungsarbeiter vor dem Krieg und in der Gegenwart vor. Es beträgt der Preis für Schienen das 48fache des Friedenspreises, für Schwellen das 41fache, für Brückeneisen das 80fache, für Ziegel das 71fache, für Zement das 100fache, für Glas das 135fache, also Verteuerungen, bei denen gegenwärtig natürlich von einer wesentlichen Bauarbeit kaum die Rede sein kann.

Auf dem Gebiete der Wohnungsfürsorge waren verschiedene Herstellungen unaufschiebbar geworden. Es wurden im Bereiche der Staatseisenbahnverwaltung in diesem Verwaltungsjahre 1100 Wohnungen neu geschaffen und außerdem 600 Wohnungen durch Anmietung in bahnfremden Gebäuden den Eisenbahnbediensteten zugänglich gemacht. Im Jahre 1920 wurde die Herstellung von rund 450 Wohnungen als unabweisliche Notwendigkeit festgestellt. Die Bauherstellungen sind vielfach schon eingeleitet, doch ist zu befürchten, daß auch diese Herstellungen sich gegenüber der immer mehr wachsenden Wohnungsnot als zu gering erweisen werden. Die Schwierigkeiten, die der Staatseisenbahnverwaltung in der Wohnungsfürsorge-Bautätigkeit durch das ständige Anwachsen aller Preise bereitet werden, sind zum Beispiel daraus zu ersehen, daß, während eine Kleinwohnung, bestehend aus Zimmer und Küche, in ständigen Gebäuden früher 6000 bis 7000 Kronen gekostet hat, die Baukosten einer solchen Wohnung beim Zerfalle der Monarchie ungefähr 20 000 Kronen betrugen und jetzt unter Anwendung aller möglichen Sparmaßnahmen hinsichtlich Ausführung und Ausstattung einen Aufwand von mindestens 100 000 Kronen für jede Wohnung erfordern. Diese außerordentlichen Preissteigerungen sowie die Notwendigkeit, die Wohnungen so schnell als möglich fertigzustellen, zwingen uns zum Baue von Notwohnungen unter Verwendung von aus alten Baracken rückgewonnenen Baustoffen, die im Vorjahre noch 15 000 Kronen gekostet haben und jetzt auch schon einen Aufwand von mindestens 50 000 Kronen erfordern.

Hinsichtlich der Elektrisierung der Staatsbahnen bemerkt der Staatssekretär, daß im Staatsvoranschlage 1919/20 zunächst ein Betrag von 60 Millionen Kronen eingestellt war, der infolge der eingetretenen Preissteigerungen durch die eingebrachten Nachtragsvorschläge auf den Betrag von 95 Millionen Kronen erhöht wurde. Über die vorzunehmenden Bauarbeiten ist ein Gesetzentwurf bereits soweit fertiggestellt, daß er in den nächsten Wochen im Hause eingebracht werden kann. Danach sollen im ersten Bauabschnitte, der bis ins Jahr 1925 reicht, zunächst die Linie Innsbruck-Bludenz-Lindau, die Linie Stainach-Irdning-Attnang-Puchheim und die Tauernbahn der neuen Betriebsform zugeführt werden. Die wichtige Durchzugslinie der Westbahn ist vorerst mit der Teilstrecke Salzburg-Wörgl im Bauplan enthalten, eine Tatsache, die sich wasserwirtschaftlich daraus ergibt, daß für die eben genannte Strecke die Kraftversorgung durch den Bau einer bahneigenen Wasserkraftanlage im Stubachtal im Verlaufe des ersten Bauabschnittes gesichert ist, während hinsichtlich der für die Strecke Wien-Salzburg in Betracht kommenden Wasserkräfte der Donau und der Enns vorläufig keine Klärung der Ansichten eingetreten und damit zu rechnen ist, daß die Schaffung eines großen Donaukraftwerkes einen erheblichen Zeitaufwand erfordert. Gerade diese Jahre aber will die Staatsbahnverwaltung für den Ausbau bahneigener Wasserkraftwerke in den Alpen nicht ungenützt verstreichen lassen; sie steht hierbei auf dem Standpunkte, daß jegliche Ersparung an Bahnkohle, gleich wo sie auftritt, der Kohlenwirtschaft im ganzen zugute kommen muß. Um wieviel mehr ist das der Fall auf Strecken, auf denen, wie beispielsweise westlich von Innsbruck, ein Sechstel der für sie bestimmten Bahnkohle allein durch die Zufuhr von den Kohleneintrittsstationen bis zur Verbrauchsstelle verschlungen wird. Für das Spullerseewerk steht der Absenkungsstollen unmittelbar vor dem Durchschlag, und auch alle übrigen Arbeiten weisen einen durchaus erfreulichen Baufortschritt auf. Die Erweiterung des schon bestehenden Bahnkraftwerkes am Ruetzbache bei Innsbruck, das ebenfalls für die Elektrisierung dieser Linie herangezogen wird, ist ebenso wie der Bau bahneigener Wasserkraftwerke an der Mallnitz und im Stubachtale durch Abschluß der Bauverträge mit bewährten Unternehmungen eingeleitet. Auch die Vergebung der mechanischen und elektrotechnischen Ausrüstung dieser Kraftwerke ist im Zuge. Mit den Arbeiten für die Streckenausrüstung der Arlberglinie wurde in dieser Woche von den Siemens-Schuckert-Werken durch die Herstellungen im Tunnel begonnen. Es wurden drei große elektrische Arlberg-Schnellzugslokomotiven und zwölf elektrische Personen- und Güterzugslokomotiven mittlerer Größe bestellt, und es befinden sich auch Speicher-Triebwagenzüge für den elektrischen Nahverkehr größerer Städte im Bau.

Die Ausgestaltung unseres Bahnnetzes durch Herstellung neuer Linien bedarf einer besonderen Aufmerksamkeit, doch liegen leider die Verhältnisse für den Beginn einer Bautätigkeit sehr ungünstig. Abgesehen von dem Mangel an den erforderlichen Baustoffen, stehen außerordentlich hohen Anlagekosten voraussichtlich nur geringe Erträgnisse gegenüber, da ja auch die Betriebskosten eine außerordentliche Steigerung erfahren haben. Dazu kommt, daß eine abschließende Beurteilung der in Erwägung stehenden Bahnpläne vom volkswirtschaftlichen und verkehrspolitischen Standpunkte aus großen Schwierigkeiten begegnet. Zur Erleichterung der mit dem Bau von Lokalbahnen verbundenen Lasten muß daran festgehalten werden, daß der Staat, wie bisher, bei der Sicherstellung von neuen Lokalbahnen durch Beitragsleistungen der Länder und Interessenten unterstützt werde.

In Betreff der Luftfahrt wird es insbesondere notwendig sein, die Grundlage für den zukünftigen Luftverkehr vorzubereiten, dessen erste Voraussetzung geeignete und entsprechend eingerichtete Flugplätze bilden. Die wiederholt an die Landesregierungen und die Gemeinden gerichteten Hinweise auf die Notwendigkeit der Erhaltung der bestehenden und Schaffung neuer Flugplätze an wichtigen Verkehrspunkten haben erfreulicherweise Widerhall gefunden. Einige Länder und Gemeinden haben die Schaffung von Flugplätzen bereits ernstlich in Aussicht genommen, so daß zu gewärtigen ist, daß die wichtige Flugplatzfrage nunmehr bald eine beschleunigte Lösung finden wird, und daß die bereits entstandenen Luftverkehrspläne in kürzester Zeit greifbare Formen annehmen können.

Bezüglich der Schiffahrt ist zunächst zu bemerken, daß eine Vorsorge für die Aufrechterhaltung der Dampfschiffahrt auf der Donau in dem in Behandlung stehenden Voranschlage unterblieben ist. Die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat sich bei Eintritt des politischen Umsturzes im Herbste 1918 sofort auf den Standpunkt gestellt, daß das zwischen ihr und der österreichischen Staatsverwaltung geschlossene, im Jahre 1912 gesetzlich genehmigte Subventionsübereinkommen durch Fortfall des einen Vertragsteiles ohne Rechtsnachfolge erloschen ist. Mit Rücksicht auf diese Stellungnahme ist schon die am 15. Jänner 1919 fällig gewordene Subventionszahlung an die Gesellschaft vorläufig unterblieben, vorbehaltlich einer späteren Flüssigmachung in jenem Zeitpunkt, in dem zwischen der Gesellschaft und dem deutschösterreichischen Staat eine Vereinbarung über die Aufrechterhaltung der gegenseitigen Beziehungen in irgend einer Form getroffen sein sollte. Zu einem solchen Abkommen ist es jedoch in der Folge trotz vorbereitender Maßnahme der Staatsverwaltung nicht gekommen. Welches Schicksal unserer Donauschiffahrt in Zukunft beschieden sein wird, läßt sich im gegenwärtigen Zeitpunkte nicht mit Bestimmtheit voraussagen. Nach dem militärischen Niederbruche der Monarchie geriet ein großer Teil des Fahrparkes der österreichischen Schiffahrts-Gesellschaften in die Hände Rumäniens und des südslawischen Staates, in deren Machtbereich er sich noch dermalen befindet. Mit den geringen in den Händen der österreichischen Donau-Schiffahrts-Unternehmungen zurückgebliebenen Beständen an Schiffen

konnte eine regelmäßige und geordnete Schiffahrt über die Grenzen Österreichs hinaus nicht aufgenommen werden, weil die ungeklärten und ungesicherten Verhältnisse einen derartigen Betrieb außerordentlich gewagt erscheinen ließen. Nur ganz allmählich haben sich die der Betätigung unserer Schiffahrt gesteckten engen Grenzen erweitert. Nach mancherlei Zwischenstufen steht der Betätigung unserer Schiffahrts-Unternehmungen auf der Donau bis Baja flußabwärts dermalen kein Hindernis mehr im Wege. Die Befahrung der Donau unterhalb des erwähnten Punktes ist auch zurzeit nur auf Grund eines für jeden Einzelfall nachzusuchenden freien Geleites seitens der interalliierten Donaukommission als gesichert zu erachten.

Hinsichtlich der rumänischen Donau haben die Verhältnisse bisher keine grundsätzliche Klärung erfahren; unsere Unternehmungen bedürfen überdies der fallweisen Zusicherung des freien Geleites seitens Rumäniens, sofern sie zwecks Abwicklung einzelner dem Staate dienenden Beförderungen dieses Gebiet aufzusuchen genötigt sind.

Eine endgültige Behebung der geschilderten Schwierigkeiten kann erst von jenem Zeitpunkt erhofft werden, in dem der Staatsvertrag von St. Germain beglaubigt sein und der in diesem Staatsvertrage geregelte Rechtsstandpunkt in Kraft treten wird. Eine zuverlässige Rechtsgrundlage für die ungehinderte Betätigung unserer Unternehmungen im Donauverkehre wird allerdings erst die neue Donauschiffahrtsakte begründen, vorausgesetzt, daß sie dem Grundsatze der Freiheit der Schiffahrt in großzügiger Weise Rechnung trägt. Eine für uns außerordentlich wichtige Frage ist die Abtretung von Fahrzeugen an die alliierten und assoziierten Staaten. Die Bestimmungen, wie sie heute im Friedensvertrage sind, würden den Fortbestand und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit unserer Donauschiffahrt ernstlich gefährden, wenn der mit der Regelung dieser Frage beauftragte amerikanische Schiedsrichter sich bei seinem Schiedsspruch nicht von Einsicht und Wohlwollen leiten lassen sollte. Eine weitere Schicksalsfrage für die Zukunft der österreichischen Donau-Schiffahrts-Gesellschaften bildet die Entscheidung über die Zurückgabe der zahlreichen, in Rumänien und im südslawischen Staate zurückgehaltenen österreichischen Schiffseinheiten, eine Frage, deren Regelung gleichfalls in die Hand des erwähnten amerikanischen Schiedsrichters gelegt ist.

Wie unser ganzes staatliches Leben, steht auch unser Verkehrsleben unter dem furchtbaren Drucke des Staatsvertrages von St. Germain. Unser Bahnnetz ist durch die politische Grenzführung verstümmelt und entwertet und durch viele uns auferlegte einseitige Bindungen kommerziell hilflos gemacht. Die meisten der uns im Vertrage von St. Germain auferlegten Bestimmungen über das Verkehrswesen erfordern eingehende Abmachungen mit unseren Nachbarn. Mit einigen unserer Nachbarstaaten sind solche Verhandlungen schon im Zuge. Sie werden von uns fernab von allen politischen Beweggründen auf Grund vernünftiger geschäftlicher Erwägungen geführt. So dürfen wir hoffen, daß auch auf der anderen Seite die sachlichen Erwägungen mehr zur Geltung kommen werden, als es bei der Abfassung der verkehrspolitischen Bestimmungen des Vertrages von St. Germain der Fall war, und daß unter dem Zwange der wirklichen Notwendigkeiten auch uns wenigstens das Mindestmaß dessen zugestanden und gesichert wird, was wir brauchen, um überhaupt noch einen Verkehr aufrechterhalten zu können. Im besonderen müssen wir trachten, die Fragen der Grenzanschlüsse baldmöglichst in Angriff zu nehmen. Von den Vereinbarungen auf diesem Gebiete hängt es in erster Linie ab, ob wir imstande sein werden, einen halbwegs planvollen und geordneten Betrieb auf unseren Rumpflinien einzurichten. Alles aber, was wir in betriebstechnischer und kommerzieller Beziehung zur Wiederherstellung unseres Verkehrslebens versuchen müssen, hat zur Vorbedingung, daß die Auseinandersetzung mit den aus der vormaligen Monarchie hervorgegangenen Staaten baldigst geregelt wird, und daß Beständigkeit, Ordnung und Arbeitsfreude allseits wieder zur Geltung gelangen. Ich gebe der Überzeugung Ausdruck, daß ungeachtet aller Schwierigkeiten, mit denen heute noch das staatliche Verkehrswesen infolge der bekannten allgemeinen Verhältnisse zu kämpfen hat, wir in nicht zu ferner Zeit zu einer stetigen gedeihlichen Fortentwicklung dieses wichtigsten Lebensnerves der staatlichen Wirtschaft gelangen werden. Bei den Eisenbahnern bis zum letzten Arbeiter soll es an gutem Willen und vollster Hingebung nicht fehlen, dieses Ziel je eher zu erreichen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die Organisation des Bezirks der Saareisenbahnen.** I. Allgemeine Organisation: In Ausführung des Art. 22 der Anlage des Friedensvertrages, das Saargebiet betreffend, ist das Netz der Saareisenbahnen zu einem in sich abgeschlossenen, unabhängigen Staats-Eisenbahnbezirke des Saargebiets umgebildet worden. Dieser setzt sich einerseits aus Strecken des ehemalig preußischen Staatseisenbahndirektionsbezirkes Saarbrücken (305,54 km) und andererseits aus bisher bayerischen Eisenbahnlinien (82,50 km) zusammen. Die Verwaltung des Bezirks der Saareisenbahnen obliegt der Regierungskommission des Saargebiets, insbesondere dem Minister-Regierungskommissar der öffentlichen Arbeiten, mit dem Sitz in Saarbrücken. Das Ministerium schließt wieder eine Abteilung in sich mit einem „Direktor der Eisenbahnen und öffentlichen Arbeiten“ an der Spitze. Betrieb und Verwaltung der Saareisenbahnen erfolgen durch die „Direktion der Saareisenbahnen“ in Saarbrücken auf Grund der bisherigen Gesetze und Verwaltungsvorschriften. Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten überwacht als Aufsichtsbehörde die Abwickelung des Eisenbahnbetriebes und -verkehrs. II. Strecken- und Bezirkseinteilung: Der Bezirk der Saareisenbahnen ist in die Betriebsämter Saarbrücken 1, 2 und 3 und die Betriebs- und Bauinspektion Homburg (Pfalz) eingeteilt, denen wiederum 35 Bahnmeistereien unterstellt sind. Es bestehen Maschinenämter in Saarbrücken mit 8 und St. Wendel mit 3 Betriebswerkmeistereien. Werkstättenämter sind in Saarbrücken und Saarbrücken-Burbach vorhanden; außerdem besteht eine Nebenwerkstätte in St. Wendel. Außer dem Verkehrsamt Saarbrücken ist die Betriebs- und Bauinspektion Homburg (Pfalz) bis auf weiteres für die vormals bayerischen Strecken noch zugleich Verkehrsamt. Die sachliche Zuständigkeit der genannten Dienststellen ist die gleiche wie bisher bei der preußischen und bayerischen Verwaltung. III. Betriebsmittel und Wagendienst: Der Bezirk der Saareisenbahnen wird über 359 Lokomotiven, 780 Personenwagen und Personenzug-Packwagen sowie über 20 000 Güterwagen zu je 15 t Einheit verfügen. Die Zuweisung dieses Materials erfolgt in Übereinstimmung mit dem § 22 der Anlage des Friedensvertrages, das Saargebiet betreffend. Sämtliche Fahrzeuge erhalten die Anschrift „SAAR“. Zur Umzeichnung wird unmittelbar geschritten werden. Bis zum Inkrafttreten besonderer Vereinbarungen gelten hinsichtlich des Materialaustausches folgende Grundsätze: 1. Bis zur vollständigen Abnahme des Wagenparks verbleibt die Saareisenbahnverwaltung im Deutschen Staatsbahnwagenverband. Zeitpunkt des Ausscheidens aus dem Verband wird mitgeteilt werden. 2. Im Verkehr mit den anderen, nicht zum Deutschen Staatsbahnwagenverbande gehörenden fremden Verwaltungen gilt das Internationale Wagenübereinkommen. IV. Verkehr, Betrieb und Rechnungswesen. Es gelten, wie bisher, für den Bezirk der Saareisenbahnen, vorbehaltlich späterer Änderungen, die deutsche Eisenbahnverkehrsordnung, in Verbindung mit dem deutschen Handelsgesetzbuch, das Berner Internationale Übereinkommen. Die Binnentarife der preußischen und bayerischen Verwaltung gelten bis auf weiteres auch in den entsprechenden Teilen des Saargebiets als Binnentarife und zugleich als Wechseltarife der beiden Gebietsteile mit den Gebieten, von den sie abgetrennt wurden. Einheitliche Tarife sind in Vorbereitung. Der Betrieb regelt sich nach der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung mit den zugehörigen Fahrdienstvorschriften. Die Direktion der Saarbahnen ist beratendes Mitglied des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes, des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Beschlüsse bedürfen vor ihrer Durchführung der Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten. Bis auf weiteres wird die Abrechnung des Personen- und Güterverkehrs, wie bisher, durch die Verkehrskontrollen in Cöln und Ludwigshafen bewirkt. Der Kassendienst wird von der „Eisenbahnhauptkasse der Direktion der Saarbahnen“ in Saarbrücken versehen. Bei der Direktion der Saarbahnen ist ein Fundbüro eingerichtet. V. Zöllwesen. Das Saargebiet wurde entsprechend den Bestimmungen des Friedensvertrages dem französischen Zollsystem eingeordnet.

— **Gegen weitere Tariferhöhungen.** Die Delegiertenkonferenz des Bayerischen Handelskammertages faßte einstimmig folgende Entschließung: „Der Bayerische Handelskammertag warnt eindringlichst vor nochmaliger Erhöhung der ohnehin schon an der Grenze des Erträglichen angelangten Eisenbahntarife sowohl im Güter- wie im Personenverkehr. Nach seiner Überzeugung kann auf dem Wege der fortgesetzten Tarif-

erhöhungen nicht das Mittel zur Beseitigung des riesigen Defizits erblickt, vielmehr nur die sichere Lahmlegung und völlige Erdrosselung des deutschen Wirtschafts- und Verkehrslebens erzielt werden. Nur größte Sparsamkeit im Betriebe und intensivste Arbeit aller Glieder des Verkehrs können unser Wirtschaftsleben vor dem sonst unabwendbaren Ruin retten. Wir richten diesen Ruf nicht nur an das Reichsverkehrsministerium, sondern erwarten auch die Unterstützung des Deutschen Industrie- und Handelstags, wie aller an der Frage interessierten Körperschaften."

— **Für den Verkehr mit den Nordseebädern** hat man während der Hauptreisezeit verschiedene Verstärkungszüge in Betrieb gesetzt. So wird neben dem direkten Tages-D-Zug ab Berlin L. Bf. 8.12 früh über Bremen-Hude-Oldenburg-Emden nach Norddeich ab 1. Juli ein Nacht-D-Zug mit Schlafwagen ab L. Bf. 11.25 abds. auf derselben Strecke befördert. Beide Züge, die in Norddeich Anschluß nach Norderney haben, führen Kurswagen bis Emden Außenhafen, wo Anschluß nach Borkum ist. In Norddeich ist Schiffsgelegenheit nach Juist. Abzweigung in Hude über Nordenham nach Tossens, sowie in Oldenburg über Esens nach Langeroog und über Carolinensiel nach Spiekeroog und Wangerooge. Dem Verkehr nach Büsum, Wyk-Südstrand, Wittdün, Westerland und Kampen hat man Rechnung getragen durch Einlegung besonderer Bäderzüge, die an bestimmten Tagen ab Hamburg 9.33 vorm. und 1.38 nachm. über Heide-Niebüll nach Dagebüll und Hoyer-Schleuse verkehren, von wo Dampfer günstigen Anschluß nach den Inseln Föhr, Amrum und Sylt vermitteln. Auch von Erfurt 5.45 früh über Cassel wird ein direkter D-Zug nach Norddeich gefahren, ebenso sind am 10., 12. und 13. Juli vom Rheinland über Hamm Anschlußbäderzüge nach Norddeich vorgesehen.

Der Norddeutsche Lloyd und die Hapag haben ihren Fahrplan gleichfalls reichhaltiger ausgestaltet. Es verkehren u. a. an die Fahrten Hamburg-Helgoland-Hörnum (Sylt) regelmäßig Dampfer von Hörnum nach Amrum und Wyk auf Föhr, an einigen Tagen auch von Helgoland nach Norderney; ferner bestehen Verbindungen von Bremerhaven und Wilhelmshaven nach Wangerooge, sowie von Bremerhaven nach Helgoland und Norderney, desgleichen für die Rückreise. Der Weg über Niebüll-Dagebüll, sowie der Seeweg über Helgoland nach Westerland sind paßfrei. Die Paßschwierigkeiten über Tondern-Hoyer-Schleuse nach Westerland sollen inzwischen behoben sein. Die Reisenden ohne Paß will man von der deutschen Grenzstation Süderlügum bis Hoyer-Schleuse und umgekehrt unter Zollverschluß in plombierten Wagen befördern. Jede weitere Auskunft über die Nordseebäder erteilt das Deutsche Verkehrsbüro, Berlin, Potsdamer Bahnhof.

— **Die erste Lokomotive der Rheinischen Metallwarenfabrik.** Am 14. Juni verließ die erste Lokomotive (eine schwere, fünffach gekuppelte Heißdampf-Güterzug-Lokomotive G. 10 nebst dreiachsigem Tender von 16,5 cbm Wasserraum), mitsamt einem Zuge von 30 Güterwagen, gleichfalls eigener Erzeugung, in Gegenwart von Vertretern der Staats- und Stadtbehörden und der Staatseisenbahnverwaltung, sowie der Beamten und Arbeiter des Werks, die Werkstätten der Rheinischen Metallwaren- und Maschinenfabrik in Düsseldorf-Derendorf. In der Vergangenheit liegt die Zeit, wo das Werk in größtem Maße Kriegsmaterial für fast alle Staaten der Welt lieferte; jetzt arbeiten alle die umfangreichen Anlagen und das Heer der Arbeiter und Beamten von „Rheinmetall" ausschließlich an der Herstellung von Gegenständen und Maschinen für die Werke des Friedens. Der Fachmann kann ermessen, welch ungeheure Arbeit zu leisten war, um die Werke auf Friedensarbeit umzustellen und allen wirtschaftlichen, politischen und Arbeiterschwierigkeiten zum Trotz bei diesem schwierigen Beginnen durchzuhalten. Konnte doch, um nur eines herauszugreifen, wegen der oft ganz versagenden Kohlenbelieferung, trotz Stillegung fast aller Fabrikationszweige, den Betrieben zeitweise nicht einmal soviel elektrischer Strom zur Verfügung gestellt werden, daß die Montagekrane zum Aufstellen neuer Werkzeugmaschinen arbeiten konnten. So verläßt denn die erste Lokomotive fast dreiviertel Jahr später die Fabrik, als ursprünglich vorgesehen war. Außerdem hat die Firma bisher 150 große Lokomotiven mit allerschwersten Beschädigungen für die preußische Eisenbahnverwaltung instand gesetzt und sich durch Neubau und Reparatur von Eisenbahnwagen betätigt. Sie hofft in kürzester Zeit in der Lage zu sein, jährlich 400 Lokomotiven und 3000 Güterwagen zu liefern.

— **Gegen die hohen Fahrpreise im Vorortverkehr.** Der Bund Deutscher Verkehrs-Vereine richtete an das Reichsverkehrsministerium wegen der Wiedereinführung billiger Fahrpreise im Vorortverkehr eine Eingabe, in der nach dem „Deutschen Verkehr" ausgeführt wird, daß dem Bunde aus den verschiedensten Teilen des Reiches Klagen über die Erschwerung des Vorortsverkehrs und der Siedlungsbestrebungen infolge der erhöhten Eisenbahnfahrpreise zugegangen sind. Der Vorortsverkehr von Berlin und Hamburg sei bei der jüngsten Verteuerung der Eisenbahnfahrpreise ausgenommen worden; diese Ausnahmestellung werde für eine Reihe weiterer Großstädte dringend gefordert. Unter der Verteuerung des Vorortverkehrs litten vor allem Handel und Industrie der Großstädte, sowie deren Arbeiter und Angestellte. Die Siedlungsbestrebungen in der Nähe der Großstädte seien durch die Verkehrsverteuerung völlig erstickt worden. Der Bund bittet daher das Reichsverkehrsministerium dringend, dem Vorortsverkehr baldigst wieder die Vorzugspreise einzuräumen, die er infolge seiner eigenartigen Natur beanspruchen dürfe. — Der bekannte Siedlungsfachmann Geheimer Regierungsrat Dr.-Ing. Muthesius spricht sich in derselben Nummer des „Deutschen Verkehrs" über die schweren Gefahren aus, die der Siedlungstätigkeit durch die Verteuerung der Vorortsfahrpreise drohen. Gehört doch zu den Grundbedingungen einer erfolgreichen Siedlungstätigkeit die Verbilligung der Fahrpreise. Ein Siedlungsgelände sei nur dann geeignet, wenn es bequeme und billige Verbindungen habe. Die Verteuerung der Vorortsfahrpreise lege aber die gesamte Siedlungstätigkeit geradezu in Ketten. Zur Förderung der im großen begonnenen Siedlungstätigkeit müsse unbedingt gefordert werden, die Fahrgelegenheiten nach den Siedlungen billig zu gestalten, ihre Häufigkeit zu steigern und zunächst von der anschlagsmäßig errechneten Ertragsfähigkeit ganz abzusehen.

— **Seidenraupenzucht.** Ein größerer Bestand an alten Maulbeerbäume-Anpflanzungen aus der Mitte der 40er Jahre des vorigen Jahrhunderts am östlichen Ende des Bahnhofs Vechelde bei Peine hat die Eisenbahndirektion Hannover veranlaßt, die Zucht der Seidenraupe aufzunehmen. Diese Anpflanzungen dienten bis in die siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts zur Speisung einer Zuchtanlage, die der damalige Herzog Wilhelm von Braunschweig unterhielt. Die fast in Vergessenheit geratene Gelegenheit zur Seidenraupenzucht in größerem Umfange ist nun wieder aufgegriffen, einmal um auch hierdurch unserem wirtschaftlich zusammengebrochenen Vaterlande zu dienen, dann aber auch, um unseren Kriegsbeschädigten Fingerzeige zu neuen Erwerbsquellen zu geben. Die Zucht ist in einem zu diesem Zwecke hergestellten Schuppen der Bahnmeisterei Vechelde untergebracht. Der Raum hat eine kleine Dampfheizanlage, mit der eine feuchtgesättigte Luft auf etwa 24° Wärme gehalten wird. In diesem Jahre werden satzweise etwa 110 000 Eier ausgebrütet werden.

— **Main-Donau-Kanal.** In der vergangenen Woche fand im Reichsverkehrsministerium in Berlin eine Sitzung statt, in der über das Schicksal des Main-Donau-Kanals entschieden wurde. Die Vertreter des Arbeitsausschusses des Main-Donau-Stromverbandes erhielten die Zusicherung, daß der Großschiffahrtsweg von Aschaffenburg-Bamberg und von Kelheim-Passau als Teilstrecke des Kanals alsbald in Angriff genommen wird, und daß die erste Rate der hierfür erforderlichen Mittel bereits im nächsten Notetat erscheint. Für die Fortsetzung des Großschiffahrtsweges von Bamberg-Nürnberg wird die Reichsregierung die Mittel sofort anfordern, sobald die Finanzierung durch den Lechzubringer oder durch Schiffahrtsabgaben nachgewiesen wird. Da nicht daran zu zweifeln ist, daß dieser Nachweis gelingt — es handelt sich eigentlich nur mehr um Überprüfung der bereits aufgestellten Berechnung — kann auch die Großschiffahrtsstraße Bamberg-Nürnberg als vollständig gesichert gelten. Für die Finanzierung der dann noch zu bauenden Strecke Nürnberg-Kelheim stehen die Wasserkräfte des Lechzubringers und der oberen Donau zur Verfügung. Allein die Wasserkräfte der oberen Donau zwischen Ulm und Kelheim sind mit 145 000 PS oder 850 Millionen Kilowattstunden zu werten. Die Wasserkräfte des Lechzubringers und der oberen Donau reichen vollständig aus, um die Reststrecke Nürnberg-Kelheim zu finanzieren. Bei dieser Sachlage ist an der Verwirklichung des Main-Donau-Projektes nicht mehr zu zweifeln. Der tausendjährige Gedanke einer Main-Donau-Verbindung steht im Anfange seiner Verwirklichung; in Zeiten der schwersten Kohlenkrisis wird ein Wasserkraftkanal geschaffen, der bei rund 1 Milliarde Kilowattstunden der gewaltigste Wasserkraftkanal Europas zu werden verspricht, und endlich wird gleichzeitig eine Großschiffahrtsstraße ins Leben gerufen, deren verkehrspolitische Bedeutung heute noch gar nicht in ihrer vollen Größe beurteilt werden kann. Daß die Kanalidee sich in so überraschend schneller Weise im Reiche durchsetzen konnte, ist in erster Linie zu danken den ausgezeichneten technischen und wirtschaftlichen Vorarbeiten des Main-Donau-Stromverbandes, nicht weniger

aber auch der großen Zielsicherheit und dem hervorragenden Geschick, mit dem der Main-Donau-Stromverband unter Leitung von Ministerialdirektor Dr. von Graßmann die Kanalfrage in Berlin vertreten hat.

Österreich.

— **Staatssekretär Ludwig Paul †.** Am 1. Juli früh ist der Staatssekretär für Verkehrswesen Ludwig Paul nach kurzer Krankheit gestorben. Er war im Jahre 1864 in Wien geboren, absolvierte die juristische Fakultät der Wiener Universität und trat 1890 in den Dienst der Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen. Zunächst im exekutiven Verkehrs- und Transportdienste verwendet, wurde Paul 1896 zur Betriebsdirektion Innsbruck versetzt, wo er im Personal- und Rechtsbüro tätig war. Im Jahre 1901 wurde er in das damalige Eisenbahnministerium berufen, wo er der unter der Leitung des Sektionschefs Wurmb stehenden Baudirektion zugeteilt wurde. Seit 1905 war Paul im Personaldepartement mit der Ausarbeitung der neuen Normen für das Eisenbahnpersonal befaßt. Seine vermittelnde Wirksamkeit anläßlich einer Resistenzbewegung der Bahnbediensteten war von Erfolg begleitet. Im Jahre 1909 wurde Paul zum Direktorstellvertreter bei der Direktion für die damals verstaatlichten Linien der Staatseisenbahngesellschaft ernannt. Nach Ausbruch des Krieges war er mit der Leitung der Ernährungsangelegenheiten für das Eisenbahnpersonal betraut und eignete sich damals eine sehr eingehende Kenntnis aller Ernährungsfragen an. In Hinblick darauf wurde der damalige Hofrat Paul im Februar 1918 zum Präsidenten des Amtes für Volksernährung unter gleichzeitiger Einreihung in die dritte Rangklasse der Staatsbeamten ernannt. Einige Monate später erfolgte seine Ernennung zum Minister. Nach der Wahl der Konstituierenden Nationalversammlung wurde Paul zum Staatssekretär für Verkehrswesen berufen, dem auch die Post- und Telegraphenverwaltung und das Binnenschiffahrtswesen unterstellt wurden. Mehr als ein Jahr stand er an der Spitze des Staatsamtes, als dessen Vertreter er vor kurzem eine Reise nach Belgrad unternahm, wo Verhandlungen mit der Regierung des südslavischen Staates geführt wurden. Von dieser Reise kam er am 14. Juni zurück. Noch am selben Abend erkrankte er an Ruhr, in deren Gefolge Herzschwäche eintrat. In Paul verliert Österreich einen verdienten, umsichtigen, in vielen Zweigen der Verwaltung ungemein versierten Fachmann von vorbildlicher Hingebung und rastloser Arbeitsfreudigkeit, einen Mann, der auch durch Herzensgüte und Wohlwollen sowie durch gewinnende Liebenswürdigkeit die Achtung und Zuneigung aller erworben hat, die ihm näherzutreten Gelegenheit hatten. Dem Verewigten, der allzufrüh dahin gerafft wurde, und der zu den wertvollsten Verwaltungskräften Österreichs zählte, bleibt ein ehrendes Andenken gesichert.

In der Sitzung des Kabinettsrats vom 2. Juli hielt Staatskanzler Dr. Renner dem verstorbenen Staatssekretär für Verkehrswesen Paul einen Nachruf, worin er den unersetzlichen Verlust hervorhob, den das österreichische Staatswesen durch den Heimgang Pauls erlitten hat. Paul verband, führte der Staatskanzler aus, mit dem größten Pflichteifer die genaueste Kenntnis des Ressorts und genoß das innigste Vertrauen der Angestellten aller Rangstufen und Parteirichtungen. Kraft dieses Vertrauens gelang es ihm, in den schwierigsten Zeiten sozialer Beunruhigung den Dienst aufrechtzuerhalten, und deshalb schuldet jedermann in der Republik dem Verstorbenen Dank. Der Kabinettsrat beschloß, die Krankheits- und Beerdigungskosten auf den Staatsschatz zu übernehmen.

Im Staatsamte für Volksernährung fand eine Trauerkundgebung für den verstorbenen Staatssekretär statt, wobei Staatssekretär Dr. Loewenfeld-Ruß vor den vollzählig anwesenden Beamten folgende Gedenkrede hielt: „Gestern ist Staatssekretär Paul nach kurzer, schwerer Krankheit, die er sich auf einer Dienstreise nach Belgrad zugezogen hat, verschieden. Ich entspreche einem tiefen inneren Bedürfnisse, welches Sie zweifellos alle mit mir teilen, wenn ich dem Manne, der in der Zeit schwerster Not und schwerster Arbeit an der Spitze dieses Amtes tätig war, einige Worte des Gedenkens widme. Als Paul vor etwa zweieinhalb Jahren an die Spitze dieses Amtes gestellt wurde, war er uns fremd; durch seine persönliche Liebenswürdigkeit, stete Ruhe und beispielgebende Arbeitsfreudigkeit ist er in kurzer Zeit unser aller Freund geworden, ein Chef, mit dem wir gern alle arbeiteten. Die Zertrümmerung Österreichs ist ihm sehr nahe gegangen, denn er hat sein Vaterland und sein Deutschtum von Herzen geliebt. Seine Berufung in die neue Regierung hat ihm Freude gemacht als Anerkennung seiner vorangegangenen Tätigkeit. Paul war ein Beamter im Sinne der besten Traditionen der österreichischen Beamtenschaft; ihm war jeder ungerade Weg fremd, er war ein dankbarer, lauterer, kristallreiner Charakter. Als ich im vorigen Jahre erkrankt bin, hat er, obwohl dies für ihn ein großes Opfer war, meine Vertretung in freundschaftlicher Bereitwilligkeit übernommen, indem er sagte: „So wie Sie mir geholfen haben, als ich an der Spitze des Ernährungsamtes gestanden bin, will ich jetzt Ihnen helfen." Mit den Leiden und Sorgen der Beamten vertraut, hat er ihnen bei jeder Gelegenheit zu helfen gesucht, wo er konnte. In seiner Stellung als Staatssekretär für Verkehr hat er in ungezählten Verhandlungen in seiner ruhigen, objektiven Art den Bedürfnissen seiner zahlreichen Angestellten Rechnung zu tragen ersucht, ohne die Interessen des Staates aus dem Auge zu verlieren. Erst die Zukunft wird der verdienstvollen Tätigkeit Pauls gerecht werden können. Die schwierigen, manchmal verzweifelten Verhältnisse auf dem Gebiete der Ernährung und jenem des Verkehres haben einen sichtbaren Erfolg verhindert, und er mußte sich mit der Überzeugung vollster Pflichterfüllung begnügen, wie alle, die derzeit in öffentlicher Stellung sind. Als Vorgesetzter und Kollege ist mir Paul in den letzten Monaten bei den Reisen nach Paris, Rom und Belgrad immer näher getreten, und ich hatte Gelegenheit, seine außerordentliche Selbstlosigkeit und sein Pflichtgefühl zu würdigen. Ihn beherrschten nur zwei Gedanken: das Staatsinteresse und eine rührende Sorge für seine Familie. In ihm starb ein Mensch, edel, hilfreich und wirklich gut. Der Staat, der wie nie jetzt treuer Diener bedarf, hat in ihm einen seiner Treuesten verloren wie einen lieben Freund. Wir werden Paul eine dauernde Erinnerung bewahren. Ehre seinem Andenken!"

— **Gütertarif-Enquete.** Auf Einladung des Staatsamtes für Verkehrswesen versammelten sich am 1. Juli bei der Handels- und Gewerbekammer die seinerzeit anläßlich der Tarifenquete (vgl. Nr. 45, S. 521 d. Ztg.) zugezogenen Vertreter der Organisationen von Industrie, Handel und Gewerbe, Land- und Forstwirtschaft und der Konsumenten, um aus ihrer Mitte ein Komitee für tarifarische und reglementarische Fragen des Güterverkehrs zu wählen. Nach Eröffnung der Sitzung durch Sektionschef Dr. Pichler wurde der Präsident des Landeskulturrates Niederösterreich, Ehrenfels, zum Vorsitzenden der Vollversammlung gewählt. Nach längerer Wechselrede über die Zahl und die Aufteilung der Mandate einigte sich die Versammlung dahin, 22 Mitglieder und ebensoviele Ersatzmänner in das Komitee zu entsenden, und zwar 12 Mitglieder der Industrie, des Handels und Gewerbes, 9 Mitglieder der Land- und Forstwirtschaft und 1 Mitglied als Vertreter der Konsumentenorganisationen. Bei der an die Wahl sich unmittelbar anschließenden Tagung des Komitees wurde Präsident Ehrenfels zum Obmann, Direktor Prassen zum ersten und Handelskammersekretär-Stellvertreter Dr. Beran zum zweiten Obmannstellvertreter gewählt. Nach Durchberatung und Annahme des Geschäftsordnungsentwurfes wurde die Sitzung geschlossen und die Aufnahme der sachlichen Verhandlungen auf den 20. d. M. vertagt.

— **Erteilung von Transportbewilligungen durch die Betriebsleitung der österreichischen Staatsbahnen in Graz.** Das Staatsamt für Verkehrswesen hat diese Betriebsleitung ermächtigt, im eigenen Wirkungskreise Transportbewilligungen für Sendungen zu erteilen, die zur Beförderung nicht zugelassen sind und in den ihr unterstehenden Stationen, das sind die Stationen auf den Staatsbahnlinien der östlichen Steiermark, zur Aufgabe gebracht werden sollen. Die erteilten Transportbewilligungen haben für die ganze Beförderungsstrecke auch dann zu gelten, wenn die Bestimmungsstation der Sendung im Bereiche einer anderen Staatsbahn-Direktion oder einer Privatbahnverwaltung gelegen ist, da für nicht zugelassene Sendungen grundsätzlich nur eine einzige Transportbewilligung, und zwar die der Aufgabebahn, notwendig ist. Ansuchen um Transportbewilligungen für Sendungen, die im Bereiche der Betriebsleitung der österreichischen Staatsbahnen in Graz zur Aufgabe gelangen sollen, sind sohin nicht mehr an die Staatsbahndirektion Villach, sondern direkt an die bezeichnete Betriebsleitung in Graz zu richten.

Ungarn.

— **Die Verpachtung der ungarischen Staatsbahnen.** Nach ungarischen Blättermeldungen hat, wie wir der „Berl. Börs.-Ztg." entnehmen, die Regierung einer aus zwei Banken bestehenden französischen Finanzgruppe die Option für die ungarischen Staatsbahnen bei einer Zinsengarantie gegeben. Die Franzosen wollen die Staatsbahn auf 90 Jahre pachten und haben zur Vorbedingung gemacht, die ihnen nicht zusagenden

Angestellten entlassen zu können. Außerdem soll die französische Finanzgruppe auch die Erhöhung der Tarife beabsichtigen, um die garantierten 6 % Zinsen der Pachtsumme von 250 Millionen Franken eintreiben zu können. Der Ministerpräsident gab in seiner Antwort zu, daß derartige Verhandlungen eingeleitet worden seien, doch meinte er, daß eine endgültige Entscheidung über die Verpachtung nur mit Einwilligung der Nationalversammlung erfolgen könne.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Wiedereröffnung von Stationen.

Eisenbahn - Generaldirektion Karlsruhe. Der an der Strecke Weil-Leopoldshöhe-St. Ludwig zwischen Weil-Leopoldshöhe und dem Rhein gelegene Haltepunkt Haltingen-Süd, der seinerzeit aufgehoben worden ist, wird (bis zur Inbetriebnahme des Zollbahnhofs Palmrain) am 1. Juli 1920 für die Abfertigung von Personen und Gepäck im Durchgangsverkehr nach und von Elsaß-Lothringen über St. Ludwig wieder eröffnet.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. II 85 vom 21. Juni 1920 an a) sämtliche Vereinsverwaltungen, b) die Herren Mitglieder des Preisausschusses, betreffend Zurückziehung des Antrages der A. priv. Buschtehrader Eisenbahn auf Erhöhung des im § 2 des „Übereinkommens, betreffend die Aussetzung von Preisen“ vorgesehenen Betrages von 15 000 ℳ auf 30 000 ℳ (abgesandt am 1. Juli d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Gebühren.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.). — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 12. Juli 1920 ab werden im Verkehr mit den Bahnhöfen der Nebenbahn Zell (Wiesental)-Todtnau die Gebühren für die in Zell (Wiesental) erforderliche Umladung aus den Vollspur- in die Schmalspurwagen oder umgekehrt und für die Beförderung der Vollspurwagen auf Rollböcken erhöht. Näheres enthält die am 12. Juli 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 6. Juli 1920. (701)
Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Westdeutsch-südwestdeutscher Verkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die auf holländischem Gebiet liegenden Stationen Elten, Elten Grenze und Welle des Direktionsbezirks Essen in den Tarif einbezogen. Näheres bei den beteiligten Dienststellen und im gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Frankfurt (Main), den 2. Juli 1920.
Eisenbahndirektion. (692)

Preußisch-Hessisch-Bayerischer Tierverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die örtlichen Bestimmungen für Breslau ergänzt. Näheres bei den Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 2. Juli 1920. (695)
Eisenbahndirektion.

Binnengütertarif der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Unsere Bekanntmachung vom 1. Juli 1920 wird dahin ergänzt, daß der Frachtzuschlag von 2 bzw. 2,2 ₰ für 100 kg nur für Wagenladungen zu erheben ist. (694)

Finsterwalde, den 5. Juli 1920.
Die Direktion
der Zschipkau-Finsterwalder
Eisenbahn.

Pfälzisch - Bayerischer Güterverkehr.

Am 15. Juli 1920 tritt der Nachtrag 3 in Kraft. Dieser enthält die seit Ausgabe des Nachtrages 2 eingetretenen noch gültigen Änderungen, eine Neuausgabe der noch bestehenden Ausnahmetarife sowie die neuen Ausnahmetarife 2 a für Torfstreu usw., 4 für Düngekalk, 5 für Wegebaustoffe, 5 c für Steingrus usw. und 6 für Gaskoks. Verkaufspreis des Nachtrags 1 ℳ.

München, den 3. Juli 1920. (702)
Tarifamt b. Reichsverkehrsministerium,
Zweigstelle Bayern.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B (Tfv. 1 b).

Mit Gültigkeit vom 15. Juli dieses Jahres wird in den Spezialtarif III neu aufgenommen:

„Abfälle von Elektrodenkohlen (Elektrodenkohlenreste), unverpackt.“ (693)

Eisenbahndirektion Berlin
als geschäftsführende Verwaltung.

Schweizerisches Transportreglement.

Der Anhang zur Anlage V., Vorschriften für die Beförderung bedingungsweise zugelassener Güter auf elektrisch betriebenen Eisenbahnen, wird geändert. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 4. Juli 1920. (696)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Deutsch-dänischer Tiertarif.

Am 15. Juli 1920 tritt Nachtrag V in Kraft. Er enthält eine neue deutsche und dänische Schnittafel, in die sämtliche Kriegs- und Teuerungszuschläge sowie die deutsche Reichsabgabe eingerechnet sind — in die dänische Schnitttafel auch eine 50 %ige Erhöhung der bisherigen Sätze.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Altona, den 7. Juli 1920. (699)
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-dänischer Eisenbahnverband. Ausnahmetarif für Steinkohlen usw.

Am 15. Juli 1920 tritt Nachtrag X in Kraft. Durch ihn wird die schwedische Station Trälleborg, die bisher als einzige schwedische Station dem Tarif angehörte, ausgeschieden. Demgemäß ist die bisherige Tarifbezeichnung „Deutsch-dänisch-schwedischer Eisenbahnverband“ geändert in „Deutsch-dänischer Eisenbahnverband“. Im übrigen enthält der Nachtrag unter Wegfall der bisherigen Frachtsätze für Gjedser, Vamdrup und Vedsted neue Frachtsätze zwischen allen deutschen Verbandsstationen und den dänischen Stationen Gjedser, Paddeborg, Tinglev und Tonder. Bei diesen Frachtsätzen ist sowohl der Übergang nordschleswigscher, bisher zum Direktionsbezirk Altona gehöriger Eisenbahnstrecken an die dänischen Staatsbahnen, als auch die auf den dänischen Staatsbahnen eingetretene 50 %ige Tariferhöhung berücksichtigt.

Altona, den 7. Juli 1920. (700)
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Preußisch-hessisch-württembergischer Expreßguttarif, Preußisch-hessisch-pfälzischer Expreßguttarif und Badisch-hessischer Expreßguttarif.

Bei den Stationen der hessischen und badischen Nebenbahnen wird für jede aufgelieferte Expreßgutsendung eine Abfertigungsgebühr von 20 ₰ erhoben.

Mainz, den 29. Juni 1920. (691)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Eisenbahndirektion Mainz.

Nordseebäderverkehr (Nordfriesische Inseln).

Vom 15. Juli ab erhöhen sich die Frachtsätze für Gepäck und Expreßgut für die Strecke Hoyerschleuse-Munkmarsch (Sylt) um 0,40 ℳ für je 10 kg.

Altona, den 6. Juli 1920. (697)
Eisenbahndirektion Altona,
als geschäftsführende Verwaltung.

4. Offene Stellen.

Tüchtige jüngere Lok.-Führer oder gepr. Heizer werden sofort eingestellt. Gehalt nach Tarifvertrag A.

Bewerbungen mit Zeugnisabschriften an die Direktion der (698)
Bröltḥaler Eisenbahn Akt.-Ges.
Beuel (Rhein).

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 49. | Berlin, den 14. Juli 1920. | LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.
Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, **amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.
Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 16 M. für das Vierteljahr bezogen werden.
Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 80 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 90 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.
Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.
Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. **Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto:** Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Inhalt:

Die Einnahme und Verrechnung von Personenfahrgeldern bei den Eisenbahnen.

Vom Eisenbahn-Obersekretär **Ziemer** in Dresden.

Bei allen Eisenbahnverwaltungen besteht ein im großen und ganzen übereinstimmendes Verfahren in der Beschaffung und im Verkauf der Fahrausweise, in der Verrechnung der eingenommenen Fahrgelder, in der Prüfung der hierüber aufgestellten Rechnungen und in der Abrechnung mit den im Wechselverkehr beteiligten fremden Verwaltungen. Dieses Verfahren beruht grundsätzlich darauf, daß die Fahrkartenausgaben mit dem Werte der gelieferten Fahrkarten voll belastet sind und sich durch Abrechnungen über den Verkauf in gewissen Zeitabschnitten entlasten. Die Abrechnungen werden in den Verkehrskontrollen geprüft und dienen sodann zur Unterlage für die Feststellung der Betriebsergebnisse und die Abrechnung mit den fremden Verwaltungen sowie zur Entnahme der für statistische Zwecke nötigen Angaben. Die große Anzahl der aufliegenden Fahrkarten, ihre Mannigfaltigkeit in bezug auf Gattungen, Sorten usw. verursacht nun ein sehr umfangreiches und zeitraubendes Rechnungswerk. Schon seit Jahren besteht bei allen Verwaltungen das Bestreben, Änderungen in dem bestehenden Verfahren und Vereinfachungen sowohl in der Nachweisung der geldwerten Kartenvorräte, als auch der eingenommenen Fahrgelder zu schaffen. Alle bisherigen Bemühungen haben aber zu keinem befriedigenden Ergebnis geführt, vor allem deswegen, weil der Wegfall irgend einer Einrichtung, die an der einen Stelle eine Erleichterung erkennen ließ, an einer anderen Stelle des großen Rechnungsapparates Erschwernisse und Mehrarbeiten zur Folge hatte, die den Vorteil wenigstens zum Teil wieder aufhoben. Es muß daher, um eine Wandlung zu ermöglichen, eine durchgreifende Veränderung im gesamten Verkaufs- und Abrechnungswesen erzielt werden, durch die der Verkauf der Fahrkarten nicht erschwert, das Abrechnungsverfahren aber auf das geringste Maß beschränkt wird.

Im nachstehenden sei ein Verfahren geschildert, das nicht nur die umständliche Buchung der Karten, sondern auch die umfangreiche Rechnungslegung und die damit in den Kontrollstellen verbundenen Prüfungs- und Abrechnungsgeschäfte auf ein Mindestmaß zurückzuführen imstande sein dürfte, dabei aber die größte Sicherheit für die richtige Abführung der eingenommenen Fahrgelder usw. gewährleistet. Der wesentlichste Unterschied gegenüber dem jetzigen Verfahren liegt darin, daß die Fahrkarten den Ausgabestellen nicht mehr mit Geldwert überwiesen, der eingenommene Fahrgeldbetrag aber in einer Registrierkasse gebucht wird, die diesen Betrag gleichzeitig mit dem Tagesstempel und dem Verwaltungsstempel nochmals auf die Karte aufdruckt. Ohne diese drei Merkmale, den Tagesstempel, den Verwaltungsstempel und den nochmaligen Aufdruck des Fahrpreises berechtigt die Fahrkarte nicht zur Fahrt. Hierdurch ist für die Eisenbahnverwaltung die Gewähr gegeben, daß das Fahrgeld für jede zur Fahrt gültige Fahrkarte der Kasse zugeflossen ist. Unterschlagung eingenommener Fahrgelder ist sonach ausgeschlossen, und es liegt für die Verwaltungen kein Anlaß mehr vor, die Fahrkartenvorräte und Bestände besonders verwalten zu lassen und Rechnungslegung über den Verkauf nach den einzelnen Fahrkartensorten zu fordern.

Das Zählwerk der Registrierkassen ist für den Schalterbeamten gesperrt. Es zeigt demnach fortlaufend die Ein-

nahmen eines Rechnungsabschnitts an; Zwischenablieferungen an andere Kassenstellen sind in einem Ablieferungsbuche nachzuweisen und entlasten den Verkäufer gegenüber dem jeweiligen Zählerstande bei Revisionen und bei Abnahme der Gesamteinnahme am Schlusse des Rechnungsabschnitts durch den vorgesetzten Kassenbeamten. Dieser stellt das Zählwerk nach Feststellung der Einnahmen auf Null.

Die Fahrkarten werden zurzeit durch die Fahrkartenausgaben bei den Fahrkartenverwaltungen ihrer Direktion angefordert, daselbst gedruckt und nach Eintragung in ein Hauptbuch unter „Einschreiben" der Fahrkartenausgabe zugeschickt, wo in einem Bestandsbuche über Ein- und Abgang Buch geführt wird. Hieraus geht hervor, daß die im Bestand jeder Fahrkartenausgabe befindlichen Karten zweimal gebucht sind, nämlich einmal bei der Fahrkartenverwaltung, die in ihrem Hauptbuche die Gesamtbelastung der Fahrkartenausgabe nachweist, und einmal bei der Fahrkartenausgabe selbst, wo der wirkliche Bestand, also der Empfang und nach Abgang der verkauften Karten der Restbestand, nachgewiesen wird. Die eine dieser Buchungen, und zwar die in der Fahrkartenverwaltung, kann ganz wegfallen; bei den Fahrkartenausgaben genügt die Führung eines einfachen Bestandsbuches, aus dem die Anzahl der gelieferten Fahrkarten hervorgeht, und auf Grund dessen am Jahresschlusse der Abgang und der Restbestand jeder Sorte festgestellt werden kann. Diese Bestandsaufnahme wird erforderlich sein, solange Unterlagen für die Statistik gebraucht werden, und soweit im Wechselverkehr Abrechnung mit den fremden Verwaltungen stattfindet; sie braucht aber nicht mehr, wie bisher, mindestens allvierteljährlich, sondern nur noch jährlich stattzufinden und bildet die Unterlage zu einem Verkaufsnachweis, der die verkauften Fahrkartensorten mit Stückzahl und nach Befinden mit Fahrgeld enthält und im allgemeinen zur Ermittlung der Verkehrsabgaben, ferner im Wechselverkehr mit fremden Bahnen zur Abrechnung, im übrigen lediglich Buchungs- und statistischen Zwecken zu dienen hätte. Die Höhe etwa nötiger Abschlagszahlungen auf die Abführung der Verkehrssteuer und auf die Anteile der fremden Verwaltungen zu ermitteln, kann unter Zugrundelegung der Einnahme- und Abrechnungsbeträge der Vorjahre keine Schwierigkeiten bereiten.

Eine wesentliche Änderung in der Form und im Aufdrucke der Fahrkarten tritt nicht ein. Das zu Beförderungsscheinen für Schulfahrten usw. bisher verwendete Papier eignet sich zur Aufbringung der Kassenzeichen nicht; die Beförderungsscheine wären aus stärkerem Kartonpapier (wie die geschriebenen Fahrkarten) herzustellen. Die jetzt üblichen Ordnungsnummern 1 bis 10 000 auf den Fahrkarten fallen weg. An ihre Stelle treten kleinere Ordnungsnummern 1 bis 100 für jedes Kartenpaket. Diese Nummern sollen die Bestandsaufnahme am Jahresschlusse erleichtern; sie ermöglichen die Feststellung des im Verkaufsschranke liegenden Bestandes jeder Fahrkartensorte ohne Zählung. Der Verwaltungsstempel ist als Prägestempel (mit Positiv und Negativ) gedacht; sein Fehlen auf einem Fahrausweis muß dem entwertenden oder sonst kontrollierenden Beamten auffallen. Die Übersichtlichkeit über die zu prüfenden Zahlen wird dadurch erhöht, daß der Preis der Fahrkarte nicht mehr rechts unten (unmittelbar über dem Trennungsstrich für den Kinderkartenabschnitt), sondern links oben aufgedruckt wird, so daß er unter dem von der Kasse registrierten Einnahmebetrage steht. Dies bedingt allerdings eine geringe Formänderung des Verkehrsverbandsmusters.

Die Registrierkasse prägt außer den angegebenen Merkmalen einen Serienbuchstaben als Kennzeichen der Fahrkartenausgabe, den Buchstaben „R" bei Karten, die zur Rückfahrt und den Buchstaben „K" bei Karten, die zum halben Fahrpreise ausgegeben werden, der Karte auf. Die Kinderkartenabschnitte fallen bei allen Fahrkarten des deutschen Binnenverkehrs (ausgenommen Buchfahrkarten) weg.

Zur Prüfung der Karten daraufhin, daß sie alle Merkmale einer zur Fahrt gültigen Fahrkarte tragen, stehen den Eisenbahnverwaltungen zur Verfügung:

1. Die Bahnsteigsperre der Abgangsstation,
2. die Zugschaffner,
3. die Zugkontrollöre,
4. die Bahnsteigsperre der Ankunftstation,
5. die Ankunftstation selbst und
6. die Verkehrskontrollen, die stichweise abgenommene Fahrkarten zu Prüfungszwecken herbeiziehen können.

Eine große deutsche Maschinenfabrik hat nach meinen Angaben eine Registrierkasse hergestellt, die sie zur Vorführung jederzeit bereit hält. Die Anschaffungskosten betragen für eine Kasse mit Einstellfähigkeit bis 99,99 ℳ, einer Haupt- und einer Kontrolladdition sowie mit Prägewerk entsprechend den vorstehenden Ausführungen etwa 11 000 ℳ, mit Einstellfähigkeit bis 999,99 ℳ etwa 2000 ℳ mehr. Für elektrischen Antrieb würde sich dieser Preis nochmals um 4500 ℳ erhöhen.

Die Beschaffungskosten erscheinen hiernach zwar beträchtlich, bei Berücksichtigung der Vorteile, die den Bahnverwaltungen durch die Einrichtung erwachsen, können sie aber nicht ins Gewicht fallen. Da gerade jetzt bei den Staatsbetrieben ein großes Angebot kriegsversehrter Männer und versorgungsbedürftiger Frauen vorliegt, sind Maßnahmen am Platze, die es ermöglichen, Leute mit weniger Vorbildung auch an solchen Stellen zu beschäftigen, wo nach den heutigen Einrichtungen immerhin gewisse Anforderungen in bezug auf Schreibgewandtheit für die Einstellung geltend gemacht werden mußten. Durch das vorgeschlagene Verfahren wird die Möglichkeit geboten, den Fahrkartenverkauf, der an sich ein rein mechanischer Vorgang ist, von allem unnötigen Rechnungs- und Schreibwerk zu befreien und ihn lediglich durch billige weibliche Arbeitskräfte ausführen zu lassen.

Die Vorteile, die für die Eisenbahnverwaltungen aus dem vorgeschlagenen Verfahren entspringen, sind im großen und ganzen folgende:

1. In den Fahrkartenverwaltungen fällt das Vergleichen der Anschlußnummern beim Prüfen der Bestellungen und das Eintragen der gelieferten Karten in Hauptbücher weg.

2. Bei den Fahrkartenausgaben sind die übernommenen Karten in den Bestandsbüchern nur noch mit der Stückzahl nachzuweisen. Die umfangreichen Bestandsaufnahmen bei den Kassenabschlüssen und die vierteljährlichen Abrechnungen fallen weg.

3. Für Stationen mit mehreren Fahrkartenausgaben ist nur noch eine Serie Fahrkarten zu drucken, die einem Beamten zur Verwaltung und bedarfweisen Abgabe an die einzelnen Ausgabestellen zu überweisen sind. Hieraus folgt, daß bedeutende Ersparnisse an Druck- und Materialkosten für tot daliegendes Kartenmaterial erzielt werden, denn die jetzt bei allen Fahrkartenausgaben eines größeren Bahnhofes aufliegenden Bestände könnten stark vermindert werden. Welch bedeutende Mengen Karten hierbei in Frage kommen, geht daraus hervor, daß ein großer Bahnhof, auf dem zurzeit 7½ Millionen Fahrkarten liegen, bei Einführung meines Verfahrens mit dem fünften Teil auskommen würde.

4. Alle Übergaben der Schrankvorräte bei Dienstwechsel erübrigen sich. Während zurzeit jeder Inhaber einer größeren Fahrkartenausgabe seine besonderen Kartenbestände einschließlich mitunter sehr erheblicher Vorräte zu führen und zu verwalten hat, die er bei Dienstwechsel verschließen muß, genügt nach dem neuen Verfahren eine einfache Kassenübergabe nach der von der Registrierkasse angezeigten Einnahmesumme.

5. Aus einem Schranke können zu gleicher Zeit mehrere Bedienstete Fahrkarten verkaufen. Da der Einnahme-

betrag für jede zur Fahrt gültige Karte durch die Registrierkasse verrechnet wird, ist es gleichgültig, welcher Verkäufer die Karte dem Schranke entnommen hat. Jeder Verkäufer muß aber eine besondere Registrierkasse bedienen. Zur Beschleunigung der Abfertigung können auch Hilfskräfte die Karten aus den Schränken entnehmen und den Kassenbeamten am Schalter zubringen.

6. Erheblich und für die Frage, ob dem Vorschlage näher zu treten sein wird, ausschlaggebend sind die geldlichen Vorteile, die sich für die Eisenbahnverwaltungen ergeben. Die Ersparnis an Personalkosten wird nicht nur die Beschaffungskosten der Registrierkassen decken, sondern nach erheblichen Abschreibungen noch einen beträchtlichen Gewinn erzielen lassen, selbst wenn zu Zeiten lebhaften Verkehrs an einer Stelle sich mehr Schalterbedienung erforderlich machen sollte als bisher.

Ich berechne die Beschaffung der Registrierkassen für den gesamten Bereich der Reichseisenbahnen mit 30 000 Stück zu je 12 000 ℳ auf rd. 360 Millionen Mark. Der Aufwand für Verzinsung dieses Anlagekapitals und für die Unterhaltung der Kassen wird durch Einstellen billigerer Arbeitskräfte in den Schaltern und durch den Wegfall zahlreichen Personals des inneren Verwaltungsdienstes weit überholt. Hierzu kommt die weitere Ersparnis an Karten- und Abrechnungsmaterial (Vordrucke). Die Gesamtersparnis im Abfertigungs- und im Kontrolldienst kann bei vorsichtiger Berechnung auf jährlich rd. 20 Millionen Mark geschätzt werden. Die Ersparnisse an Personalkosten im inneren Dienst der Verwaltungen entstehen im wesentlichen durch Minderarbeiten in den Fahrkartenverwaltungen, durch den Wegfall der umfangreichen Rechnungsprüfungen und Einnahmebuchungen in den Verkehrskontrollen und durch Vereinfachung der zu den statistischen Berichten aufzustellenden Unterlagen. Da diese den jährlich nur einmal zu liefernden Verkaufsnachweisungen entnommen werden, werden mindestens zwei Drittel des mit der Aufstellung der Statistik beschäftigten Personals entbehrlich.

7. Die zeitraubenden Kassenrevisionen, bei denen jedesmal die Bestände aufgenommen werden und der seit dem letzten Rechnungsabschluß erzielte Erlös für verkaufte Fahrkarten festgestellt werden muß, können wegfallen, oder sie brauchen sich zum mindesten nur auf Überwachung der Geldgebarung und auf die richtige Buchung der gelieferten Fahrkarten zu erstrecken.

8. Unterschlagungen von Fahrgeldern sind ausgeschlossen, da der Fahrpreis für jede ausgegebene Karte sofort in der Registrierkasse gebucht wird. Fahrkarten, die nicht durch die Kasse gegangen sind, berechtigen nicht zur Fahrt. Der sehr naheliegende Einwand, daß das Verfahren einen Anreiz zu Fälschungen bieten könne, dürfte bei eingehender Würdigung der Verhältnisse nicht stichhaltig sein. Die Möglichkeit, die drei Merkmale einer gültigen Fahrkarte: den Verwaltungsstempel, den Tagesstempel und den zweiten Eindruck des Fahrpreises in Tiefprägedruck auf die Fahrkarte aufzubringen, dürfte geringer sein, als diejenige, eine Fahrkarte zu drucken und mit dem Tagesstempel zu versehen. Der Verwaltungsstempel namentlich, der den Fahrkarten bisher in kaum sichtbarer Weise aufgedruckt ist, bietet schon an sich eine Sicherheit gegen Fälschungen. Er soll wesentlich größer gehalten werden als bisher, seine Nachahmung wäre jedenfalls derart kostspielig, daß sich eine Fälschung einzelner Fahrkarten schon des Kostenpunktes wegen nicht lohnte. Die erwähnte Nachahmung der drei Gültigkeitszeichen in größerem Umfange anzuwenden, könnte aber nur dann in Frage kommen, wenn geheimer Handel mit Fahrkarten betrieben würde. Für die amtlichen Fahrkartenausgaben, denen die in Privathänden befindlichen gleichzuachten wären, wäre ein solcher Betrug im großen ausgeschlossen, da der Käufer einer Fahrkarte die Anzeige des bezahlten Fahrgeldes durch die Registrierkasse verlangen kann, worauf durch Schalteranschlag noch ausdrücklich hingewiesen werden könnte.

9. Da auch geschriebene Fahrkarten durch die Kasse gehen müssen, sind die jetzt zahlreichen Fälschungen solcher Karten unmöglich gemacht, denn der Verkäufer kann die Karte zu keinem anderen Preise abgeben, als den er wirklich eingenommen hat. Er kann also auf die Fahrkarte nicht einen höheren Preis und eine weitere Strecke schreiben, als auf den Stamm, da der Betrug durch den aus der Karte ersichtlichen Aufdruck des eingenommenen Fahrgeldes sofort erwiesen ist. Auch die nachträgliche Änderung des Fahrgeldes und der Zielstation auf dem Stamm ist zwecklos, da der bei Ausgabe der Karte eingenommene Fahrgeldbetrag registriert und demnach schon verrechnet ist.

10. Der Mangel, daß Fahrkarten ohne Verwaltungsstempel in den Verkehr kommen, ist ebenfalls behoben, da die Registrierkasse den Verwaltungsstempel jeder Fahrkarte kennbar aufprägt.

11. Die Kassensicherheit wird durch das vorgeschlagene Verfahren wesentlich erhöht. Alle Einrichtungen des Fahrkartenverkaufs kranken an der Unsicherheit, daß bei Schaltern mit Personalwechsel nie die Gewißheit besteht, daß das eingenommene Fahrgeld wirklich abgeliefert ist. Bei solchen Schaltern kann keine Kontrolle das vorzeitige Verkaufen von nicht an der Reihe befindlichen Fahrkarten verhüten. Die Kassenübergaben können sich lediglich auf das Vergleichen der anliegenden Nummer erstrecken, da das Durchzählen der gesamten Bestände bei jedem Dienstwechsel ausgeschlossen ist. Dadurch wird das Fehlen einer Karte, die von einem ungetreuen Beamten absichtlich verkauft worden ist, naturgemäß immer einen Unschuldigen belasten, denn der Dieb selbst wird, wenn die fehlende Fahrkarte gerade bei ihm an die Verkaufsreihe kommt, stets Mittel und Wege finden, sich durch eine neue Unredlichkeit schadlos zu halten. Auch das Typenverfahren schützt nicht gegen derartige Veruntreuungen. Wenn ein Beamter absichtlich vorverkauft, um sich den eingenommenen Fahrgeldbetrag anzueignen, so braucht er nur seine Type aus dem Tagesstempel zu entfernen, und niemand wird ihm sein unredliches Tun beweisen können. Das Typenverfahren hat zwar zur Aufklärung von Unstimmigkeiten, die sich bei der Abrechnung in Wechselschaltern ergaben, gute Dienste geleistet. Unredlichkeiten zu verhindern ist es aber nicht imstande. Bei Verwendung von Registrierkassen ist, wie schon oben dargelegt, die Übergabe der Kartenbestände überflüssig. Alle Mängel der Wechselschalter sind damit behoben.

12. In weit größerem Umfange, als bisher, kann der Verkauf von Fahrkarten Stadtverkaufsstellen übertragen werden. Warenhäuser, Zigarrengeschäfte, Schankwirtschaften usw. werden gegen eine Verkaufsgebühr den Fahrkartenverkauf gern übernehmen. Die Ausgabestellen der Bahnhöfe werden hierdurch wesentlich entlastet. Der mit dem Mitteleuropäischen Reisebüro bestehende Vertrag, nach dem diesem das alleinige Recht zusteht, Fahrkarten außerhalb der Bahnhöfe zu verkaufen, muß gelöst werden.

Um den Eisenbahnverwaltungen die große Ausgabe für die Beschaffung der Registrierkassen zu ersparen, wäre der Gedanke zu erwägen, durch Beteiligung von Großbanken und der die Kassen liefernden Maschinenfabriken ein großes Unternehmen zu gründen, das sämtliche Registrierkassen beschafft, in den selbständigen Fahrkartenausgaben und in den Stadtverkaufsstellen den Fahrkartenverkauf gegen Verkaufsgebühr übernimmt, für alle anderen Fahrkartenausgaben aber die Kassen gegen einen gewissen Anteil vom Verkaufserlös zur Verfügung stellt. Der Nutzen der Eisenbahnverwaltungen würde dadurch noch größer ausfallen, da sie außer den gänzlich wegfallenden Personalbezügen noch die Aufwendungen an Ruhegehältern und Hinterbliebenenfürsorge sparten.

Die Notlage Deutschlands drängt zu Entschlüssen. Allgemein wird die Vereinfachung und Verbilligung des Verwaltungsdienstes der Reichs-, Staats- und Gemeindebehörden als Mittel zur Besserung unserer finanziellen Schwierigkeiten gefordert. Aber nur große Verwaltungsänderungen werden in der Lage sein, wesentliche Ersparnisse zu schaffen. Die Herabsetzung der Verwaltungskosten auf das niedrigste Maß in allen Zweigen des gewaltigen Betriebes muß das erstrebenswerte Ziel jedes Finanztechnikers sein, das aber nicht durch unzulängliche Verschiebungen der Zuständigkeitsgrenzen einzelner Behörden oder Organe, sondern nur mittels durchgreifender Änderung ganzer Verwaltungseinrichtungen erreicht werden kann. Mit der Anhänglichkeit an liebgewordene, in Fleisch und Blut übergegangene Einrichtungen muß gebrochen werden. Das Wohl des Einzelnen muß zurücktreten hinter dem Nutzen, der für die Allgemeinheit erzielt werden kann.

Ich stelle meinen Vorschlag, der gewaltige Änderungen in der bisherigen Handhabung des Fahrkartenverkaufsdienstes und in der Buchung und Verrechnung der Einnahmen im Personenverkehr herbeiführen würde, zur Erwägung. Inwieweit das Verfahren auch im Gepäck-, Expreßgut- und Güterverkehr angewendet werden könnte, wäre abzuwarten. Jedenfalls wird sich versuchsweise die Anwendung oder die probeweise Einführung zunächst in einem Zweige des Eisenbahnverkehrsdienstes empfehlen.

Kohlennot.

Von Regierungsbaumeister Werner, Gleiwitz.

Das Gespenst der Kohlennot bedrückt seit den Novembertagen 1918 in ungeheurer Weise das Wirtschaftsleben. Eine Erhöhung der Kohlenproduktion ist nur dann von Wert, wenn gleichzeitig die Mittel zum Abtransport gefunden werden. In besonderer Sorge werden die Stadtgemeinden auch in diesem Jahre sein, wie sie wohl wieder die nach Kohle schreienden Haushaltungen, Gas- und Elektrizitätswerke befriedigen sollen. Selbst die in der Nähe des oberschlesischen Kohlenbezirks liegenden Städte Oppeln, Brieg, Ohlau, Breslau usw. bleiben von dieser Sorge nicht verschont, obwohl sie an der kanalisierten Wasserstraße der Oder liegen. Der Umschlag in dem zweitgrößten Flußhafen Cosel kann infolge der allgemeinen Eisenbahnnot nicht auf die Höhe gebracht werden, die sich mit seinen vorzüglichen technischen Einrichtungen erreichen lassen müßte. Man ist daher bereits im Vorjahre auf Veranlassung der genannten Städte bis an die Grenze des oberschlesischen Kohlenbezirks auf dem Klodnitzkanal nach Gleiwitz mit Schiffen vorgestoßen. Leider sind die Ausmaße dieser Schiffe infolge der geringen Abmessungen der 18 Schleusen nicht sehr erheblich und bewegen sich in den Grenzen von 50 bis 135 t Tragfähigkeit, während auf der Oder Schiffe von mehr als 500 t verkehren können. Die Schiffsunternehmer waren bald an der Arbeit, den Klodnitzkahnraum mit allen Kräften zu vermehren durch Heranziehung kleinerer Fahrzeuge aus anderen deutschen Gewässern und durch Bau neuer Fahrzeuge. Es werden dem Vernehmen nach in der gegenwärtigen Schiffahrtsperiode so viel Kähne auf dem Klodnitzkanal zur Kohlenabfuhr zur Verfügung stehen, daß immerhin die Möglichkeit zur Abfuhr erheblicher Kohlenmengen auf dem Kanal besteht. Es ist diese Abfuhr um so bemerkenswerter, als durch sie die vollspurige Hauptbahn nicht in Anspruch genommen wird. Es führt nämlich die den ganzen Industriebezirk bestreichende staatliche Schmalspurbahn als äußerster Ausläufer direkt an den Klodnitzkanal in Gleiwitz. Hier wird die Kohle in die seitlich an einem Bollwerk stehenden Kähne mit Hand geschaufelt. Die Beladung eines Kahnes erfordert auf diese Weise einen Zeitraum von 1—2 Tagen, je nach Größe des Kahnes.

Es zeigte sich bald, daß die vorhandenen Anlegestellen für einen größeren Verkehr nicht ausreichten, und es ist das Verdienst des Vorstandes des Wasserbauamts Gleiwitz, alle Möglichkeiten der Vermehrung des Umschlages geprüft und zweckmäßige Vorschläge lebhaft gefördert zu haben. Die ständig wachsende Zunahme des Kahnraums auf dem Kanal zeigte aber auch besonders die Unzulänglichkeit der Umschlagseinrichtungen aus der Schmalspurbahn in die Schiffe. Man ging notgedrungen zu dem Mittel über, die Kohle mit Lastkraftwagen und Straßenzugmaschinen von den Gruben an den Kanal zu schaffen, ungeachtet der gegenüber der Schmalspurbahnfracht um das Vielfache höheren Transportkosten. Die großen Geländeflächen im abgegrenzten Teil des Gleiwitzer Hafens wurden vom Wasserbauamt für die Ablagerung der Kohlen zur Verfügung gestellt, die vorhandenen Ufermauern an der Schiffswendestelle im Hafen dienen als Anlegestellen. So konnten in der Zeit des Stillstandes der Schiffahrt erhebliche Kohlenmengen an den Kanal geschafft werden, die nun, nachdem die Schiffahrt bei gutem Wasser lebhaft eingesetzt hat, mittels Handkarren in den Kahn geladen werden. Mutet der Betrieb in unserer Zeit moderner Technik auch etwas mittelalterlich an, so zeigt er andererseits doch, wie ungeheuer groß die Kohlennot im Lande sein muß.

Unaufhörlich rattern die Lastkraftwagen und Straßenzugmaschinen mit Kohle beladen von den Gruben durch die Stadt Gleiwitz nach dem Hafen am Klodnitzkanal. Die Landstraße aber für die Beförderung von Massengütern auf größere Entfernungen parallel zur Eisenbahn zu wählen, muß vom Standpunkte neuzeitlicher Verkehrstechnik aus als Übel angesehen werden, besonders in einem Lande wie Oberschlesien, das mit einem außerordentlich engmaschigen Netz von voll- und schmalspurigen Eisenbahnen in Staatshänden versehen ist. Näher darauf einzugehen, würde an dieser Stelle zu weit führen. Jedenfalls wird für den Massengütertransport auf dem Lande stets die Eisenbahn maßgebender Faktor bleiben müssen, wenn wir wieder zu gesunden Wirtschaftsverhältnissen im Lande kommen wollen.

Von diesem Gesichtspunkte aus wird auch die Kohlenumschlagfrage vom Land- auf den Wasserweg zu betrachten sein. Nur die Eisenbahn wird berufen und in der Lage sein, hier einen ausschlaggebenden Wandel zu schaffen. Darüber wird auch der Nichtfachmann ohne Zweifel sein, wenn er sieht und hört, mit welcher geringen Geschwindigkeit und dabei mit welch ohrenbetäubendem Lärm der Lastkraftwagen 4—5 Tonnen Kohle auf der Straße fortbewegt, während selbst nur eine Schmalspurmaschine in einem Zuge etwa 300 t mit einem Vielfachen der Geschwindigkeit des Lastkraftwagens an den Kanal bringt. Um zu den Leistungen auch nur einer Schmalspurbahnmaschine zu kommen, müßte also das Vielfache von 60—70 Kraftwagen eingestellt werden. Mit der Eisenbahn wird also der Lastkraftwagen nicht in Wettbewerb treten können. Ihm werden andere Aufgaben im Transportwesen zugewiesen werden müssen.

Sollte aber die Eisenbahn für ein erheblich vermehrtes Anfahren von Kohle nach dem Umschlaghafen Gleiwitz in Frage kommen, so mußte eine zeitgemäße Umschlaganlage geschaffen werden, mit deren Hilfe ein Schmalspurbahnzug ohne zeitraubende Rangierarbeit in einem Bruchteil der bisher notwendigen Zeit entladen werden kann.

Eine solche Anlage ist im Laufe des Winters nach Überwindung vieler Schwierigkeiten gebaut und Anfang April in Betrieb genommen worden. Dem Entwurf lag der Gedanke zugrunde, daß der gesamte Betrieb dem Gesetz der Schwerkraft zu folgen habe. Aus diesem Grunde war es schwierig, bei den beschränkten Raumverhältnissen in der Stadt und im Hafen auf der von der Schmalspurbahn bestrichenen Seite des Klodnitzkanals eine geeignete Stelle zu finden. In dankenswerter Weise haben Wasserbauamt, Magistrat und Oberschlesische Eisenindustrie in Gleiwitz dazu beigetragen, daß als einzig geeigneter Ort für die Baustelle die Kanalstrecke an der Fabrikstraße unterhalb der Schleuse 18 zwischen dieser und der Schlachthofbrücke gewählt werden konnte. Nur hier war es in gegenwärtiger Zeit ungeheurer Baustoffpreise möglich, den Gedanken des Schwerkraftbetriebes für die Anlage zu verwirklichen. Hier stand das Schleusengefälle von etwa 2 m und die Steigung der Schmalspurbahn von etwa 1,6 m (auf die Straßenkrone der Schlachthofbrücke) zur Verfügung. Es war daher möglich, eine Anlage zu errichten, bei der Eisenbahn und Wasserstraße in der Längsrichtung senkrecht übereinander angeordnet sind.

An der Schlachthofbrücke zweigt von dem vorhandenen Schmalspurbahngleis das nach der Umschlaganlage führende Gleis mit leichtem Gefälle ab. Die Anlage selbst besteht aus einer auf Pfählen ruhenden Holzkonstruktion, auf der sich das Zuführungsgleis wieder in zwei Gleise gabelt, so daß zwei Reihen Eisenbahnwagen über dem Schiff zwecks gleichzeitiger Entladung Aufstellung nehmen können. Auf diese Weise erfolgt die Beladung des Schiffes in ganzer Breite und Länge

gleichmäßig, ohne daß der Schiffer einen seitlichen Ausgleich der Ladung vorzunehmen braucht.

Die Wagen werden nicht wie in Coselhafen gekippt. Die Anlage ist vielmehr dem vorhandenen Wagenmaterial der Schmalspurbahn angepaßt. In Betracht kommen die Selbstentladewagen der Bauart Ziehl und Malcher, bei denen nach Öffnung der Seitenwände und -klappen die völlige Entleerung des Wagens durch die Schwerkraft erfolgt. Ein großer Teil dieser Wagen konnte bisher ihrem eigentlichen Zweck entsprechend nicht verwendet werden. Sie werden auf den Freiladestraßen und in den Kohlenhöfen wie Flachbodenwagen mit festen Seitenwänden behandelt und über die Bordwand mit Schaufeln in die Straßenfuhrwerke und in die Kohlen- oder Fabrikhöfe entladen.

Die Eisenbahnverwaltung wird in Erkenntnis der Wichtigkeit der Verbesserung der Umschlaganlagen in Gleiwitz die neugeschaffene Anlage begrüßen, besonders wegen der außerordentlichen Beschleunigung des Wagenumlaufs, die durch die schnelle Entladung der Patentwagen auf der neuen Umschlaganlage erzielt wird. Ist es doch möglich, 20—25 Wagen, gleich einer Kahnladung von 120—130 t, mittels der Patentwagen in einer Stunde zu entladen. Die Wagen stehen also nach ganz kurzer Zeit zur Rückfahrt nach den Gruben und Wiederbeladung bereit. Nach Entladung der Wagen über dem Kahn rollen sie ohne Richtungswechsel, dem Gesetz der Schwere folgend, über ein stärker geneigtes Ablaufgleis in ein besonderes Leerwagengleis, das parallel zum Hauptgleis an der Schleuse entlang läuft. Von hier aus werden sie bei der nächsten Bedienung der Anlage mit beladenen Wagen von der zurückfahrenden Maschine mitgenommen. Nötig ist nur, daß die Gruben für die neue Umschlaganlage auch ausschließlich nur Ziehlsche Selbstentlader oder Wagen mit festem Dreiecksboden beladen. Da diese Wagen in großer Zahl vorhanden sind und von vielen Kohlenbeziehern nicht gewünscht werden, so wird ihre Verwendung für die neue Umschlagstelle um so weniger Schwierigkeiten bereiten. Eine ähnliche Vorschrift besteht ja bereits für die Kohlensendungen nach dem Hafen in Cosel, für den nur Wagen mit Kippvorrichtung beladen werden dürfen. So wird nunmehr bald mit einer erheblichen Steigerung des Kohlenumschlags aus der Schmalspurbahn in die Schiffe in Gleiwitz gerechnet werden können, ohne daß der Wagenpark der Eisenbahn erhöht zu werden braucht. Auch der Reichskohlenkommissar wird die Anlage begrüßen, wird es ihm doch ohne Benutzung der Hauptbahn möglich sein, infolge der schnellen Entladung der Eisenbahnwagen mehr Kohle den an der Wasserstraße liegenden Verbrauchern zuzuteilen.

Von wesentlicher Bedeutung ist die neue Anlage aber für die finanzielle Seite der Eisenbahnverwaltung und somit für die Allgemeinheit, wie folgende Betrachtungen zeigen sollen. Eingeweihten ist die schwierige Rangierarbeit der Maschinen an den alten Umschlagstellen bekannt. Oft müssen hier, um wenige leere Wagen an vielen Stellen herauszuziehen, größere Gruppen beladener Wagen mit vorgezogen und dann wieder zurückgestoßen werden. Bei der neuen Anlage wird eine geschlossene Gruppe von 20—30 Wagen auf einmal zugestellt und ein fertiggestellter Leerzug aus dem Leerwagengleis auf dem Rückwege ohne jede Rangierarbeit mitgenommen.

Noch interessanter aber ist es, die Standgeldfrage in den Bereich der Betrachtungen zu ziehen. War eine rechtzeitige Entladung der Wagen bei stärkerer Kohlenanfuhr infolge der unzureichenden Umschlaganlagen nicht möglich, so wurde für die ersten 24 Stunden Fristüberschreitung für den Wagen ein Standgeld von 2 ℳ erhoben. Nimmt man nun an, daß ein Schmalspurwagen innerhalb 24 Stunden eine Reise von den Gruben nach dem Gleiwitzer Hafen machen kann, was bei schneller Entladung der Wagen möglich ist, so bringt er der Eisenbahnverwaltung bei einem Ladegewicht von 6 t und einem Durchschnittsfrachtsatz von 7 ℳ je Tonne eine tägliche Einnahme von $6 \times 7 = 42$ ℳ. Dem steht bei säumiger Entladung ein Standgeld von 2 ℳ gegenüber. Es beträgt also der Einahmeausfall 40 ℳ je Tag für jeden nicht rechtzeitig entladenen Wagen. Nimmt man etwa einen Zug von 60 Wagen täglich als standgeldpflichtig an, so würde der jährliche Einnahmeausfall bei 300 Arbeitstagen betragen: $40 \times 60 \times 300 = 720\,000$ ℳ allein an einer Stelle. Aus diesem Beispiel ist zu ersehen, wie ungeheuer wichtig ein schnelles Entladen der Eisenbahnwagen auch für die Staatsfinanzen und somit für die Allgemeinheit ist, denn jeder derartige Einnahmeausfall muß letzten Endes wieder durch Tariferhöhungen gedeckt werden.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Reichsverkehrsminister Groener bringt in der ersten Nummer des „Reichsverkehrsblatts“ seine Ernennung zur Kenntnis und begleitet seinen Amtsantritt durch folgende Worte:

„In Erinnerung an die gemeinsame Arbeit, die mich in Frieden und Krieg mit den deutschen Eisenbahnverwaltungen verbunden hat, und in Anerkennung der glänzenden Leistungen des Eisenbahnpersonals im Kriege übernehme ich das schwere Amt. In den alten Beziehungen, die wir vertrauensvoll erneuern wollen, erblicke ich eine gute Bürgschaft für das einmütige Zusammenwirken aller Kräfte und für die Erfüllung der ungeheuren Aufgaben, die der wirtschaftliche Wiederaufbau unseres Vaterlandes an das gesamte Verkehrswesen stellt.“

— Die Verkehrslage im Ruhrrevier. (Vgl. Nr. 45, S. 520 d. Ztg.) Die Kohlenförderung der Zechen im Ruhrrevier ging in der Woche vom 28. Juni bis 3. Juli zurück. Die Beteiligung an den vertraglich zu verfahrenden Überschichten nimmt ab. Eine Reihe von Belegschaften stellte auf Beschluß des Betriebsrates die Überschichten ein. Als Hauptgrund hierfür wird die Brotversorgung bezeichnet. Weiterhin ist zu berücksichtigen, daß die Förderung in den ersten Tagen des Monats stets geringer zu sein pflegt, und daß eine Anzahl Belegschaftsmitglieder zur Abstimmung beurlaubt worden ist. Der Abtransport ging unter diesen Umständen glatt von statten. Von den Lagerbeständen wurden etwa 37 000 t abgefahren, so daß sie sich am 3. Juli nur noch auf 211 395 t beliefen. Die Wagengestellung betrug werktäglich 19 100 Wagen gegen 20 750 t in der Vorwoche. (Der katholische Feiertag am 29. Juni ist hierbei — ebenso wie bei den folgenden Zahlen — nicht berücksichtigt.) Noch größer war der Rückgang im Brennstoffumschlag der Duisburg-Ruhrorter Häfen; hier wurden werktäglich 26 360 t gegenüber 52 480 t erzielt. Der Umschlag in den Kanalzechenhäfen ging von 28 900 t auf 26 000 t zurück. Der Wasserstand des Rheines ist immer noch gut; leider hat aber infolge der beträchtlichen Abtransporte in den letzten Wochen die für den Oberrhein in Betracht kommende Schleppkraft erheblich nachgelassen, so daß auf der Ruhrorter Reede zahlreiche Kähne auf das Abschleppen stromaufwärts warten. Kahnraum steht im Rheingebiet noch genügend, im Kanalgebiet sogar reichlich zur Verfügung.

— Unterbringung von Kindern der Eisenbahnflüchtlinge auf dem Lande. Die Eisenbahndirektion Stettin hat an ihre Dienststellenvorsteher usw. folgende Verfügung gerichtet:

Die Kinder vieler aus den abgetretenen Gebieten geflüchteten Eisenbahner haben unter mangelhafter Ernährung bei zumeist völlig unzureichender Unterkunft gegenwärtig sehr zu leiden. Während der bevorstehenden Sommerferien würde vielen entkräfteten Kindern ein Landaufhalt bei guter Hausmannskost zur Stärkung und Erhaltung ihrer Gesundheit und Widerstandsfähigkeit dringend nötig sein. Wirksame, schnelle Hilfe ist hier geboten. Sie kann nur aus dem großen Kreise der in ländlicher Gegend wohnenden Eisenbahnerfamilien gebracht werden. An diese ergeht daher die dringende Bitte, ein oder zwei Flüchtlingskinder während eines Teils oder der ganzen Ferienzeit bei sich aufzunehmen, soweit die Möglichkeit hierzu gegeben ist und die Familienverhältnisse es gestatten. Zu dieser hochherzigen Tat sollte jede Eisenbahnerfamilie, die einigermaßen in geordneten Verhältnissen lebt und nicht selbst mit Ernährungsschwierigkeiten zu kämpfen hat, bereit sein und ihre Türen den Flüchtlingskindern nicht verschließen. Mit Rücksicht auf die große Zahl der Flüchtlingskinder wäre es erwünscht, wenn unsere Beamten und Bediensteten auch ihren privaten Bekanntenkreis auf dem Lande für die Aufnahme von Flüchtlingskindern interessieren würden.

Die Dienststelleninhaber wollen sofort diejenigen Bediensteten und Privatpersonen namhaft machen, welche zur Aufnahme von Flüchtlingskindern bereit sind, und dabei angeben die Wohnung der Betreffenden, wieviel Kinder (ob Knaben oder Mädchen) und in welchem Alter diese erwünscht sind, von wan bis wann die Aufnahme der Kinder erfolgen kann, und ob und in welcher Höhe Entschädigung dafür gewünscht wird. Die Flüchtlinge, die für ihre Kinder Landaufenthalt während der Sommerschulferien wünschen, haben sogleich dem zuständigen Dienststellenvorsteher Anzahl, Alter und Geschlecht der Kinder anzugeben, g. F. auch, ob Kinder krank sind und worin die Krankheit besteht. Für ausreichende Wäsche und Kleidung müssen die Flüchtlinge selbst sorgen. Besuch der Kinder während des Ferienaufenthaltes kann

den Eltern nur bei Krankheitsfällen gestattet werden, damit die Pfleger der Kinder nicht unnötig in Anspruch genommen werden. Die Dienststellenvorsteher, Kontrolleure und Amtsvorstände wollen diese Fürsorge tatkräftig unterstützen und den in Betracht kommenden Bediensteten beratend zur Seite stehen.

— **Berlin-Paris.** Die durchgehende Schnellzugverbindung zwischen Berlin und Paris dürfte, wie die „Dt. Allg. Ztg." meldet, in kurzer Zeit verwirklicht werden. Die Verhandlungen zwischen den beteiligten Eisenbahnverwaltungen haben bereits dazu geführt, die Züge zu bestimmen, die dafür nutzbar gemacht werden sollen. Aus Berlin soll dies der D-Zug 14 sein, der die Friedrichstraße 12,25 nachmittags verläßt und schon jetzt durchgehende Wagen nach Ostende zum Anschluß nach London führt. Der weitere Fahrplan für die Pariser Wagen ist demnach ab Hannover 5,03 nachmittag, an Köln 12,07. Der Zug geht über Wanne und Oberhausen. Zurück sollen die Wagen verkehren: ab Köln 9,02 abends in D-Zug 5, an Hannover 3,45 vormittags, an Berlin, Friedrichstraße 8,18 vormittags. Es ist in Aussicht genommen, Wagen 1. und 2. Klasse zwischen Berlin und Paris durchzuführen. Ein besonderer Zuschlag wird nicht erhoben. Ebensowenig ist vorläufig beabsichtigt, den Nordexpreß als Luxuszug wieder aufzunehmen.

— **Personalnachrichten.** Bei dem Reichs-Verkehrsministerium, Zweigstelle Preußen-Hessen, sind folgende Änderungen eingetreten:

Die Reichsregierung hat die Regierungsräte Fritz in Königsberg (Pr.), Dr. jur. Lochner in Erfurt, Mantell in Halle (Saale), Richtsteig in Elberfeld, Dr. jur. Kroehling in Mainz und Gehr in Frankfurt (Main) zu Oberregierungsräten und die Regierungs- und Bauräte Otto Hoffmann in Erfurt, Wilhelm Niemann in Magdeburg, Gustav Meyer in Münster (Westf.), Friedrich Fuchs in Berlin, Modrze in Breslau, Schweimer in Essen, Engelbrecht in Magdeburg und Emil Krause in Berlin zu Oberregierungsbauräten ernannt.

Es sind verliehen planmäßige Stellen: für Mitglieder der Eisenbahndirektionen und des Eisenbahn-Zentralamts: den Regierungsräten Zorll in Hannover und Dr. jur. Esser in Köln, den Regierungs- und Bauräten Gödecke in Magdeburg, Schloe in Erfurt, Ernst Kraft unter Versetzung von Dortmund nach Frankfurt (Main), Wickmann in Erfurt, Kleinmann in Kattowitz, Gustav Koehler unter Versetzung von Darmstadt nach Cassel, Ruthemeyer in Cassel und Mörchen in Berlin; — für Vorstände der Eisenbahn-Betriebsämter: den Regierungsbaumeistern des Eisenbahnbaufachs Jaeger in Kreuzburg (Oberschles.), Aust unter Versetzung von Bebra nach Schneidemühl, Brückmann in Wesel, Max Schulze in Halberstadt, Parow in Breslau, August Hammer in Siegen, Buddenberg in Dortmund, Pückel in Mainz, Weikusat in Beuthen (Oberschles.) und Ritter in Essen; — für Vorstände der Eisenbahn-Maschinen-, Werkstätten- usw. Ämter: den Regierungsbaumeistern des Maschinenbaufachs Erich Schulze, z. Z. in Berlin, Reichenheim in Berlin, Karl Vogt, Schinke und Janisch in Breslau, Paul Wagner in Charlottenburg, Reuter in Dortmund und v. Lösecke, z. Z. in Berlin; — dem Eisenbahn-Werkstättenvorsteher Rechnungsrat Trenkel in Marienburg, den Eisenbahningenieuren Jipp, unter Versetzung von Kattowitz nach Gleiwitz, Köhler in Saarbrücken-Burbach und Egenolf, unter Versetzung von Köln nach Euskirchen, den Eisenbahn-Betriebsingenieuren Jansen, unter Versetzung von Paderborn nach Arnsberg (Westf.), Krause in Neumünster, Sondergeld, unter Versetzung von Leinhausen nach Recklinghausen, Triesselmann, unter Versetzung von Wittenberge nach Königsberg (Pr.), Valentin, unter Versetzung von Breslau nach Ratibor, und Scheffler in Oppeln; — für Regierungsbaumeister: den Regierungsbaumeistern des Eisenbahnbaufachs Nierhoff in Dortmund, Odenbach in Halle (Saale), Richard in Rotenburg (Hann.), Lindenberg in Essen, Krauter in Stettin und Mangold in Mainz, den Regierungsbaumeistern des Eisenbahn- und Straßenbaufachs Dr.-Ing. Wilhelm Müller in Mainz, Kotzulla in Kattowitz, Johannes Greve in Saarbrücken, Karl Weber in Braunschweig, Nadler in Essen, Deutschkron in Sorau (Niederlaus.), Kracht und Petzold in Duisburg, Brandes in Birkenwerder und Arthur Müller in Münster (Westf.), sowie den Regierungsbaumeistern des Maschinenbaufachs Gantzer in Magdeburg, Schwering in Köln und Hoepner in Berlin.

Dem Regierungs- und Baurat Heidensleben in Aschersleben ist die Stellung des Vorstandes des Eisenbahn-Betriebsamts 1 daselbst übertragen.

Der Regierungsassessor Dr. jur. Giessner in Berlin ist der Zweigstelle Preußen-Hessen des Reichsverkehrsministeriums zur aushilfsweisen Beschäftigung und der Regierungsassessor Dr. jur. Pischel in Berlin dem Eisenbahn-Zentralamt zur Beschäftigung überwiesen.

Versetzt sind: der Präsident der Eisenbahndirektion Gutbrod, bisher in Cassel, als Präsident des Eisenbahn-Zentralamts nach Berlin, der Ober- und Geheime Regierungsrat Melchers, bisher in Breslau, zur Eisenbahndirektion nach Münster (Westf.), der Regierungsrat Gall, bisher in Königsberg (Pr.), als Mitglied der Eisenbahndirektion Osten nach Berlin, der Regierungsassessor Dr. jur. Oehren, bisher in Frankfurt (Main), zur Eisenbahndirektion nach Mainz, die Regierungs- und Bauräte Ewig, bisher in St. Wendel, nach Kreuznach als Vorstand des dorthin verlegten Eisenbahn-Betriebsamts St. Wendel, Mirauer, bisher in Nordhausen, nach Paderborn als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte 1 Hbf. daselbst, Hintze, bisher in Halberstadt, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Nordhausen, Peter, bisher in Ratibor, zum Eisenbahn-Zentralamt nach Berlin und Riemer, bisher in Paderborn nach Halberstadt als Vorstand des Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst; — die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Ehlers, bisher in Schneidemühl, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Dortmund, Tillinger, bisher in Mohrungen, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Aschersleben, August Hammer, bisher in Elberfeld, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts nach Siegen, Friedrich Kröh, bisher in Magdeburg, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts 3 nach Darmstadt, Grohnert, bisher in Aachen, als Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung nach Stolberg, Bretschneider, bisher in Köln, zum Eisenbahn-Betriebsamt nach Aachen, Zwach, bisher in Berlin, zum Eisenbahn-Betriebsamt nach Bielefeld; — der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Fortlage, bisher in Dortmund, nach Cottbus als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, die Eisenbahn-Verkehrsinspektoren, Eisenbahndirektor Namenhauer, bisher in Crefeld, als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Hameln, Engelmann, bisher in Lyck, als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Eisenach und Schönemann, bisher in Cüstrin, als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts 4 nach Berlin.

Zum Eisenbahn-Verkehrsinspektor sind ernannt: der Eisenbahn-Verkehrskontrolleur Richard Scholz unter Versetzung von Neisse nach Tilsit und Übertragung der Stellung des Vorstandes des Eisenbahn-Verkehrsamts daselbst und der Eisenbahn-Obersekretär Karl Krafft in Berlin unter Übertragung der Stellung des Vorstandes des Eisenbahn-Verkehrsamts 5 daselbst.

Der Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbaufachs Karl Böhlick ist bei der Eisenbahndirektion in Breslau zur Beschäftigung im Reichseisenbahndienst einberufen.

Dem Wirklichen Geheimen Oberbaurat Sarre, Präsidenten des Eisenbahn-Zentralamts in Berlin, dem Ober- und Geheimen Baurat Brunn bei der Eisenbahndirektion in Magdeburg, den Oberbauräten Strasburg bei der Eisenbahndirektion in Frankfurt (Main) und Friedrich Wolff in Magdeburg, den Geheimen Bauräten Lohmeyer und Ruegenberg, Mitgliedern der Eisenbahndirektion in Frankfurt (Main), Holtmann und Kirchhoff, Mitgliedern der Eisenbahndirektion in Mainz, Johannes Eggers, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 in Aschersleben, Sluyter, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 3 in Breslau, Patrunky, Vorstand des Eisenbahn-Werkstättenamts 1a in Berlin, Uhlmann, Vorstand des Eisenbahn-Werkstättenamts 1a in Breslau, v. Bichowsky, Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts in Sagan und Leske, Vorstand des Eisenbahn-Werkstättenamts a in Cottbus, dem Regierungsrat Dr. jur. Heck, Mitglied der Eisenbahndirektion in Essen, dem Regierungs- und Baurat Prelle, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 in Breslau, dem Baurat Martin Thiele bei der Eisenbahndirektion in Königsberg (Pr.) und dem Eisenbahndirektor Höffer, Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamtes 4 in Berlin, ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichseisenbahndienst mit Ruhegehalt erteilt.

Dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Adolf Wicke in Betzdorf ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichseisenbahndienste erteilt.

Der vortragende Rat im Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Preußen-Hessen, Geheimer Oberregierungsrat Johannes Hermann ist unter Bewilligung des gesetzlichen Ruhegehalts aus dem Reichsdienste ausgeschieden.

Der Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium Reiffen ist zum Präsidenten der Eisenbahndirektion Cassel ernannt.

Österreich.

— **Staatssekretär Dr. Pesta.** Dr. Karl Pesta, dessen Wahl als Nachfolger des verstorbenen Staatssekretärs für Verkehrswesen Dr. Paul vom Hauptausschuß der provisorischen Nationalversammlung beschlossen wurde, trat bisher wenig in die Öffentlichkeit.

Er hatte als Präsidialvorstand und Vorstand des Departements für allgemeine Personalfragen bei den fortwährenden Verhandlungen zur Regelung der Gehaltsansprüche Gelegenheit, seine Fähigkeiten zu erweisen und die Wertschätzung des Personals zu errringen. So kam es, daß bei der Namhaftmachung der drei Staatssekretäre aus dem Beamtenstande auch seites der sozialdemokratischen Partei seiner Namhaftmachung nicht nur kein Widerstand entgegengesetzt wurde, sondern daß er sogar in Vorschlag gebracht worden sein soll.

Bei der Notwendigkeit der endlichen Verringerung der Personalausgaben durch Herabsetzung des Standes auf das unbedingt notwendige Ausmaß unter Verlängerung der Arbeitszeit wird es dem künftigen Staatssekretär wohl schwer werden, seine Beliebheit zu bewahren, umsomehr, wenn er innerhalb der Zeit bis zu den im Oktober laufenden Jahres beabsichtigten Neuwahlen und damit der Befristung seiner Amtstätigkeit erfolgreich wirken will. Mit großenteils rangälteren und für den Ruhestand reifen Amtskollegen auf freundschaftlichem Fuße stehend, wird er die schwierige Aufgabe haben, abzubauen, und doch ist es unbedingt notwendig.

Der neue Staatssekretär Dr. Pesta, dessen Wahl in der Hauptversammlung wohl unzweifelhaft feststeht, scheint ebensowenig wie sein unmittelbarer Vorgänger für Gewaltmaßnahmen eintreten zu wollen. Dieser verdankte seiner klugen Politik und insbesondere seinem außerordentlich wohlwollenden Wesen eine seltene Verehrung seitens des gesamten Personals des Verkehrsamtes, aber auch vollste Anerkennung seitens der Regierung und selbst Fernstehender, was gelegentlich des Leichenbegängnisses, dem auch der Präsident der Republik und Vertreter fast aller fremder Missionen beiwohnten, durch eine großartige Beteiligung der Beamtenschaft Ausdruck gefunden hat. Wie er ist auch sein Nachfolger Dr. Pesta ein wohlwollender und ehrenhafter Mann, dem das Personal mit Vertrauen entgegenkommt. Die Regierung kann zu dem Nachfolger Dr. Pauls beglückwünscht werden.

Leo Ritter.

— **Einführung eines neuen Zollgesetzes.** Mit Dienstanweisung des Staatsamtes für Verkehrswesen vom 28. Juni 1920 wird zur Einführung eines neuen Zollgesetzes folgendes verfügt:

Am 1. Juli 1920 tritt das Gesetz über das Zollrecht und das Zollverfahren (Zollgesetz) vom 10. Juni 1920 und die Vollzugsanweisung hierzu (Z. V. A.) vom 20. Juni 1920 in Kraft. Mit Beginn der Wirksamkeit dieses Gesetzes treten die auf das Zollverfahren und die Kontrolle des Warenverkehrs bezüglichen Gesetze und Anordnungen, insbesondere die §§ 1—380 der Zoll- und Staatsmonopolordnung und das Zolltarifgesetz vom 13. Februar 1906, außer Kraft. Soweit in Staatsgesetzen oder Landesgesetzen auf Vorschriften dieser Gesetze verwiesen ist, treten die Vorschriften des gegenwärtigen Gesetzes an ihre Stelle.

Das Zollgesetz enthält die grundlegenden Vorschriften über die neue Zollverfassung und das neue Zollverfahren, die zum Teil auch die Grundlagen für den künftigen Eisenbahnzolldienst bilden. Die Vollzugsanweisung enthält nähere Bestimmungen zur Ausführung des Gesetzes. Sie besteht aus einem allgemeinen Teile, dem als Anlagen das Ämterverzeichnis und die Zollordnungen beigegeben sind, die die verschiedenen besonderen Gebiete des Zolldienstes näher regeln. Für den Eisenbahnzolldienst ist in erster Linie die Eisenbahnzollordnung (E. Z. O.) maßgebend.

Die neuen Zollvorschriften enthalten zum Teile wesentliche Änderungen des Eisenbahnzolldienstes, insbesondere des Ansageverfahrens, und weisen den Eisenbahnangestellten, die künftighin eine Anzahl von zolldienstlichen Verrichtungen ohne Beiziehung von Zollangestellten zu besorgen haben, eine selbständige Stellung im Zollverfahren zu. Dementsprechend übernehmen die Eisenbahnbediensteten auch eine höhere Verantwortlichkeit für die Besorgung des Zolldienstes, werden auf das Zollinteresse verpflichtet und haben laut § 12 der E. Z. O. das Zollinteresse mit derselben Gewissenhaftigkeit wahrzunehmen wie das Eisenbahninteresse. Es sind daher diejenigen dauernd Angestellten inländischer Bahnverwaltungen auf die Wahrung des Zollinteresses zu verpflichten, von denen die Annahme, Abwage, Verladung, die Übergabe und Übernahme im Verkehre mit der Anschlußbahn in Zollgrenzstationen, die Ausladung und Ausfolgung von zollamtlich zu behandelndem Reisegepäck und von Zollgütern vorzunehmen oder zu beaufsichtigen ist, insbesondere die Stationsvorsteher, deren Stellvertreter und die mit der Magazinsgebarung betrauten Beamten und Angestellten. Zu diesem Zwecke haben die Direktionen der österreichischen Staatsbahnen und die Privatbahnverwaltungen das eidesstattliche Gelöbnis von den vorbezeichneten Beamten und Angestellten durch einen ihrer Beamten abnehmen zu lassen.

Mit der Wirksamkeit der neuen Zollvorschriften werden jene eisenbahndienstlichen Vorschriften, früheren Verordnungen und Erlasse außer Kraft gesetzt, die durch die neuen Vorschriften eine anderweitige Regelung erfahren haben. Die Direktionen der österreichischen Staatsbahnen und die Privatbahnverwaltungen in Österreich haben das Erforderliche wegen Durchführung der den Eisenbahnzolldienst betreffenden Bestimmungen des Zollgesetzes und der Z. V. A. vorzukehren. Die infolge der neuen Zollvorschriften erforderlichen Änderungen des Eisenbahngütertarifes Teil I, Abteilung A, und der neue Zollnebengebührentarif werden unter einem verlautbart.

Für die Unterweisung der Stationen über die neuen Zollvorschriften wird folgendes verfügt: Zollstationen, das sind solche, in deren Ortsbereich sich ein Eisenbahnzollamt befindet, erhalten Sonderabdrücke des Zollgesetzes und der Vollzugsanweisung hierzu (Z. V. A.) nebst eisenbahndienstlichen „Zollerläuterungen“. Die übrigen Stationen erhalten in Form einer „Zolldienstanweisung“ einen Auszug aus den neuen Vorschriften, der jene Bestimmungen enthält, die auch diesen Stationen bekannt sein müssen. Die erforderlichen Stücke des Zollgesetzes, der Z. V. A., der „Zollerläuterungen“ zu diesen und der „Zolldienstanweisung“ gehen den Dienststellen besonders zu. Die Instruktion II, Teil V wird aufgehoben. Die bisherige Übung ist, insoweit sie nicht mit den neuen Vorschriften in Widerspruch steht, auch weiterhin zu beobachten.

— **Abtretung der ungarischen Werke und Domänen der Staatseisenbahngesellschaft.** (Vgl. Nr. 39, S. 457 d. Ztg.) Die seit Monaten geführten Verhandlungen wegen Umwandlung der ungarischen Werke und Domänen der Staatseisenbahngesellschaft in eine selbständige rumänische Aktiengesellschaft sind nach der „Neuen Freien Presse“ zum Abschlusse gelangt. Es hat eine Verwaltungsratssitzung der Staatseisenbahngesellschaft stattgefunden, in welcher die Grundzüge des zu schließenden Übereinkommens mitgeteilt und genehmigt wurden. Danach werden die ungarischen Werke und Domänen der Staatseisenbahngesellschaft in eine neue rumänische Gesellschaft mit dem Sitze in Bukarest umgewandelt werden. Das Kapital dieser Gesellschaft soll 125 Millionen Lei betragen. Davon sollen 75 Millionen Lei der Staatseisenbahngesellschaft und 50 Millionen Lei dem unter der Führung der rumänischen Regierung stehenden Konsortium übergeben werden, welch letzteres diese Aktien mit 100 % Agio, sonach mit 100 Millionen Lei, einzahlt. In der Bilanz der Staatseisenbahngesellschaft stehen die ungarischen Berg- und Hüttenwerke und Domänen mit 81,7 Millionen Kronen zu Buche. Das würde bei dem jetzigen Kurse der Lei 25,5 Millionen Lei bedeuten. Unter Berücksichtigung der eine Gegenpost bildenden Abschreibungen würde somit die Staatsbahn für die ungarischen Hüttenwerke und Domänen etwa das Vier- bis Fünffache des alten Buchwertes in den neuen Aktien erhalten. Die Führung der Geschäfte durch die rumänische Gesellschaft soll mit rückwirkender Kraft vom 1. Januar 1920 erfolgen.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Buschtiehrader Eisenbahn.** Wie bereits in Nr. 41 d. Ztg. berichtet, schließt die Buschtiehrader Eisenbahn das Geschäftsjahr 1919 mit einem bedeutenden Fehlbetrag ab; er ist auf die eingetretene Steigerung der Betriebsausgaben in der außerordentlichen Höhe von fast fünfzig Millionen zurückzuführen, wovon allein dreißig Millionen auf Maßnahmen zugunsten des Personals entfallen. Die Verwaltung bemühte sich rechtzeitig um die Einschaltung von Tariferhöhungen, die geeignet erschienen, das finanzielle Gleichgewicht wiederherzustellen. Nach längeren Verhandlungen wurden der Buschtiehrader Eisenbahn ab 1. Juli 1919 die gleichen Erhöhungen der Personen- und Gütertarife wie bei den Staatsbahnen bewilligt. Indessen reichte das Ausmaß derselben vorweg nicht aus, um das angestrebte Ziel zu erreichen, und es blieb überdies ihr Erfolg infolge anhaltenden Rückganges des Verkehrs noch wesentlich hinter den Erwartungen zurück. Es war unter diesen Umständen erklärlich, daß die

Mehreinnahmen aus den Tariferhöhungen, zumal sie sich auf das zweite Halbjahr beschränkten, nicht ausreichten, um auch den Ausfall des ersten Halbjahres wettzumachen und somit das Ergebnis des Jahres 1919 befriedigend zu gestalten. Was die finanzielle Entwicklung des Unternehmens im laufenden Jahre betrifft, so kommt in Betracht, daß in demselben die Tariferhöhungen des Jahres 1919 wett wurden, und daß überdies im Mai und Juni des laufenden Jahres neuerliche weitgehende Erhöhungen der Personen- und Gütertarife in Kraft getreten sind, die im Zusammenhange mit der in den letzten Monaten wahrnehmbaren erfreulichen Zunahme des Güterverkehres (im Monat Mai um 60 000 t Kohle und um 30 000 t anderer Güter) eine Wendung zum Besseren erhoffen lassen. Ob sich allerdings diese Aussicht in dem wünschenswerten Maße verwirklicht und für das Unternehmen schon mit diesem Jahre die Zeit gedeihlicher finanzieller Entwicklung wiederkehrt, hängt wesentlich von dem allen Anzeichen nach zu erwartenden Anhalten der günstigen Verkehrskonjunktur und von der weiteren Gestaltung der Betriebsausgaben, somit von Faktoren ab, die vor allem von den allgemeinen wirtschaftlichen und sozialen Verhältnissen abhängig sind, sich demnach einer maßgebenden Beeinflussung durch das Einzelunternehmen entziehen.

Übrige europäische Länder.

— **Erweiterungsbauten am Rhein-Rhonekanal.** Schon seit Jahresfrist werden am Rhein-Rhonekanal zwischen Mülhausen und Besançon Erweiterungsarbeiten vorgenommen, und vor kurzem fand für das Teilstück Mülhausen-Deluze in Mülhausen eine Einweihungsfeier statt, bei welcher nicht nur die Vertreter der Mülhauser Behörden vertreten waren, sondern auch die französischen und elsässischen Binnenschiffahrtsinstanzen. Dann fand eine gemeinsame Besichtigung der Schleuse 39 statt sowie eine Durchschleusung eines beladenen 300-Tonnen-Kahnes, worauf die Teilnehmer zu Schiff auf dem Kanal nach der Napoleonsinsel fuhren, um eine Besichtigung des zukünftigen Mülhauser Hafens vorzunehmen. Es soll daselbst auch eine Werft erstellt werden zur Erbauung von Kanalkähnen, von denen jährlich daselbst 50—80 Stück erbaut werden sollen. Die Erweiterungsbauten auf der Kanalstrecke Mülhausen-Deluze bestehen in der Hauptsache in der Verlängerung der Schleusen. Die Verkehrsbedeutung des Kanals wird sich jedoch erst dann in ihrer vollen Wirksamkeit zeigen, wenn zwischen Montbéliard und Dole eine durchgehende Tiefe von 1,80 m geschaffen sein wird, und hierzu müssen zuerst die zahlreichen Felsenschwellen in der Saone gesprengt werden. Die 300-Tonnenkähne können heute bis nach Morvillars fahren, wo ein Hafen erstellt werden soll, der Anschluß an die Linie Lötschberg-Paris über Delle erhalten wird.

Bücherschau.

— **Der Zaubermantel.** Erinnerungen eines Weltreisenden. Von Georg Wegener. Leipzig. F. A. Brockhaus. 1919. Geh. 20 ℳ, geb. 40 ℳ. — Der wohlbekannte Verfasser schildert in dem vorliegenden Buche seine schönsten und eigenartigsten Eindrücke und Erlebnisse während seiner Studienreisen. Es ist keine trockene Reisebeschreibung. Wie die indischen Fakire den auf ihrem Zaubermantel sich niederlassenden Fremdling durch ferne Länder tragen und ihm die Herrlichkeiten der Welt zeigen, so führt der Verfasser den Leser in buntem Wechsel durch Länder und Meere. Er schildert das für den Europäer so fremdartige, farbenfrohe Leben und Treiben in dem Märchenlande Indien, die Sitten und Gebräuche der Einwohner, ihre Religion, die für unsere Begriffe schauerliche Besattungsart ihrer Toten, den fabelhaften Reichtum der indischen Maharadschas; er führt uns auf einen von den britischen Offizieren der Garnison Allahabad zu Ehren des deutschen Kronprinzen, an dessen Indienreise der Verfasser teilnahm, gegebenen Ball, auf dem wir drei liebreizende exotische Prinzessinnen kennen lernen; wir erleben eine zauberhaft schöne Fahrt auf dem Stillen Ozean von San Francisco nach Apia, eine Illumination am russischen Zarenhofe, verleben einen Tag auf den finnischen Schäreninseln, deren große Ähnlichkeit mit den schönsten Gegenden unserer Mark er hervorhebt, beobachten seltsame Himmelserscheinungen, kurz, der Verfasser zeigt uns in immer neuen, fesselnd geschriebenen Erzählungen die überwältigenden Herrlichkeiten der Natur, die er auf seinen Weltreisen offenen Auges in sich aufgenommen hat. — Es ist ein Buch, das niemand ohne großes Interesse, die Jugend aber mit staunender Begeisterung lesen wird.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

a) Gemeinschaftliches Heft CIb (Tfv. 200),
b) Staats- und Privatbahn-Tierverkehr. Tarif Teil II (Tfv. 1504).

Mit Gültigkeit vom 17. Juli 1920 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Crefelder Eisenbahn im Güter- und Tierverkehr zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht. Näheres enthält die am 15. 7. 20 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (R.-G.-Bl. 1914, S. 455.)

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 9. Juli 1920. (705)

Eisenbahndirektion.

Badischer Tiertarif. Tiertarif Bad. Staatsb. — Bad. Privatnebenbahnen.

Mit sofortiger Wirkung werden die Bestimmungen über die Frachtermäßigung für Weidetiere durch Aufnahme weiterer Weideunternehmungen ergänzt. Näheres in unserem nächsten Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 6. Juli 1920. (707)

Eisenbahn-Generaldirektion.

Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern, rechtsrheinisches Netz (Frankfurt usw. — Bayerischer Gütertarif).

Mit sofortiger Gültigkeit würden die Ausnahmetarife 2a (Torfstreu usw.), 4 (Düngekalk), 5 (Wegebaustoffe), 5c (Steingrus usw.) eingeführt.

Näheres durch die Dienststellen.

München, den 6. Juli 1920. (706)

Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern, in München.

---

a) Gemeinschaftliches Heft CIb (Stationstariftafeln usw.) Tfv. 200.
b) Staats- und Privatbahn-Tierverkehr, Teil II — Tfv. 1504.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1920 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Kreis Oldenburger Eisenbahn (Strecke Neustadt Holst.-Heiligenhafen) für Güter und Tiere zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht. Näheres enthält die am 12. 7. 20 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 5. Juli 1920. (709)

Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft CIb (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1920 ab werden im Wagenladungsverkehr mit den Bahnhöfen der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn Frachtzuschläge erhoben. Näheres enthält die am 15. 7. 20 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 8. Juli 1920. (704)

Eisenbahndirektion.

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Nordseebäderverkehr (Nordfriesische Inseln).

Am 1. Juli d. J. ist ein neuer Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr mit Amrum, Föhr, Helgoland und Sylt in Kraft getreten, durch den der Tarif vom 1. Mai 1913 nebst den Nachträgen 1—7 aufgehoben worden ist. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 6. Juli 1920. (703)

Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 50 Berlin, den 17. Juli 1920. LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, **amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 16 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 80 M. nach sämtlichen anderen Staaten für 90 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 50. | Berlin, den 17. Juli 1920. | LX. Jahrgang.

Inhalt:

Werkzeugausgabe.

Von Betriebs-Ingenieur Stach, Bremen.

In welchem Betriebe, in welcher Eisenbahnwerkstätte wird nicht über Mangel an Werkzeugen geklagt? Was ist nicht alles im Laufe des letzten Jahres über dieses Thema geschrieben worden? Besonders in der Arbeiterpresse wurde ständig der Mangel an Werkzeugen als Ursache für den enormen Rückgang der Leistungen in den Eisenbahnwerkstätten ins Feld geführt. Sind nun diese Klagen berechtigt oder nicht? Darauf ohne weiteres eine klare Antwort zu geben, ist sehr schwierig. In jedem besonderen Falle bedarf es einer eingehenden Untersuchung. Häufig ist der Mangel an Werkzeugen nicht so groß, aber es mangelt an einer zweckmäßigen Organisation, die den Arbeitern die Werkzeuge in geeigneter Weise zugänglich macht. In vielen Fällen wird allerdings der Mangel an Werkzeugen recht erheblich sein. Über Mittel und Wege, dem Mangel an guten Werkzeugen abzuhelfen, siehe Nr. 29, Seite 339 d. Ztg.

Bevor ich näher auf die Einrichtung der Werkzeugausgabe eingehe, sind noch einige Erläuterungen erforderlich. Zunächst müssen wir unterscheiden zwischen:

a) dem Werkzeuge, das dem Handwerker unmittelbar zum dauernden Gebrauch überwiesen wird, also in seinem Gerätebuch eingetragen ist;

b) dem allgemeinen Werkzeuge, das sämtlichen Handwerkern einer Abteilung in einer Werkzeugausgabe zur Verfügung steht und gegen Marken verausgabt wird.

Wenn nun über Mangel an Werkzeugen geklagt wird, so handelt es sich fast stets um allgemeines Werkzeug (unter b). Diese allgemeinen Werkzeuge sollen nun Gegenstand meiner näheren Ausführungen sein. Durch längere Beobachtungen am Schalter der Werkzeugausgaben und durch Beobachtung der Tätigkeit der Werkzeugausgeber sammelte ich das Material, das nunmehr zusammengestellt und in bestimmte Formen gebracht worden ist. Ich möchte nicht vergessen zu erwähnen, daß ich bei Besuchen von Privatwerken stets die Gelegenheit benutzte, um auch hier Einblick in die Werkzeugausgaben zu nehmen. Die Eisenbahnhandwerker weisen bei ihren Beschwerden vielfach auf die Privatindustrie hin und in vielen Fällen mit Recht. Teilweise sieht man dort recht gute Einrichtungen, teilweise jedoch auch recht mangelhafte. Als besonders mustergültig und für unsere Kesselschmieden vorbildlich möchte ich hier die Ausgabe der Preßluftwerkzeuge der Schiffswerft A.-G. „Weser" in Bremen erwähnen, eine Anlage, die jeden Fachmann erfreuen muß. In jeder Hinsicht ist hier gesorgt für genügende Ausrüstung, Instandhaltung, genügende Ersatzteile und ausreichende Kontrolle. So nur können Leistungen erzielt werden.

Bei der Verwaltung des allgemeinen Werkzeuges müssen nun zunächst folgende Ziele erstrebt werden:

1. die Anpassung des Bedarfs an Werkzeugen an die Erfordernisse des Werkstattbetriebes;
2. die sichere Kontrolle der Werkzeuge in der Werkzeugausgabe, d. h. die Möglichkeit, in denkbar kürzester Frist den Verbleib eines Werkzeuges feststellen zu können.

In früherer Zeit und leider auch jetzt noch recht häufig wurden diese allgemeinen Werkzeuge den Handwerkern in der Werkstätte anvertraut. Die Nachteile dieses Verfahrens sind sehr groß. Zunächst können diese Werkzeuge unmöglich in so großen Mengen beschafft werden, daß jede Kolonne damit versorgt wird. Diejenigen Kolonnenführer, die im Besitze derselben sind, halten sie krampfhaft fest und verleihen sie an ihre Kollegen nicht weiter, selbst wenn diese sie dringend gebrauchen. Es bedarf dann meistens erst des Einschreitens des Werkstattsbeamten, um die Herausgabe der Werkzeuge zu erwirken. Es treten also dauernd Klagen über Werkzeuge auf. Ferner ist die Unterhaltung der Werkzeuge sehr mangelhaft. Ich erinnere nur an die Unterhaltung der elektrischen Handbohrmaschinen, der Preßluftbohrmaschinen und Preßlufthämmer. Die Unterhaltung dieser Werkzeuge muß die denkbar beste sein, wenn sie leistungsfähig bleiben sollen. Bei der Aufbewahrung in den Schränken der Arbeiter ist eine ordnungsmäßige Unterhaltung gar nicht möglich.

Das vorstehend geschilderte Verfahren bedeutet also eine außerordentliche Schädigung der Verwaltung, und zwar in doppelter Hinsicht: 1. schlechte Ausnutzung der Werkzeuge

und 2. mangelhafte Unterhaltung. Ich bemerke, daß es noch jetzt genügend Beamte gibt, die sich von diesem Verfahren nicht trennen können. Das darf jedoch nicht abhalten, hier neue Wege zu beschreiten und Verbesserungen zu erstreben.

Zu 1. Sämtliches Allgemeinwerkzeug, wie Spiralbohrer, Gewindebohrer, Reibahlen, Schneidzeuge, Kluppen, Buchstaben, Handbohrmaschinen, Preßluftwerkzeuge usw. sind in einer Werkzeugausgabe zu vereinigen. Die Lagerung muß so übersichtlich erfolgen, daß es jederzeit möglich ist festzustellen, ob genügend Werkzeuge einer Gruppe vorhanden sind oder nicht. Durch zweckmäßige Gruppierung läßt sich dieses sehr gut erreichen. Ferner empfiehlt es sich, möglichst in jeder Werkstattsabteilung eine besondere Werkzeugausgabe einzurichten; z. B. in der Lokomotivwerkstätte (wo mehrere Hallen vorhanden sind, in jeder Halle eine), Tenderwerkstätte, Dreherei, Kesselschmiede usw. Die hierfür aufgewendeten Kosten machen sich reichlich bezahlt. Ein außerordentlicher Vorteil ist es, wenn jede Abteilung ihr Allgemeinwerkzeug selbst bewirtschaftet. Das Interesse der Ausgeber und der Arbeiter wird gehoben, und der Einfluß auf die Leistung bleibt nicht aus.

Zu 2. Um dieses Ziel zu erreichen, werden in vielen Werkstätten ganz umfassende Maßnahmen nötig sein. Hier muß mit den bestehenden alten Bräuchen vollständig aufgeräumt werden, sonst wird der Erfolg ausbleiben. Als erstes Radikalmittel ist die Einführung neuer und zwar g e p r ä g t e r Werkzeugmarken, die von den Arbeitern nicht nachgemacht werden können, erforderlich. Nur dadurch wird es möglich sein, den vielen Diebstählen Einhalt zu gebieten, die bei Verwendung selbstangefertigter Werkzeugmarken jederzeit möglich sind. Diese gewöhnlichen, aus Eisenblech hergestellten und mit der Kontrollnummer und einem Stempel versehenen Marken wurden von den Arbeitern vielfach nachgeahmt, und es wurde der größte Mißbrauch damit getrieben.

Form und Aufdruck der neuen Werkzeugmarken müssen je nach den Verhältnissen gewählt werden. Die Werkzeugmarken der Eisenbahn-Hauptwerkstätte Sebaldsbrück haben dreieckige Form mit dem Aufdruck H. W. Sebaldsbrück. Die geprägten Marken, die noch mit einem erhabenen Rande versehen sind und mit erhabener Schrift, können nicht oder doch nur mit sehr großen Schwierigkeiten nachgemacht werden. Fälschungen werden immerhin leicht festzustellen sein.

Als zweite Maßnahme ist die tadellose E i n r i c h t u n g d e r W e r k z e u g a u s g a b e erforderlich. Bei dem Werkstätten-Amt a. Sebaldsbrück wurden für folgende Abteilungen Werkzeugausgaben eingerichtet:

1. Werkzeugausgabe für Lokomotivschlosser (Lokomotivabteilung),
2. Werkzeugausgabe für Kesselschmiede der Lokomotivabteilung,
3. Werkzeugausgabe für Dreherei und Werkzeugmacherei,
4. Werkzeugausgabe für Kesselschmiede,
5. Werkzeugausgabe für Tenderwerkstätte.

Als erster Grundsatz wurde bei der Einrichtung der Ausgaben aufgestellt: „J e d e s W e r k z e u g m u ß s o g e l a g e r t w e r d e n , d a ß e s d u r c h e i n e M a r k e k o n t r o l l i e r t w e r d e n k a n n." Das Aufhängen mehrerer Marken auf einen Stift ist unzulässig und muß unbedingt vermieden werden. Die Regale müssen zweckmäßig gebaut werden. Sämtliche Schneidewerkzeuge, wie Spiralbohrer, Gewindebohrer, Reibahlen sind getrennt durch Holzleisten zu lagern. Eine Beschädigung der Schneidkanten durch Aufeinanderliegen ist somit ausgeschlossen. Handbohrmaschinen und Preßluftwerkzeuge sind in besonderen Gestellen zu lagern, am besten freihängend. Für Hebelwerkzeuge, wie Windeeisen, Schneidkluppen, Knarren usw. sind die Wandflächen zweckmäßig mit Brettern zu bekleiden, an denen die Werkzeuge in übersichtlicher Weise sehr leicht mittels Haken oder Schellen angebracht werden können. Ganz schwache Spiralbohrer werden in Holzleisten nebeneinanderstehend aufrecht gesteckt und können somit ebenfalls einzeln durch besondere Marken kontrolliert werden. Kleine Gewindebohrer werden nicht lose und einzeln verausgabt, sondern satzweise zusammengehörig in kleinen Holzkästchen. Die Werkzeugausgeber sind für die gute Beschaffenheit der Gewindebohrer verantwortlich, prüfen also stets bei Rückgabe die Werkzeuge auf ihren Zustand hin. Soweit einige Anhaltspunkte für die Lagerung der Werkzeuge. Wir kommen nun zu dem wichtigsten Teil der Ausgabe, der Kontrolle.

Wie erreichen wir annähernd das unter 2 genannte Ziel, die restlos sichere K o n t r o l l e ? Wie wird es dem leitenden Beamten möglich gemacht, in der Werkzeugausgabe sofort festzustellen, welche Werkzeuge ein bestimmter Arbeiter, z. B. Kontrollnummer 500, zurzeit in seinem Besitz hat? Bei dem alten Verfahren mußte der Beamte sämtliche Werkzeugmarken in der Ausgabe nachsehen, um die Werzeugmarkennummer 500 festzustellen. Um dieses sehr zeitraubende Geschäft zu vermeiden, sind die Werkzeuge in Gruppen eingeteilt nach einer Tabelle und dementsprechend auch gruppenweise gelagert. Diese Gruppen sind der Kürze halber mit Buchstaben bezeichnet, z. B. die Hauptgruppen A, B, C usw., die Untergruppen mit 1, 2, 3 usw. Die Bezeichnung der betreffenden Fächer in den Regalen erfolgt nun durch Schilder nach folgendem Muster:

A^1. Spiralbohrer aus Gußstahl. Bestand 100 Stück.
A^2. Spiralbohrer aus Schnellstahl. Bestand 75 Stück.
B^1. usw.

Außerdem werden an den Fächern Bezeichnungen der Durchmesser der Werkzeuge angebracht.

Vor jedem Werkzeug hängt nun stets eine runde Blechmarke mit der Gruppenbezeichnung (z. B. $A^1 5$ = Spiralbohrer aus Gußstahl, 5 mm Durchmesser). In der Werkzeugausgabe ist an passender Stelle die sogenannte K o n t r o l l t a f e l angebracht. Auf dieser Kontrolltafel sind abteilungsweise sämtliche Kontrollnummern, die in Betracht kommen, aufgezeichnet. Wird nun ein Werkzeug am Schalter verlangt, so nimmt der Werkzeugausgeber

a) die Werkzeugmarke entgegen,
b) die Gruppenmarke ab und hängt die Werkzeugmarke an deren Stelle,
c) das Werkzeug aus dem Gestell,
d) er hängt die Gruppenmarke auf die betreffende Nummer der Kontrolltafel,
e) er gibt dem Arbeiter das geforderte Werkzeug.

Auf der Kontrolltafel ist nun ersichtlich, daß Kontroll-Nr. 500 z. B. einen Spiralbohrer A^1 von 5 mm Durchmesser geholt hat. Holt er weitere Werkzeuge, so erscheinen auch diese auf der betreffenden Nummer. Der ganze Vorgang spielt sich sehr schnell und einfach ab, in kurzer Zeit arbeiten sich die Ausgeber ein. Auf der Kontrolltafel ist nun sofort festzustellen:

a) welche Werkzeuge der Arbeiter in seinem Besitz hat,
b) aus welchem Fache die Werkzeuge entnommen sind.
c) Am Sonnabendnachmittag ist mit einem Blick zu ersehen, ob sämtliche Werkzeuge abgegeben worden sind oder nicht,
d) säumige Arbeiter können sofort ermittelt werden.

In A u s b e s s e r u n g befindliche Werkzeuge werden durch Aufhängen einer roten Marke gekennzeichnet.

Am Sonnabendnachmittag gegen Schluß der Arbeitszeit ermittelt der Ausgeber auf der Kontrolltafel diejenigen Leute, die ihre Werkzeuge nicht abgegeben haben, und m e l d e t sie auf folgendem Formular dem Werkmeister:

Kontrollnummer: 500.
Name: . . . . Fritz Meier . . . . . .
hat am 25. 2. 20 sein Werkzeug
nicht abgegeben.

Pralle,
Werkzeugausgeber.

Diese Meldung wird dann kurz in die vorhandene Kontrollliste eingetragen.

K.-Nr.	Name	Verlorene Marken	Nicht abgegebenes Werkzeug
500	F. Meier		25./2.
349	K. Schulz	6./1.	
602	B. Böse		25./2. 2./3.

Alle diese Arbeiten erfordern einen ganz geringen Zeitaufwand. Erstmalig erfolgt Verwarnung, beim zweiten Mal Bestrafung, in weiteren Wiederholungsfällen schärfere Bestrafung oder Entlassung.

Abhanden gekommene Werkzeugmarken müssen sofort dem nächsten Vorgesetzten gemeldet und sämtlichen Werkzeugausgaben bekanntgegeben werden. Diese Werkzeugmarken müssen sofort gesperrt werden. Die Nummern verlorener Marken werden am Schalter angeschrieben, stets sichtbar für den Ausgeber. Erscheint ein Arbeiter mit der Nummer der verlorenen Marke, so läßt sich der Ausgeber zur Kontrolle die anderen Marken des Mannes zeigen. Haben diese Marken andere Nummern, so muß er sich rechtfertigen. Ferner läßt sich der Ausgeber Kontrollnummer und Namen angeben und vergleicht diese in der ausliegenden Kontrolliste. Es wird auf diese Weise recht bald möglich sein, jede Unregelmäßigkeit aufzudecken und zu verhindern, daß mit gestohlenen Werkzeugmarken Werkzeuge abgeholt werden. Auch sämtliche anderen Unregelmäßigkeiten können auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Die sonst nicht sehr zur Ordnung neigenden Leute merken bald, daß sie mit ihren Entschuldigungen nicht mehr durchkommen. Sie werden allmählich an Ordnung gewöhnt.

Die Werkzeugausgeber lernen bei dem so ausgebauten System ihre Leute derartig genau kennen, daß Mogeleien fast stets aufgedeckt werden können. Es versuchen aber doch noch Leute, gute, aus der Werkzeugausgabe entnommene Werkzeuge — insbesondere kleine Spiralbohrer oder Gewindebohrer — umzutauschen gegen kurze, abgenutzte, die sie von Hause mitgebracht haben. Auch das gelingt ihnen nicht mehr. Beispielsweise ein kleines Vorkommnis, das einen schlagenden Beweis für das sichere Arbeiten der Ausgeber bringt. Liefert da eines Tages ein Schlosser sein Kästchen mit einem Satz Gewindebohrer ab. Der Ausgeber prüft den Inhalt, doch anstatt der Gewindebohrer werden drei kurze Eisenstückchen sichtbar. Den Schrecken des Mannes kann man sich vorstellen, denn klärt sich die Sache nicht auf, so müßte er den Satz bezahlen. Der Vorgang klärte sich glücklicherweise bald auf, denn während des Mittagsschlafes hatte sich ein guter Freund den Spaß erlaubt, die drei Gewindebohrer gegen Eisenstäbchen auszuwechseln. Auch in anderer Beziehung mehren sich die Erfahrungen, insbesondere solche, die auf Vereinfachung und Vereinheitlichung der Werkzeuge hinzielen.

Zuletzt soll noch ein sehr wichtiger Punkt hier Erwähnung finden, und das ist die Personalfrage. Die hier geschilderte Ausgabe ist besetzt mit 1 Werkzeugschlosser, 1 Lehrling (dieser wechselt alle vier Wochen), 2 Werkzeugausgebern. Diese Leute müssen unbedingt tüchtige Leute sein. Dem Werkzeugschloser obliegt die Gesamtleitung der Ausgabe, Instandhaltung sämtlicher Einrichtungen der Ausgabe und Verbesserungen derselben, Abwicklung des Verkehrs zwischen Ausgabe und der Werkzeugmacherei, sowie Vornahme kleiner Ausbesserungen an Werkzeugen. Er hat zwei Aufgaben zu erfüllen, und zwar: 1. für ausreichende Werkzeugbestände zu sorgen, 2. die Werkzeuge tadellos in Stand zu halten. Es muß ein umsichtiger, in jeder Beziehung tüchtiger Mann sein, der sich in weitgehendster Weise für diesen Dienstzweig eignet.

Die Ausgeber können Invaliden, Rentenempfänger, Kriegsbeschädigte sein, jedoch müssen sie körperlich soweit fähig sein, daß die Bedienung der Schalter keine Verzögerungen erleidet. Sie müssen aber vor allen Dingen aufgeweckte Leute sein, die mit größter Aufmerksamkeit und Sicherheit arbeiten können. Schwerfällige Leute sind nicht zu gebrauchen. Sie lernen bald sämtliche Werkzeuge kennen und prägen sich auch recht bald die Namen der einzelnen Leute der Abteilung ein. Bei der Abwicklung der Ausgabe von Werkzeugen kommen sie häufig in schwierige Lagen, sie müssen daher sicher und gewandt auftreten. Es ist grundfalsch, für diesen Dienst lediglich alte Leute zu verwenden, wie das in vielen Fällen geschieht.

Der leitende Werkzeugschlosser hat die Verpflichtung, jeden Mangel an Werkzeugen sofort seinen Vorgesetzten zu melden, damit Abhilfe geschaffen wird. Klagen der Leute am Ausgabeschalter müssen weitgehendst berücksichtigt werden. Ein Abweisen der Leute, wie man es auch leider häufig beobachten kann, darf nicht stattfinden. Eine Nachprüfung wird stets am Platze sein, und in den meisten Fällen ist eine Lösung zu finden. Wer sich nur einmal der Mühe unterzieht, am Schalter einer schlecht ausgerüsteten Werkzeugausgabe Beobachtungen anzustellen, der wird Wunder erleben in bezug auf Kraftausdrücke, die meist keine Komplimente für die Verwaltung sind. Aber das ist alles zu vermeiden, und bei einer guteingerichteten Werkzeugausgabe geht alles reibungslos und ruhig vonstatten.

In der jetzigen Zeit, wo in den Werkstätten die Akkordarbeit eingeführt ist, ist die ausreichende Werkzeugversorgung unbedingt erforderlich. Ist diese nicht vorhanden, so ist dies ein außerordentlicher Hemmschuh für die Steigerung der Leistungen. Dagegen wird man bei genügenden Werkzeugvorräten recht bald eine Steigerung der Leistungen feststellen. Erfahrungen mit einer derartig verwalteten Werkzeugausgabe liegen beim Werkstätten-Amt a Sebaldsbrück vor. Es kann nur gesagt werden, daß die Erfahrungen recht gute sind. Klagen über Mangel an Werkzeugen sind allmählich verstummt. Die Verfolgung von Unregelmäßigkeiten ist sehr erleichtert. Diebstähle sind gänzlich vermieden. Als ganz besonderer Vorteil hat sich gezeigt die Anpassung der Ausgabe an die Bedürfnisse der Lokomotivabteilungen. Es ist ganz erstaunlich, in wie kurzer Zeit die Ausgabe dieses Ziel erreicht hat. Es wäre an der Zeit, jetzt einmal diesem Gebiete, das bisher wirklich als Aschenbrödel in den Eisenbahnwerkstätten behandelt worden ist, erhöhte Aufmerksamkeit zu widmen. Die Vorteile, die der Eisenbahnverwaltung durch eine besondere Organisation des gesamten Werkzeugwesens erwachsen würden, wären sicherlich nicht gering.

Die theoretische Bedeutung der Anfahrbeschleunigung für die Leistungsfähigkeit einer Stadtschnellbahn.

Die moderne Technik verfügt über verschiedenartige Mittel zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der Stadtschnellbahnen. Lehrbücher und Fachpresse haben besonders im letzten Jahrzehnt eingehend darüber berichtet. Die Anfahrbeschleunigung der Betriebsmittel muß in derartigen Abhandlungen naturgemäß eine große Rolle spielen. Regierungsbaumeister a. D. Otto Christiansen beschäftigt sich mit der Bedeutung der Anfahrbeschleunigung und veröffentlicht die Ergebnisse seiner mit großem Fleiße durchgeführten, nach allen Richtungen abzielenden Untersuchungen unter Beigabe zahlreicher Schaubilder in den Heften 4 bis 7 des Jahrganges 1919 der „Annalen für Gewerbe und Bauwesen".

Einleitend erinnert der Verfasser daran, daß die Anhänger der Dampflokomotive der Anfahrbeschleunigung nicht einen so hohen Einfluß auf die Zugfolge zuerkennen wollen, wie dies bekanntlich von seiten der Elektrotechniker geschieht Vgl. hierzu die Besprechung des Obergethmannschen Vortrages „Die Mechanik der Zugbewegung bei Stadtbahnen" in

Nr. 28, S. 463 Jahrgang 1913 dieser Zeitung. Die Stellungnahme der Lokomotivindustrie in dieser Frage erscheint unter Berücksichtigung der Tatsache erklärlich, daß die mit der Dampflokomotive zu erzielende Anfahrbeschleunigung kleiner ist als die der elektrischen Betriebsmittel, wobei bemerkt werden muß, daß auf Gleichstrombahnen die Anfahrbeschleunigung wiederum meist größer ist als auf Wechselstrombahnen.

Sicher hat der Verfasser recht, wenn er auf Stadtschnellbahnen mit dichtester Zugfolge die Anwendung des rein selbsttätigen Signalsystems voraussetzt. Mit dem Signalsystem wird der Leser durch eine kurz gehaltene Beschreibung bekannt gemacht. Beiläufig möge bei dieser Gelegenheit ein Druckfehler richtiggesellt werden. Wenn die letzte Achse über den Räumungspunkt hinaus ist, geht nämlich nicht das rückliegende Signal, sondern selbstverständlich das zweitrückliegende Signal, wieder in die Fahrstellung*). Es ist weiter zu bemerken, daß bei genügend langen Bahnsteigen der die Einfahrschutzstrecke begrenzende Schienentrennstoß, den der Verfasser als Räumungspunkt bezeichnet, nicht — wie die Quelle ausführt — „theoretisch", sondern auch in der Praxis unbedenklich unmittelbar am Bahnsteiganfang angeordnet werden darf, wie dies bei den zuletzt ausgerüsteten Strecken der Berliner Untergrundbahn, wo irgend angängig, durchgeführt worden ist. Unbedenklich kann auch für dichte Zugfolge der zum Ausfahrsignal gehörende Trennstoß im Notfalle bis auf etwa 4 m an das Signal herangerückt werden, um auf diese Weise den Stationsabschnitt zu verkürzen.

Um die theoretische Bedeutung der Anfahrbeschleunigung für die Leistungsfähigkeit einer Schnellbahn näher zu untersuchen, ist in der Quelle einiges über die Anfahrbeschleunigung selbst, über die Mechanik des Anfahrens, die Beziehungen zwischen Zugkraft, Zuggewicht, Bahnwiderstand, Anfahrbeschleunigung, Anfahrzeit und Anfahrweg usw. unter Anwendung der rechnerischen und zeichnerischen Methode ausgeführt. Schon bei diesen Untersuchungen wird u. a. die Schlußfolgerung gezogen, daß ein Anfahren im Gefälle nicht in dem Maße Vorteile bringt, wie eine Steigung das Anfahren schädlich beeinflußt.

Zum eigentlichen Thema übergehend, behandelt der Verfasser vorerst den Einfluß der Anfahrbeschleunigung auf die Räumungszeit, wobei unter Räumungszeit die Zeit zu verstehen ist, die der am Bahnsteig haltende Zug vom Augenblicke des Anfahrens braucht, um mit seiner letzten Achse den hinter dem Ausfahrsignal angeordneten Schienentrennstoß zu überfahren; da in diesem Augenblicke der Stationsgleisabschnitt frei wird, rückt gleichzeitig auch das von diesem gesteuerte Einfahrsignal in die Fahrstellung.

Wenn Christiansen für den Schnellbahnverkehr fordert, daß jeder einfahrende Zug im Interesse der Zugfolge bis an das Ende des Bahnsteiges vorzurücken hätte, auch wenn die geringere Länge des Zuges dieses nicht bedingt, so ist dem vom theoretischen Standpunkte ohne weiteres beizupflichten. Der Voraussetzung, daß diese Regel in der Praxis in allen Fällen befolgt werden könnte, darf jedoch nicht ohne weiteres zugestimmt werden. Wenn an langen Bahnsteigen verhältnismäßig kurze Züge halten, läßt sich eine derartige Forderung in den meisten Fällen mit Rücksicht auf die Fahrgäste kaum verwirklichen, es sei denn, daß für jede Fahrrichtung nur eine einzige Bahnsteigtreppe oder Bahnsteigsperre und zwar am Ausfahrende des Bahnsteiges angeordnet ist, was schließlich auf Bahnhöfen mit Seitenbahnsteigen durchführbar wäre. Wenn aber der Bahnsteig noch eine zweite Treppe am Einfahrende hat, darf den diese Treppe benutzenden Fahrgästen kaum zugemutet werden, den unter Umständen weiten Weg bis zum Haltepunkt des Zuges am entgegengesetzten Ende des Bahnsteiges zurückzulegen. Auf der Berliner Hoch- und Untergrundbahn halten die Züge denn auch aus diesem Grunde immer dann in der Mitte der Station, wenn diese an jedem Bahnsteigende mit Treppen ausgerüstet ist. Auf Bahnhöfen, die nur an einem Ende mit Treppen versehen sind, halten die Züge beider Fahrrichtungen in der Nähe dieser Treppen; danach wird auch hier nur in der einen Fahrrichtung die vom Verfasser aufgestellte Forderung erfüllt. Die Bahnsteige der Berliner Hoch- und Untergrundbahn sind, wenn man von der Oststrecke (Gleisdreieck-Warschauer Brücke) absieht, mit wenigen Ausnahmen bereits jetzt für den geplanten Verkehr mit Achtwagenzügen ausgebaut; ihre Länge beträgt 110 m. Der längste zurzeit verkehrende Zug besteht aus 6 Wagen und hat eine Länge von rund 77 m; die Vierwagenzüge messen rund 51 m. Es hätten danach diejenigen Fahrgäste, welche die an der Einfahrseite liegende Treppe benutzen, für den Fall, daß der Zug am Ausfahrende des Bahnsteiges hält, nicht weniger als 59 m auf dem Bahnsteige zurückzulegen, um den Schluß eines Vierwagenzuges zu erreichen; für die Fahrgäste, die beabsichtigen, die in der Mitte des Zuges befindliche II. Wagenklasse zu benutzen, würde eine solche Betriebsweise selbstverständlich noch unbequemer werden.

Bei Berechnung der Räumungszeiten hat der Verfasser angenommen, daß die kleinste Ausfahrschutzstrecke 15 m, die größte 50 m, die Zuglänge 25 bis 110 m, der Abstand des Ausfahrsignals vom Bahnsteig 5 m betragen; hiernach ergeben sich Räumungswege von wenigstens $15 + 25 + 5 = 45$ m und höchstens $50 + 110 + 5 = 165$ m. Für die zwischen diesen Grenzwerten befindlichen Räumungswege sind unter Zugrundelegung gerader und wagerechter Strecken die Räumungszeiten bei Anfahrbeschleunigung von 0,2 bis 0,9 m/sek² aus einem Schaubilde abzulesen. Gelegentlich anderweitiger Untersuchungen werden wir daran erinnert, daß zur Erleichterung des Anfahrens in manchen Fällen die Bahnsteiggleise höher gelegt worden sind, als die anschließenden Streckengleise. Die Bahnsteigstrecke verläuft dann wagerecht; an beiden Bahnsteigenden sind Rampen in verschiedenen Längen angeschlossen. Z. B. haben die Stationen der Zentrallondon-Bahn 75 m lange Ausfahrrampen im Gefälle von 1 : 30 und 150 m lange Einfahrrampen mit Steigung von 1 : 60. An Hand weiterer Schaubilder und einer Zusammenstellung von Zeitgewinnzahlen gelangt der Verfasser zu der Schlußfolgerung, daß eine Erhöhung der Anfahrbeschleunigung über ein mittleres Maß von 0,4 bis 0,5 m/sek² nur dann wesentliche Vorteile bietet, wenn ein Anfahren in der Steigung in Frage kommt, oder wenn eine erhebliche Steigung in die Räumungsstrecke hineinreicht, und wenn es sich um sehr lange Räumungswege handelt.

Anschließend wird der Wert der Anfahrbeschleunigung bei Fahrplanstörungen infolge von Verspätungen zu ergründen versucht. Mit der Frage des Einflusses von Zugverspätungen auf die Zugfolge haben sich vor dem Erscheinen des angezogenen Aufsatzes u. a. Baurat Pforr, Oberingenieur Cronbach, Geheimer Baurat Dr. Ing. Kemmann und der amerikanische Signalfachmann Brown beschäftigt. Die hierbei sich abspielenden Vorgänge werden auch in der Quelle unter Zugrundelegung bestimmter Zahlenwerte verfolgt. In den Berechnungsbeispielen des Verfassers sollen an 150 m langen Bahnsteigen verhältnismäßig kurze Züge von 100 m Länge verkehren. In welcher Weise sich eine Zugverspätung von 5 Sek., 10 Sek. und 16,7 Sek. bei Anfahrbeschleunigungen von 0,2 m/sek² oder 0,6 m/sek² unter Voraussetzung dichtesten Zugverkehrs auf die ersten drei Folgezüge überträgt, ist aus rechnerischen und zeichnerischen Unterlagen zu ersehen; weiter wird im Bilde vorgeführt, welche Verzögerungen sich bei Anfahrbeschleunigungen von 0,2 bis 0,9 m/sek² für die ersten drei Folgezüge einstellen. Die Quelle zieht aus all diesen Untersuchungen nachstehende Schlußfolgerungen: 1. Die Übertragung einer Verspätung, die größer ist als die vollständige Bremszeit, bei der der Zug vor dem Einfahrsignal zum Stillstand kommt, verläuft nur dann im günstigen Sinne, wenn die Anfahrbeschleunigung die Bremsverzögerung übertrifft. 2. Ist die Anfahrbeschleunigung kleiner als die Bremsverzögerung, so werden nur kleinere Verspätungen bis zu einem bestimmten Höchstwert in günstiger Weise übertragen, einem Höchstwert, der mit zunehmender Anfahrbeschleunigung anwächst, mit zunehmender Bremsverzögerung dagegen stark abnimmt. 3. Bei Bremsverzögerungen von 0,7 m/sek² und höher ist eine Erhöhung der Anfahrbeschleunigung innerhalb der in Frage kommenden Grenzen von 0,3 und 0,6 oder auch 0,7 m/sek² von nur geringem Einfluß. Dieser Einfluß steigt etwas mit dem Anwachsen der Fahrgeschwindigkeit. 4. Sofern die Anfahrbeschleunigung kleiner ist als die Bremsverzögerung, kommt es wesentlich darauf an, daß der Zug nicht zum Stillstand gelangt, ja daß überhaupt der Geschwindigkeitsverlust durch Abbremsen möglichst klein bleibt. Das darf aber aus Gründen der Betriebssicherheit nicht durch Herabdrücken der Bremsverzögerung — ein sonst wirksames Mittel — angestrebt, kann aber durch Anwendung von „Nachrücksignalen" erreicht werden, auf die hier nicht näher eingegangen werden soll.

Wird nicht mit dichtester Zugfolge gefahren, so verschlucken die vorhandenen Spielräume einen erheblichen Teil auftretender Verspätungen. Die Verhältnisse gestalten sich dann erheblich günstiger und die Anfahrbeschleunigung verliert nach dieser Richtung hin wesentlich an Bedeutung.

Wenn der Verfasser hierbei auf eine von Professor Giese veröffentlichte Angabe hinweist, nach der auf der Berliner Hochbahn eine Bremsverzögerung von 0,95 m/sek² erreicht wird, ist demgegenüber festzustellen, daß, soweit wagerechte und grade Strecke in Frage kommt, die auf der Berliner Hochbahn erzielte mittlere Bremsverzögerung bei weitem nicht so

*) Vgl. hierzu „Vorstudien zur Einführung des selbsttätigen Signalsystems auf der Berliner Hoch- und Untergrundbahn" vom Geheimen Baurat Kemmann, Abb. 26 auf Seite 207 der Elektrotechnischen Zeitschrift, Jahrgang 1914, oder Abb. 20 auf Seite 20 der Buchausgabe dieses Aufsatzes.

hoch ist. Überhaupt sollte man bei allen für die Praxis bestimmten Berechnungen für grade, wagerechte Strecke im Höchstfalle mit einer mittleren Bremsverzögerung von 0,8 m/sek² rechnen.

Um die Einwirkung der Anfahrbeschleunigung auf Reisegeschwindigkeit und Zugumlauf zu ermitteln, betrachtet der Verfasser den Lauf eines Zuges von Haltestelle zu Haltestelle, dem Zweck der Arbeit entsprechend, rein theoretisch; danach ist angenommen, daß der am Bahnsteig haltende Zug während seiner Anfahrperiode die Geschwindigkeit bis zu einem gewissen Höchstwert steigert, in dieser Höchstgeschwindigkeit bis zum Beginn der Bremsperiode vor der nächsten Station verharrt, um schließlich durch Anziehen der Bremse am Bahnsteig der nächsten Station zum Stillstand gebracht zu werden. Somit sind die Einwirkungen etwa vorkommender Gefälle, Steigungen oder Gleiskrümmungen absichtlich vernachlässigt; ebenso ist die stromlose Fahrt (Auslaufperiode) nicht näher betrachtet. Die danach zwischen dem Ende der Anfahrperiode und dem Anfang der Bremsperiode auftretende gleichbleibende Fahrgeschwindigkeit will der Verfasser als „Grundgeschwindigkeit" bezeichnet wissen. Unter Annahme einer Stationsentfernung von 500 m, eines Stationsaufenthaltes von 20 Sekunden und einer Bremsverzögerung von 0,75 m/sek² sind die Reisegeschwindigkeiten für drei verschiedene Grundgeschwindigkeiten, nämlich für 30, 45 und 60 km/Std. bei Anfahrbeschleunigungen von 0,2 bis 0,9 m/sek² berechnet und zeichnerisch aufgetragen. Nach weiteren, insbesondere für theoretische Betrachtungen recht lehrreichen Ermittlungen kommt der Verfasser schließlich zu der für seine gesamte Abhandlung giltigen Schlußfolgerung, daß eine Vergrößerung der Anfahrbeschleunigung theoretisch zwar stets Zugfolge, Störungsfortpflanzung, Reisegeschwindigkeit und Wagenumlauf günstig beeinflußt, daß der Grad dieser Beeinflussung jedoch von vielen anderen Umständen wesentlich abhängt und oft überraschend niedrig ausfällt. Die Wahl der günstigsten Anfahrbeschleunigung kann daher, wie der Verfasser mit Recht hervorhebt, nur von Fall zu Fall auf Grund eingehender Untersuchungen ermittelt werden. Stets wird man gewissenhaft prüfen müssen, ob die durch Erhöhung der Anfahrbeschleunigung entstehenden Mehrkosten durch die erreichten Vorteile wirtschaftlich gerechtfertigt erscheinen. M.

Stand der österreichischen Elektrisierungspläne.

Die beratende Kommission des Wasserkraft- und Elektrizitätswirtschaftsamts („Wewa"), die aus den Vertretern der Landesregierungen, der Gemeinde Wien, der Landeshauptstädte, der Industrie, der Finanzinstitute, der Land- und Forstwirtschaft, der technischen Fachkreise, der Arbeiterschaft und der im Interesse des Fremdenverkehrs wirkenden Kreise besteht, trat kürzlich unter dem Vorsitze des Präsidenten des „Wewa", Staatssekretärs Dr. Ellenbogen, zu ihrer zweiten Sitzung zusammen. Der Staatssekretär erstattete nach Begrüßung der Erschienenen einen sehr eingehenden Tätigkeitsbericht für das Jahr 1919/20, in dem er über die vom „Wewa" geleisteten Arbeiten hinsichtlich der Elektrisierung der Staatsbahnen folgendes ausführte:

Um die dem Amte in dieser Beziehung obliegenden Aufgaben zu erfüllen, mußte eine Reihe von sehr eingehenden Vorarbeiten geleistet werden, und war vor allem die Herstellung des Einvernehmens mit den Ländern, bei denen ja durchaus nicht von vornherein eine entgegenkommende Haltung, betreffend die Überlassung der Wasserkräfte an die Staatsbahnverwaltung, zu erwarten war, notwendig. Es fanden in dieser Beziehung Besprechungen in Bregenz, Innsbruck, Salzburg und in St. Veit an der Glan (Kärnten) statt.

Mehrere Beratungen haben auch mit dem Lande Steiermark stattgefunden, die aber zunächst nicht zu einem zufriedenstellenden Ergebnis geführt haben. Erst eine Konferenz, die vor wenigen Tagen in Wien neuerdings stattgefunden hat, ergab die Bereitwilligkeit des Landes, d. h. des Konsortiums zum Ausbau der steirischen Wasserkräfte, eine größere Menge von ständiger elektrischer Kraft aus der steirischen Enns an die Stadt Wien abzugeben, was nach der Überzeugung der Mitglieder des Direktoriums die Voraussetzung der Möglichkeit des Ausbaues für die steirische Enns überhaupt ist.

Mit diesen vorbereitenden Konferenzen waren die Grundlagen für die Elektrisierung der westlichen Staatsbahnlinien geschaffen. Auf Antrag des Direktoriums des „Wewa" ist denn auch ein Kabinettsratsbeschluß zustande gekommen, der den Ausbau der Wasserkräfte in den westlichen Alpenländern, durch welche Wasserkraftwerke die Linien Innsbruck-Lindau, Salzburg-Wörgl, Schwarzach-St. Veit-Villach und Stainach-Irdning-Attnang-Puchheim elektrisiert werden sollen, genehmigte. Die Kosten dieser Elektrisierung wurden im Augenblicke des Kabinettsratsbeschlusses mit 3560 Millionen Kronen angegeben, sie sind aber seitdem wiederum, und zwar durchaus nicht unwesentlich, gestiegen und werden heute ungefähr mit 5 Milliarden berechnet. Die Kohlenersparnis, die durch diese Elektrisierung erwirkt wird, beträgt 434 850 t Normalkohle jährlich, das ist also ein nicht unbeträchtlicher Teil von 2,3 Millionen Tonnen Normalkohle aller Staatsbahnen und 3,5 Millionen Tonnen aller österreichischen Dampfbahnlinien.

Es sind gegen die Inangriffnahme der Elektrisierung dieser westlichen Linien an erster Stelle in der Öffentlichkeit eine Reihe von Bedenken geltend gemacht worden. Die Ursache, daß man vom Westen her gegen das Zentrum zu elektrisieren beginnt, ist darin gelegen, daß diese Staatsbahnlinien wegen der größten Entfernung von Kohlenvorkommen kohlenwirtschaftlich am ungünstigsten liegen, somit hier auch die stärkste Kohlenersparnis stattfindet. Weiter war für den Beschluß die Tatsache maßgebend, daß die Projekte und die Vorarbeiten in bezug auf diese Linien und Wasserkraftwerke am weitesten vorgeschritten waren. Am meisten bestimmend aber für diesen Beschluß war der bekannte Widerstand der einzelnen Länder gegen die Elektrisierungsmaßnahmen, bzw. gegen die Überlassung der Wasserkräfte. Wenn z. B. der Widerstand in Steiermark gegen die Überlassung von Wasserkräften an Landfremde nicht so lange gedauert hätte, so hätten wir wahrscheinlich schon vor einem Jahre oder noch länger die Elektrisierung der Wien näherliegenden Linien in Aussicht nehmen können, und es wäre auch möglich gewesen, die Versorgung des Wiener Beckens in ganz anderer Weise vorzusehen, als es bis vor wenigen Wochen unter dem Zwange der Verhältnisse geschehen ist.

Im weiteren Verlaufe seiner Darlegungen kam Redner auch auf die Streitfrage zu sprechen, was wichtiger wäre: der Ausbau der Wasserkräfte für Wien oder die Elektrisierung der Staatsbahnen. Der Staatsbahnverwaltung wurde der Vorwurf gemacht, daß sie zunächst nicht Wien elektrisiere. Die Notwendigkeit, das stärkste Industriezentrum mit dem stärksten Bahnverkehr zunächst zu elektrisieren, ist jedem klar, selbstverständlich auch dem Direktorium des „Wewa". Wenn wir die Hand frei hätten, würden wir selbstverständlich zunächst an den Ausbau von Wien schreiten. Wir müssen aber zunächst das bauen, was zu bauen möglich ist, da wir der Überzeugung sind, daß jede Tonne Kohle, die wir ersparen, doch in letzter Linie eine Hilfe für die ganze Volkswirtschaft bedeutet. Da sich nun dem Ausbau der Donauwasserkräfte zunächst technische und internationale Schwierigkeiten entgegengestellt haben, die erst beseitigt werden mußten, da sich dem Ausbau der für die Stadt so wichtigen Ennswasserkräfte innerpolitische Schwierigkeiten entgegengestellt haben, war eben die Lösung dieses Problems gleichzeitig mit dem anderen nicht möglich. Die Bemühungen des Direktoriums des „Wewa" sind jedoch unausgesetzt darauf gerichtet, durch praktische Arbeit diese Schwierigkeiten aus dem Wege zu räumen, und ich glaube, daß wir in wenigen Monaten den praktischen Ausbau entweder der einen von beiden oder mehrerer Wasserkräfte, die für Wien und die Bahnversorgung in und um Wien in Betracht kommen, werden in Angriff nehmen können, wenn die finanziellen Voraussetzungen geschaffen sind.

Es wurde hierauf der Bericht des Elektrisierungsamtes der österreichischen Staatsbahnen, betreffend die Maßnahmen und Arbeiten zur Elektrisierung der österreichischen Staatsbahnen im Jahre 1919/20, erstattet. Am Schlusse der Verhandlungen, die sich sehr eingehend auch mit den Gesetzentwürfen, betreffend die Elektrizitätswirtschaft und betreffend Steuerbegünstigungen aus Anlaß volkswirtschaftlich wichtiger Investitionen befaßten, richtete Staatssekretär Dr. Ellenbogen an alle Anwesenden die Mahnung, an der Zusammenfassung aller Kräfte mitzuarbeiten. Solange in den einzelnen Provinzen des Staates die Meinung vorwaltet, daß ein Einvernehmen mit der Zentrale, ein Einvernehmen untereinander von Schaden oder zu vermeiden sei, so lange werden wir selbst die Schuld daran tragen, wenn dem Ausbau der Wasserkräfte Hindernisse in den Weg gelegt werden. Ich schätze und unterstütze das Bestreben der Länder soviel als möglich, aus eigenem zum Ausbau der Wasserkräfte beizutragen, bin jedoch der Meinung, daß es unrichtig ist, diesen Ausbau, wenn er auch vom Lande mit allen Kräften gefördert wird, lediglich als eine Sache des Landes zu betrachten. Der Wiederaufbau unserer Volkswirtschaft, der auf der Ausnützung der Wasserkräfte beruht, ist ein gemeinsames Interesse aller. Wenn wir uns von diesem Gesichtspunkte leiten lassen, werden wir uns das Verdienst erwerben, zum Wiederaufbau unseres Staates in energischer und verdienstvoller Weise beigetragen zu haben.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die Bezahlung der Eisenbahnen vom Reiche.** In Stuttgart hat eine Konferenz der einzelstaatlichen Finanzminister stattgefunden, wobei sich die Beratungen in der Hauptsache darum drehten, auf welche Weise man die Bezahlung der Eisenbahnen vom Reiche verlangen solle. Man kam, wie die „D. Allg. Ztg." schreibt, zu dem Ergebnis, daß bei den trostlosen Finanzverhältnissen eine schnelle Bezahlung unmöglich sei, und daß man daher vorläufig nur mit einer Verzinsung der Schuldsumme rechnen könne. Die Länder wollen ferner davon absehen, Pfandsicherheit vom Reich zu verlangen, wenn alle Länder in dieser Frage einig sind. Ferner wurden Unzuträglichkeiten, die dadurch entstanden sind, daß einzelne Länder ihre Beamten besser bezahlen, als andere es können, aus dem Wege geschafft. In Zukunft werden alle Länder in Besoldungsfragen gemeinsam vorgehen.

— **Wagengestellung für Kohlentransporte.** In den 8 Steinkohlenbezirken Deutschlands wurden nach den Veröffentlichungen des Hauptwagenamtes in der Zeit vom 1. bis 15. Juni 1920 für die Kohlentransporte gestellt: 427 013 Wagen. Gegen die gleiche Zeit des Vorjahres ist eine Zunahme von 122 239 Wagen festzustellen, während in den gleichen Tagen von 1914 138 646 Wagen mehr gestellt wurden. Die Zahl der nicht rechtzeitig gestellten Wagen ist gegen die gleiche Zeit des Vorjahres um 5269 Wagen gesunken. In den Braunkohlenbezirken wurden vom 1. bis 15. Juni gestellt 163 056 Wagen, gegen die gleiche Zeit des Vorjahres bedeutet das eine Zunahme von 48 857, gegen 1914 eine Zunahme von 3467 Wagen, was darauf zurückzuführen ist, daß wegen des Ausfalles der Steinkohlenproduktion der abgetretenen Gebiete die Förderung von Braunkohle immer größere Bedeutung gewinnt. Für den Tag wurden für den Braunkohlentransport im Durchschnitt gestellt 13 236 Wagen (10 369 i. V., 10 877 im Jahre 1914).

— **Beschädigung von Signalen durch zu breite oder verschobene Ladungen.** In letzter Zeit haben sich in gewissen Bezirken die Fälle gehäuft, in denen durch zu breit geladene oder verschobene Ladungen oder durch ungenügend befestigte Decken die Vorsignale beschädigt und teilweise ungangbar gemacht wurden. Durch derartige Mängel der Verladung sind auch mehrere Unfälle entstanden. Die Eisenbahndirektionen sind deshalb angewiesen worden zu prüfen, ob ähnliche Beobachtungen auch in ihrem Bezirk gemacht worden sind, und zur Verhütung solcher Unfälle geeignete Vorkehrungen zu treffen.

— **Wiedereinführung von Fahrpreisermäßigungen auf der Eisenbahn.** Die im Kriege außer Kraft gesetzte Fahrpreisermäßigung für Fahrten zu wissenschaftlichen und belehrenden Zwecken und zugunsten der Jugendpflege ist wieder eingeführt worden.

— **Beendigung des Streiks bei den Braunschweigischen Landeseisenbahnen.** Wie die „Braunschweigische Landeszeitung" meldet, ist der Streik auf den Braunschweigischen Landeseisenbahnen und der Braunschweig - Schöninger - Oscherslebener Eisenbahn nunmehr nach einmonatiger Dauer beigelegt worden (vgl. Nr. 40, S. 466 d. Ztg.).

— **Brölthaler Eisenbahn.** Nachdem in letzter Zeit bereits bei mehreren Privateisenbahnen und Kleinbahnen Deutschlands Streiks ausgebrochen waren, haben nunmehr auch die Bediensteten der Brölthaler Eisenbahn und Heisterbacher Thalbahn beschlossen vom 11. d. M. ab in den Ausstand einzutreten. Die von ihnen mit viertägiger Frist gestellten Forderungen belaufen sich auf eine Erhöhung der Einkommen für die Bediensteten um etwa 33⅓ %. Die Direktion hat die Bediensteten eingehend darüber aufgeklärt, daß bezüglich einiger Forderungen bereits eine Entscheidung der höchsten schiedsgerichtlichen Instanz vorliegt, die von beiden Teilen zu beachten sei, und daß wegen anderer Punkte diese Entscheidung beantragt und in den nächsten Tagen zu erwarten sei. Trotzdem haben die Arbeitnehmer das von der Direktion zugesagte Entgegenkommen in den übrigen Punkten abgelehnt und Anerkennung ihrer Forderungen in den erstgenannten Punkten verlangt. Von den Arbeitnehmern wurde anerkannt, daß beiden Bahnen Geldmittel zur Zahlung der Mehrforderungen nicht zur Verfügung stehen, und daß ihre eigene Verbandspresse vor Eintritt in den Streik dringend gewarnt hat. Die Warnungen blieben erfolglos. Die Direktion hat nunmehr Entscheidung des Tarifschlichtungsausschusses beantragt.

— **Der Kampf um die Ordnung im Berliner Verkehr.** Wie in Nr. 44, S. 511 d. Ztg. berichtet, ist eine verschärfte Zugkontrolle zur Bekämpfung der Verstöße des Publikums gegen die Ordnung und die Beförderungsvorschriften im Berliner Vorortverkehr eingeführt worden. Über ihre Tätigkeit hat die Reichshauptstädtische Korrespondenz von der Eisenbahndirektion Berlin folgende Aufklärungen erhalten: Die durch die verschärften Zugkontrollen vorgenommenen Revisionen erstrecken sich nicht nur auf die zweite Wagenklasse und richten sich nicht nur gegen diejenigen unter den Reisenden, die mit Fahrkarten dritter Klasse in der 2. Klasse betroffen werden. Vielmehr sollen die Beamten gegen alle Übertretungen der Beförderungsvorschriften, Rauchen in Nichtraucherabteilen, Tragelastenbeförderung in anderen als hierfür vorgesehenen Abteilen, Fahrt ohne gültige Fahrkarte usw. vorgehen. Es hat sich schon nach den ersten Tagen erwiesen, daß Übertretungen in der 3. Klasse viel häufiger vorkommen als in der 2. Klasse, weshalb das Schwergewicht der Fahrkartenprüfung auch in die 3. Wagenklasse verlegt worden ist, nachdem eine merkliche Abnahme in der Besetzung der 2. Klasse auf den einzelnen Strecken eingetreten ist. Weiterhin sollen die Beamten der neuen Kontrollen auch gegen die Trittbrettfahrer vorgehen, soweit der nur kurz bemessene Aufenthalt der Züge auf den Bahnhöfen hierzu ausreicht. Diese Unsitte, die namentlich unter den halbwüchsigen Burschen viele Anhänger hat, ist nicht nur bei voll besetzten Zügen, sondern auch auf vielen Strecken bei nur halb- und weniger stark besetzten Zügen zu beobachten. Die Eisenbahnverwaltung hat dem Berufsverkehr durch eine vermehrte Zugfolge auf den meisten Strecken Rechnung getragen, so daß bei Überfüllung vielleicht schon der nächste Zug normal besetzt verkehrt, niemand also außerhalb der Wagen zu fahren braucht. — Der größte Teil der Reisenden hat sich über die Zugkontrollen und deren Tätigkeit befriedigend ausgesprochen. Gegner der Zugkontrollen können also nur solche Elemente unter den Reisenden sein, die Gegner jeder Ordnung sind oder falsche, in den öffentlichen Verkehr nicht passende Begriffe von Ordnung und Freiheit haben.

— **Der Verkehr mit dem Memelgebiet.** Aus Memel wird uns geschrieben: Die unter dieser Überschrift in der Nr. 46, S. 533, erschienene Notiz bedarf der Ergänzung. Nach einer im Amtsblatt des Memelgebietes vom 10. Juli 1920 ergangenen Verfügung des Gouverneurs genügt ab 20. Juli für die Einreise deutscher Staasangehöriger in das Memelgebiet nicht mehr der einfache Personalausweis. Vielmehr muß jeder Deutsche im Besitze eines Passes mit Lichtbild sein; der Paß muß den Sichtvermerk des im Heimatland befindlichen französischen Vertreters tragen. Die Erteilung des Sichtvermerks kann einstweilen nur durch die französische Botschaft in Berlin erfolgen, demnächst voraussichtlich auch durch den Chef der französischen Militärmission in Königsberg. Der Sichtvermerk wird nur für eine Aufenthaltsdauer von vierzehn Tagen erteilt, eine Aufenthaltsdauer von mehr als vierzehn Tagen bis zu einem Monat bedarf der Genehmigung der französischen Zivilkommissare (Unterpräfekten) des Kreises, in dem der Aufenthaltsort liegt. Eine längere Aufenthaltsdauer unterliegt der Genehmigung der in Memel eingesetzten Kommission für Aufenthaltsbewilligung. Im Grenzverkehr treten Erleichterungen ein. Im ganzen bedeuten diese neuen Paßbestimmungen eine bedauernswerte Erschwerung des Verkehrs mit dem Reich. Dem Vernehmen nach ist das Landesdirektorium, dem allerdings nur eine beratende Rolle zufällt, um seine Ansicht nicht befragt und von dieser Neuregelung des Paßverkehrs selbst überrascht worden. Wenn sich das Memelgebiet in dieser Weise von dem Verkehr mit dem Mutterlande abschließt, wird es auf die Dauer schwer werden, die hier noch vorhandenen und zum Ersatz für abgewanderte Beamte aus dem Reich angeforderten Kräfte, namentlich in der Post- und Justizverwaltung, zu bewegen, ihre Dienste dem Memelgebiet zur Verfügung zu stellen. Auch die Eisenbahnbeamten werden von dieser Verordnung wenig erbaut sein. Was den Warenverkehr anbetrifft, so sei noch darauf aufmerksam gemacht, daß die Ausfuhr aus Deutschland in das Memelgebiet von einer von der Handelskammer in Memel anzufordernden Bescheinigung abhängig gemacht ist, daß das Gut im Memelgebiet verbleibt.

— **Die schwierige Lage der Kleinbahnen.** Der Arbeitgeberverband der deutschen Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privatbahnen gibt bekannt: „Die Öffentlichkeit hat sich in den letzten Tagen eingehend mit der Lage beschäftigt, in der sich die Straßenbahnen der deutschen Städte befinden. Nicht minder schwierig ist die Lage der Kleinbahnen, an deren wirtschaftlicher Erhaltung die Öffentlichkeit das größte Interesse besitzt, da sie unbedingt zu den lebenswichtigsten Betrieben gehören. Obwohl der allergrößte Teil der Kleinbahnen nur noch unter größten Schwierigkeiten seinen Betrieb auf-

rechterhalten kann, haben die Arbeitnehmerorganisationen die Forderung gestellt, die Beamten und Arbeiter in ihren Einkünften vollständig den Arbeitnehmern der Reichseisenbahnen gleichzustellen. Die Erfüllung dieser Forderung würde eine Mehrausgabe beim Personaletat von 80 bis 90 % bedeuten und den wirtschaftlichen Zusammenbruch des weitaus größten Teiles der deutschen Kleinbahnen in sich schließen. Der Arbeitgeberverband der Deutschen Straßenbahnen und Kleinbahnen hat daher das Zugeständnis nach dieser Richtung hin ablehnen müssen. Am 28. Juni hat ein vom Reichsarbeitsministerium gebildetes Schiedsgericht, welches im Hinblick auf die große Bedeutung der Angelegenheit mit drei Obmännern besetzt war, einen Schiedsspruch einstimmig gefällt, durch welchen die bisher gewährten Teuerungszulagen und Zuschläge zu den Teuerungszulagen um 50 % erhöht werden. Es kann nur die Hoffnung ausgesprochen werden, daß die Organisationen sich bereit erklären, diesen Schiedsspruch anzunehmen, damit das Wirtschaftsleben vor neuen Erschütterungen bewahrt bleibt."

Auf allen Kleinbahnen der Provinz Sachsen, an denen die Provinzialverwaltung beteiligt ist, müssen, wie die „D. Allg. Ztg." schreibt, auf Anordnung des Landeshauptmanns am 1. August zur Verringerung der Verlustabschlüsse die Personen- und Gütertarife erhöht werden. Für größere Strecken stärker als für kürzere. Die Steigerung wird durchweg 25 bis 50 % betragen.

— **Verkehrshandbuch.** Um den am Außenhandel beteiligten Firmen eine bequeme Möglichkeit zu verschaffen, sich über die Verkehrsverhältnisse nach den verschiedenen Ländern zu unterrichten, hat die Handelskammer zu Berlin unter dem Titel „Verkehrshandbuch" eine Zusammenstellung anfertigen lassen, die darüber Aufschluß gibt, inwieweit der Post- und Telegraphenverkehr sowie Eisenbahngüterverkehr innerhalb Deutschlands (unter Berücksichtigung der besetzten Gebiete und der Abstimmungsgebiete) sowie der Verkehr mit sämtlichen Ländern der Erde möglich ist. Die Zusammenstellung enthält auch für den Postverkehr die allgemeinen Abfertigungsvorschriften und die Wiedergabe sämtlicher Portosätze. Ferner ist besonders Gewicht darauf gelegt worden, für den Verkehr nach den einzelnen Ländern die zu den Sendungen erforderlichen Begleitpapiere genau anzugeben. Das Handbuch kann zum Preise von 6 ℳ und 40 ₰ Porto — beim Versand nach dem Auslande mit den vorgeschriebenen Valutazuschlägen — gegen Voreinsendung des Betrages (Postscheckkonto Berlin Nr. 3101) vom Verkehrsbüro der Handelskammer, Klosterstraße 41, bezogen werden.

— **Großschiffahrtsweg Donau-Oder-Elbe.** Die „Berl. Börs.-Ztg." schreibt: „Für die wirtschaftliche Entwicklung des deutschen Ostens gibt es kaum eine Angelegenheit, die wichtiger ist und so vorteilhafte Aussichten bietet, wie der Bau eines Donau-Oder-Elbekanales. Während vor dem Krieg Österreich-Ungarn als Miterbauer dieses Kanales in erster Linie in Frage kam, ist infolge der Friedensverträge jetzt die Tschecho-Slowakei die Beherrscherin der oberen Elbe und der oberen Donau. Die genannte Wasserstraße bietet von allen Kanälen die geringsten technischen Schwierigkeiten, und vor allem ist dieser Kanal wirtschaftlich am besten begründet. Für die oberschlesische Montanindustrie wird es zweifellos von großem Vorteil sein, daß ein durchgehender Verkehr auf der Donau geschaffen wird. Für Massengüter wird die Donau ihre alte Bedeutung wieder erlangen müssen. Für Weizen, Futtermittel oder Baumwolle, die wir einführen würden, könnte als Gegenleistung die oberschlesische Kohle ausgeführt werden. Durch den Donau-Oder-Elbekanal wird den Kohlen ein ständiger Absatzweg nach den gesamten Donauländern eröffnet. Es wird auch ein ersprießlicher Austausch der deutschen Industrie- und Handelsprodukte mit denen des Orients möglich sein. Der Donau-Oder-Elbekanal erschließt die Kohlenfelder der Tschecho-Slowakei, die nach der Berechnung der Geologen eine Gesamtausbeute von 27 Milliarden Tonnen Kohlen in Aussicht stellen. In Erkenntnis der bedeutenden Wichtigkeit dieses Kanales hat sich nunmehr eine große tschechische Fluß- und Kanalschiffahrts-Gesellschaft gebildet, der bereits ein Teil des Schiffsparkes der Ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft ausgeliefert werden mußte. Es ist von erheblicher Bedeutung daß die ins einzelne gehenden Bauentwürfe für den Donau-Oder-Elbekanal bereits von der früheren österreichischen Regierung zum größten Teil vollendet worden waren. Die Tschecho-Slowakei hat vor einiger Zeit die Herausgabe aller in Wien vor dem Kriege bearbeiteten Pläne für den Donau-Oder-Elbekanal veranlaßt, sie hat erklärt, daß sie den Ausbau des Donau-Oderkanals mit Anschluß zur Elbe im wirtschaftlichen und politischen Interesse für eine der dringendsten Aufgaben erachtet, um die Einigung der im schweren Kampfe um ihr Dasein ringenden Völker immer fester zu gestalten, und rechnet mit einer Vollendung des Kanals in sechs bis acht Jahren.

— **Internationaler Wettbewerb für die Schiffbarmachung der Rheinstrecke Basel-Bodensee.** Nachdem sich vor einiger Zeit die badische und die schweizerische Regierung in der Festsetzung des Endtermines für den im Jahre 1913 ausgeschriebenen und durch den Krieg unterbrochenen Wettbewerb für die Erlangung von Projekten für die Schiffbarmachung der Oberrheinstrecke Basel-Bodensee geeinigt haben, trat nun am 3. Juli das internationale Preisgericht zu seiner ersten Sitzung auf dem Büro des Vereins für die Schiffahrt auf dem Oberrhein in Basel zusammen. Das Preisgericht besteht nur aus Fachleuten, und zwar aus je zwei Vertretern der Schweiz und der badischen Regierung. Obmann des Preisgerichtes ist Herr Jolles, Direktor der holländischen Wasserstraßen. Die Eingaben der Teilnehmer am Wettbewerb, wenn es auch ihrer nur wenige sind, nehmen einen anschnlichen Raum ein, und es wurde für die Aufstellung in entgegenkommender Weise eine Halle der Schweizer Mustermesse in Basel zur Verfügung gestellt, wo auch die Preisrichter bereits ihre Arbeit aufgenommen haben. Als Hilfsarbeiter sind ihnen je ein schweizerischer und ein badischer Ingenieur beigegeben. Sobald das Preisgericht seine Arbeit vollendet hat, was in etwa sechs Wochen der Fall sein dürfte, werden die Eingaben einige Zeit am gleichen Orte der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden, wie es vom Wettbewerbsprogramm vorgeschrieben ist.

Österreich.

— **Gegen die Behinderung des Reise- und Warenverkehrs.** In einer unter dem Vorsitz des Präsidenten Landeshauptmannstellvertreter Steiner abgehaltenen Sitzung des Präsidiums und der Bezirksobmänner des Wiener Bürger- und Ständerates kam bei der eingehenden Erörterung der politischen und wirtschaftlichen Lage auch die Behinderung des Reise- und Warenverkehres zur Sprache, worauf folgende Entschließung einstimmig angenommen wurde: „Bald sind es zwei Jahre, daß die Waffen ruhen, aber noch immer dauert die Abschließung der Staaten gegeneinander an. Anstatt die Freizügigkeit für Menschen und Waren, wie sie vor dem Kriege bestanden hat, endlich wieder herzustellen, werden die Schwierigkeiten des Reise- und Warenverkehres immer mehr verschärft. Die Gebühren für die Paßvisa haben bereits eine märchenhafte Höhe erreicht, die Zollplackereien an der Grenze werden immer unerträglicher, die Eisenbahntarife immer höher. Der Wiener Bürger- und Ständerat stellt an die Regierung das dringende Ersuchen, allen anderen Staaten mit gutem Beispiel voranzugehen und endlich die Fesseln zu beseitigen, die den Reise- und Warenverkehr noch behindern."

— **Errichtung von Autolinien in Salzburg.** Am 9. Juni 1920 fand in Mattsee eine Kommissionssitzung wegen der Autoverbindung mit Salzburg statt, an der Vertreter der Reichs- und Landesregierung, der Postdirektion Linz, der Stadtgemeinde Salzburg und andere Interessenten teilnahmen. Geplant ist die Errichtung der Autolinien: Salzburg-Mattsee-Mattighofen, Seekirchen-Mattsee, Salzburg-Obertrum-Seeham-Berndorf-Michaelbeuren-Oberndorf.

— **Die Donauwasserkräfte und der Friedensvertrag.** In einem Sonderhefte der „Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architektenvereines" veröffentlicht Dr. Heinrich Schreiber eine eingehende Studie über „Die Donauwasserkräfte und die Energiewirtschaft nach dem Friedensvertrage". Im allgemeinen schafft der Friedensvertrag für die Kraftnutzung aus Wasser- und Elektrizitätswerken zwischen den Nachbarstaaten, die durch Sezession einander fremd geworden sind, kein neues Recht. Vielmehr will der Friedensvertrag den bisherigen Rechtszustand aufrechterhalten und die Stetigkeit der Kraftverwertung, wie sie vordem geübt wurde, vor Störungen bewahren. Im besonderen, soweit dies die schiffbaren Flüsse betrifft, wird natürlich auf die Schiffahrt Bedacht genommen. Allein der modernwirtschaftlichen Kraftnutzung zuliebe wird der alte Grundsatz „Die Schiffahrt voran!" nicht mehr so streng wie bisher gehütet, sondern, wenn die Verhältnisse es gebieten, der Kraftnutzung vor der Schiffahrt der Vorrang verliehen. Solcherart überwiegt die Erkenntnis, daß im Gegensatze zu den vielfach gehegten Bedenken für den Ausbau der Donauwasserkräfte nach dem Friedensvertrage ernstliche Hemmungen rechtlicher Natur nicht bestehen.

— **Kauf der Süddeutschen Dampfschifffahrtsaktien durch eine englische Reedergruppe.** Die österreichische Regierung hat im Jahre 1910 die Aktien der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft für 4,614 Millionen Kronen angekauft. Dadurch sind damals 3000 Stück Aktien der Süddeutschen Dampfschiffahrtsgesellschaft zu 1000 ℳ in den Besitz der österreichischen Regierung gelangt. Für diese Erwerbung haben verschiedene Gründe gesprochen, in erster Linie der Umstand, daß ein Besitzwechsel geplant war, der den Interessen der österreichischen Verkehrspolitik nicht entsprochen hätte, und ferner die Erwägung, daß die österreichische Regierung gegenüber dem Drucke, den der ungarische Staat auf die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft auszuüben in der Lage war, ein Gegengewicht schaffen wollte. Nun verlautet, daß dieser gesamte Besitz in die Hände des englischen River-Syndikats übergegangen sei, das nun auch Einfluß auf die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft und die Ungarische Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaft erworben hat. Diese Gruppe großer englischer Reedereien übernimmt 25 000 Aktien der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, beteiligt sich zu mehr als 50 % an der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaft und hat nun die Aktien der Süddeutschen Dampfschiffahrtsgesellschaft. Das englische Konsortium hat somit in den wichtigsten Donauschiffahrtsgesellschaften der früheren Monarchie Besitzinteressen. Über die Bedingungen des Ankaufes verlautet, daß neben einem in Pfund zu zahlenden Preise auch die während des Krieges verloren gegangenen Schiffe von der Gruppe ersetzt werden sollen. Der Preis, der genannt wird, wäre ein niedriger, und es verlautet, daß Abschlüsse mit anderen Kontrahenten zu günstigeren Bedingungen möglich gewesen wären.

— **Die Graz-Koeflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft** erhöht auf Grund eines mit dem Staate und Lande Steiermark getroffenen Abkommens zur Steigerung der Kohlenförderung ihr Aktienkapital um 28 Millionen Kronen. Von den 70 000 neuen Aktien übernehmen die beteiligten öffentlichen Körperschaften 40 000 Stück, 15 000 werden den alten Aktionären zum Bezug angeboten, und die restlichen 15 000 Stück werden von einer aus der Unionbank, der Österreichischen Länderbank und der Firma Bernhard Wetzler bestehenden Gruppe übernommen.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Aussig-Teplitzer Eisenbahn.** Am Montag, dem 12. Juli, mittags, wurde in Teplitz-Schönau die 62. ordentliche Generalversammlung der Gesellschaft abgehalten. Der vorgelegte Geschäftsbericht mit der Betriebsrechnung und der Bilanz für das Jahr 1919 wurde zur Kenntnis genommen und genehmigt. Im Anschlusse hieran gelangte das unterm 20. Juni 1919 mit der Regierung abgeschlossene Protokollübereinkommen zur Vorlesung, das die Bedingungen enthält, an welche die Regierung die Genehmigung der ab 1. Juli 1919 wirksamen Erhöhung der Personen-, Gepäck- und Gütertarife geknüpft hat. Der Vorsitzende berichtete, daß sich diese vom 1. Juli 1919 ab wirksamen Tariferhöhungen nicht nur für die Staatsbahnen, sondern weit mehr noch für die Privatbahnen, die infolge der andauernden Steigerung aller persönlichen und sachlichen Ausgaben in ganz bedenklichem Maße in ihrem wirtschaftlichen Gleichgewichte erschüttert würden, als vollständig unzureichend erwiesen hätten, so daß unter dem Zwange dieser beklagenswerten Verhältnisse eine weitere Tariferhöhung zur Durchführung habe gelangen müssen und zwar hinsichtlich der Kohlentarife im Ausmaße von 150 % und hinsichtlich der sonstigen Güter im Ausmaße von 100 % vom 16. Mai 1920 ab und rücksichtlich der Personentarife in Höhe von durchschnittlich mindestens 40 % vom 1. Juni 1920 ab. Die Verhandlungen mit der Regierung über die Genehmigung dieser neuen Tariferhöhungen seien bereits vor einiger Zeit auf der Grundlage der Bestimmungen des Protokolls vom 20. Juni 1919 eingeleitet worden, bisher jedoch noch nicht zum Abschluß gelangt, so daß hierüber erst in der nächsten Generalversammlung berichtet und Beschluß gefaßt werden könne. Das Protokollarübereinkommen vom 20. Juni 1919 wurde sodann genehmigt. Auf Grund des Berichtes des Revisionsausschusses wurde der Rechnungsabschluß für das Jahr 1919 genehmigt und dem Verwaltungsrate die Entlastung erteilt.

Hierauf wurde beschlossen, aus dem mit 2 139 767,02 K. ausgewiesenen Reingewinn eine Dividende von 50 K. (5 %) für jede Aktie zu verteilen. Weiter wurde eine Kapitalvermehrung bis zur Höhe von 20 000 000,— K. durch Ausgabe von Aktien oder Prioritäten beschlossen und der Verwaltungsrat mit der weiteren Durchführung dieses Beschlusses im eigenen Wirkungskreise betraut.

Übrige europäische Länder.

— **Die Elektrisierung der französischen Südbahnen.** Die französische Südbahngesellschaft läßt gegenwärtig Arbeiten an den Wasserfällen im Ossautal ausführen, die für die Elektrisierung des Betriebes dieser Gesellschaft nutzbar gemacht werden sollen. Die Arbeiten, deren Kosten auf mehr als 100 Millionen Franken geschätzt werden, sollen innerhalb von fünf Jahren beendet sein.

— **Elektrisierung der italienischen Eisenbahnen** (vgl. Nr. 79/1919 d. Ztg.). Die Arbeiten zur Elektrisierung der Eisenbahnen machten bisher wegen Mangels an Rohmaterialien und Arbeitskräften keine Fortschritte, es soll nun aber das bisher Versäumte so bald als möglich nachgeholt werden. Wie die „Telegraphen-Union" berichtet, umfaßt das vom Ministerium entworfene Programm in erster Linie den vollständigen Ausbau der Linien der Provinzen Piemont, Genua, Turin, Modena; sodann finden die Hauptlinien Berücksichtigung besonders dort, wo größere Steigungen zu überwinden sind. Im ganzen sollen zunächst 1400 km elektrisiert werden, wofür bereits ein Kredit von 800 Millionen Lire bewilligt wurde.

— **Ein neuer Gütertarif für den polnischen Staat.** Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1920 ist ein neuer Gütertarif für das gesamte Gebiet Polens eingeführt worden, dessen wichtigste Neuerungen nach einer Mitteilung des Allg. Tarifanzeigers (Wien) folgende sind: Die Lieferfristen betragen für Frachtgut: Abfertigungsfrist zwei Tage, Beförderungsfrist für je angefangene 150 Tarifkilometer ein Tag; hierzu kommt ein Tag Zuschlag beim Übergang von einer Bahn auf eine andere. Eine wesentliche Einschränkung erfährt die Haftpflicht der Eisenbahn für Verlust, Minderung oder Beschädigung. Der Tarif bestimmt nämlich, daß das Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit anderen Ministerien, wenn es die Verhältnisse erfordern, die Höhe des Schadenersatzes festsetzen kann. Die Verjährungsfrist für Ansprüche wegen Verlust, Minderung oder Beschädigung wird auf sechs Monate herabgesetzt. Das gleiche gilt für Frachterstattungsansprüche. Die Freiheit, die aus dem Frachtvertrage hervorgehenden Ansprüche gegen die Eisenbahn an dritte Personen zu übertragen, wird beseitigt, die Übertragung dieser Ansprüche ist nur zwischen Absender und Empfänger gestattet. Die im Tarife enthaltene Güterklassifikation enthält nicht die weitgehende Verfeinerung, die in der Güterklassifikation der österr.-ung. Eisenbahnen bis zur Aufklassifikation bestanden hatte. Die Frachtsätze, in polnischen Pfennigen für 100 kg lautend, sind staffeltarifmäßig gebildet. Zu den auf Grund der Einheitssätze ermittelten Frachtsätzen sind feste Abfertigunggebühren hinzugerechnet. Für das gesamte Netz der „allpolnischen" Eisenbahnen erscheint ein Kilometerzeiger in vier Heften. Drei dieser Hefte befinden sich im Druck, das vierte noch in Arbeit. Es wird also geraume Zeit dauern, ehe der Kilometerzeiger greifbar ist.

— **Interessenkontore bei den schwedischen Staatsbahnen.** Interessenkontore sind Einrichtungen, die von einem Arbeitgeber oder einer Personalgruppe getroffen wurden, um für Rechnung der Angestellten Sparkassen- und Darlehnsgeschäfte zu betreiben. Sie nehmen unter den neuzeitlichen Wohlfahrtsanordnungen eine der ersten Stellen ein. Der Gedanke ist neu und stammt von Amerika, wo das erste Interessenkontor in den 1890er Jahren bei den Fabriken der National Cash Register Co. in Dayton, Ohio, eingerichtet wurde. Seitdem hat die Einrichtung schnelle Verbreitung gefunden. Anfänglich wurden diese Interessenkontore allgemein mit Mißtrauen aufgenommen. Besonders in der Arbeiterpresse fanden sie scharfe Beurteilung, die sich aber im allgemeinen nicht gegen den Grundgedanken, sondern mehr gegen gewisse dem Kontor angegliederte Nebengeschäfte, wie Wohnungsvermittlung, Verkauf eigener Produkte des Unternehmens, Einkauf von Lebensmitteln und Brennstoffen für das Personal der Unternehmung, Marketendereibetrieb und anderes, richtete. Die Frage nach der Einrichtung von Interessenkontoren bei den schwedischen Staatsbahnen wurde von der königlichen Eisenbahndirektion im Laufe des Jahres 1919 aufgegriffen. Es wurde ein Ausschuß eingesetzt mit der Aufgabe, die Eignung der Einrichtung für die Staatsbahnen zu prüfen und gegebenenfalls einen Einführungsvorschlag auszuarbeiten. Dieser Bericht liegt nunmehr vor und ist in folgendem in kurzer Übersicht behandelt.

Von den äußeren Bedingungen für Interessenkontore sind manche bei den Staatsbahnen vorhanden, andere wieder fehlen. Das etwa 35 000 Köpfe zählende Bahnpersonal ist an gewissen Knotenpunkten in solcher Anzahl beieinander, daß sich der Fall mit dem eines privaten Industrieunternehmens deckt, während ein anderer Teil des Personals längs der Eisenbahn

über das ganze Land dünn verstreut ist. Im allgemeinen hat das Staatsbahnpersonal eine gesichertere Stellung als die Industriearbeiter, aber diese günstige Stellung ist nur verhältnismäßig und hauptsächlich durch die festere Anstellungsform gegeben. Eisenbahner wie Industriearbeiter sind im gleichen Maße abhängig von Veränderungen in den Kosten der Lebenshaltung und von der Anpassung der Einkünfte zur Deckung des Bedarfs. Diese Veränderungen folgen den allgemeinen Konjunkturschwankungen, wobei allerdings eine günstige Periode für Industriearbeiter mit einer für Staatsbedienstete weniger günstigen zusammenfallen kann. Die allgemein gültigen individuellen Verhältnisse sprechen daher für Interessenkontore ebensogut beim Eisenbahnpersonal wie bei den Industriearbeitern. Hierbei berücksichtigt der Ausschuß vor allem, daß die Lohn- und Lebenshaltungsanforderungen so gewachsen sind, daß die Ausgaben für Mieten und Steuern im Verhältnis zum Einkommen für den Bediensteten jetzt von größerer Bedeutung sind als früher. Er hebt die Bedeutung des Umstandes für das Eisenbahnwesen hervor, daß das Personal in geordneten wirtschaftlichen Verhältnissen lebt, und verspricht sich aus der Einrichtung von Interessenkontoren auch günstige Folgen für den Eisenbahnbetrieb und dessen Sicherheit. Der Vorschlag des Ausschusses spricht für den allgemeinen Grundsatz der Freiwilligkeit, ohne Warenvermittlung und Kreditsystem. Insbesondere ist er für Selbstleitung. Das Personal, um das es sich hier handle, sei besonders dazu geeignet, die Leitung der Interessenkontore zu übernehmen. Die schon bestehenden wirtschaftlichen Zusammenschlüsse des Personals sollen durch das Aufkommen der Interessenkontore nicht gestört werden. Durch Selbstleitung wird auch jeder Schein der Abhängigkeit vom Arbeitgeber vermieden. Die Staatsbahnen brauchen nur die betreffenden Interessenkontore in Gang zu setzen und sich als Bedingung für die Bestreitung des Hauptkostenanfalles des Kontors eine gewisse Aufsicht über dessen Leitung und Verwaltung vorzubehalten.

Die Interessenkontore sollen für alle Eisenbahnangestellten und Pensionäre offenstehen, sie sollen Geld für Sparkasseneinsätze annehmen, hauptsächlich durch Abzug bei den Lohnauszahlungen. Außer für reine Sparzwecke sollen auch Einlagen für Steuern, Wohnungsmieten, Versicherungen und anderes gemacht werden können. Auf Wunsch zahlt das Kontor Steuern und Mieten aus. Alle Einlagen werden an der Bank untergebracht. Die Kontore gewähren Darlehen, teils Vorschußdarlehen, bis zur nächsten Auszahlung, teils Tilgungsdarlehen mit längerer Tilgungszeit nach Ermessen der Direktion. Die Einlagen wie die Darlehen sollen sich verzinsen nach Sätzen, welche die Direktion für jedes Kalenderjahr bestimmt. Die Einlagen sollen nicht für die Darlehen verwendet werden, für die Vorschußdarlehen sollen vielmehr die Staatsbahnen die erforderlichen Mittel gewähren, und für die Tilgungsdarlehen sollen die eigenen Einnahmen des Kontors oder ein durch den Staat beschafftes Betriebskapital genommen werden. Alle Lohnvorschüsse auf anderem Wege sollen dann ausgeschlossen sein. Als Bedingung für ein Darlehen soll der Darlehensnehmer außer zur Rückzahlung sich verpflichten, auf Sparkassenkonto mindestens 10 % bei Vorschußdarlehen und mindestens 50 % bei Tilgungsdarlehen einzulegen. Eine derartige Bestimmung scheint bei allen Kontoren ohne Ausnahme Regel zu sein und den Anstoß zu fortgesetzter Sparsamkeit im großen Maße gegeben zu haben. Warenvermittlung soll aus dem eingangs erwähnten Grunde zunächst von den Interessenkontoren der Staatseisenbahnen überhaupt nicht betrieben werden, sie soll vielmehr, auch für Brennmaterial auf dem Genossenschaftswege geordnet werden. Die Interessenkontore sollen aber dem Genossenschaftsbetrieb des Personals alle Unterstützung zukommen lassen. Das bei Interessenkontoren von Privatunternehmungen übliche Treffen von Abkommen mit Kaufleuten und Handwerkern für Lieferung von Kleidern, Schuhen, Holz usw. gegen die schriftliche Verpflichtungsübernahme von Lohnabzügen soll bei den Interessenkontoren der Staatsbahnen nicht eingeführt werden. Der Staat soll die Kontorvorstände, die Räumlichkeiten samt Beleuchtung und Beheizung zahlen, sowie die Formblätter, wogegen die Kontore die Hilfskräfte und die übrigen laufenden Ausgaben zu bestreiten hätten. Für jedes Kontor würden auf die Staatsbahnen im Jahre 15 000 Kr. treffen. Die Vorstände werden auf drei Jahre eingestellt, im Einvernehmen mit den Distriktsverwaltungen. Die Satzungen, die, abgesehen von der Wahl des Vorstandes, der von den Mitgliedern gewählten Leitung in Kontorangelegenheiten volle Handlungsfreiheit lassen, werden von der Eisenbahndirektion aufgestellt. Alle Geschäftsabwickelungen zwischen den Interessenkontoren und den Mitgliedern sollen selbstverständlich streng vertraulich sein. Auf die Persönlichkeit des Vorstandes legt der Ausschuß großes Gewicht. Es soll immer ein Mann sein, die Hilfskräfte sollen auch Frauen sein können. Die Vorstände sollen in den Gehaltsstatus der Verkehrsanstalten im achten Lohngrade eingereiht werden. Als Hilfskräfte soll auch Bahnpersonal in seiner freien Zeit beigezogen werden können. Das Lokal soll zentral gelegen und leicht zugänglich sein. Zunächst soll nur an jeder von den Hauptstationen der fünf Distrikte Stockholm, Göteborg, Malmö, Östersund und Luleå ein Kontor errichtet werden. An anderen Orten sollen zur Erleichterung des Verkehrs mit dem Kontor Vertrauensmänner aufgestellt werden. An manchen Plätzen sollen Filialkontore für den einen oder anderen Tag in der Woche aufgemacht werden. Interessenkassen sollen überall auf Staatsbahnstationen eröffnet werden. Eigene Räume für Steuer-, Spar- und Darlehnskassen kommen in Frage, sobald der zugehörige Mitgliederkreis über die Zahl 100 hinausgeht. Der bare Verwaltungsbeitrag soll auf einen gewissen Betrag für jedes angeschlossene Mitglied, das im Kalenderjahr 300 Kronen oder mehr in das Sparkonto eingelegt hat, angesetzt werden.

Der Ausschuß schlägt vor, daß die Interessenkontore schon am 1. Juli 1920 ins Leben treten. Die Einrichtung soll die Eisenbahndirektion nicht abhalten, auch gewisse wirtschaftliche Vereinigungen unter dem Personal zu unterstützen.

Dr. S.

— **Elektrischer Betrieb im Gotthardtunnel.** In der Nacht zum 1. Juli d. J. fuhren zum ersten Male mehrere Güterzüge betriebsmäßig mit elektrischer Kraft durch den Gotthardtunnel. Damit ist das großzügige Elektrisierungsprogramm der Schweizerischen Bundesbahnen durch Beendigung eines wichtigen Abschnittes seiner Durchführung näher gebracht worden. Es darf daran erinnert werden, daß die Gotthardstrecke, von Luzern bis Chiasso gerechnet, 226 km lang ist, während die für den elektrischen Betrieb jetzt umgebaute Bergstrecke Erstfeld-Göschenen-Gotthardtunnel-Airolo-Bellinzona 103,9 km mißt. Der Gotthardtunnel selbst ist 15,7 km lang; er steigt von Göschenen, 1109 m ü. M., bis auf 1154 m und senkt sich dann bis Airolo auf 1145 m. Als Betriebskraft haben die S. B. B. den einphasigen Wechselstrom gewählt. Er wird auf der Südseite in dem Kraftwerk am Ritomsee (bei Piotta) erzeugt, das eben vollendet worden ist. Das Werk verwertet den Ritomsee als Speicherbecken und nützt das Gefälle des Foßbaches vom See bis zu dessen Mündung in den Tessin aus. In seinem heutigen Ausbau weist das Werk vier Freistrahlturbinen mit Einphasengeneratoren auf, die 16⅔ periodigen Einphasenstrom bei 15 000 Volt erzeugen. Die Gesamtleistung der vier Maschineneinheiten, von denen eine zur Reserve dient, beträgt 52 000 PS. Im Norden des Gotthardtunnels wird ein zweites Werk in Amsteg demnächst vollendet werden, das sich des Wassers der Reuß für die Krafterzeugung bedient. Nach Vollendung dieses zweiten Werkes werden, einschließlich der Reserven, 78 000 PS zur Verfügung stehen. Die S. B. B. haben vorläufig drei Arten von einphasigen Wechselstromlokomotiven beschafft: eine kleinere und eine schwere Schnellzuglokomotive und eine Güterzuglokomotive.

Leider hat sich 60 Stunden nach der Betriebseröffnung im Druckstollen des Kraftwerks am Ritomsee eine Störung ereignet (Wasseraustritt infolge der Bildung zahlreicher kleiner Risse), die zeitweilig zur Preisgabe des Druckstollenbetriebes nötigen wird. Es wird jetzt mit größter Beschleunigung an der Behebung der Störung gearbeitet.

— **Shaw als Kritiker der englischen Verkehrssteuern.** Bernard Shaw veröffentlicht in der „Daily News" eine geistreiche Kritik der Maßnahme des englischen Verkehrsministers, deren Wortlaut wir der „Dt. Allg. Ztg." entnehmen. „Die ruhige Ankündigung von Sir Eric Geddes", so beginnt er, „daß das Defizit von 30 Millionen Pfund bei den Eisenbahnen durch Erhöhung der Fahrpreise eingebracht werden muß, zeigt, daß er „ein praktischer Geschäftsmann" ist, d. h. ein Mann, der keine Ahnung von einem anderen Geschäft hat als von dem, Geld aus dem Publikum herauszuschlagen. Wenn er die Fahrpreise und Tarife bis zu jener Höhe emporgeschraubt hat, bei der keiner von uns mehr reisen kann, dann müssen wir eben zu Fuß gehen, und die Eisenbahnen werden ausschließlich zur Beförderung von Millionären in Sonderzügen verwendet werden. Wenn er dann den Millionären genug abnimmt, so wird er mehr aus den Eisenbahnen herauswirtschaften, als jemals vor dem Kriege möglich war, und die Nation, die sich dann auf die Transportverhältnisse von Mesopotamien beschränkt sieht, wird ihr Elend vergessen und ausrufen: „Was für ein glänzender Geschäftsmann!" Nehmen wir an, Sir Eric würde seinen praktischen Geschäftssinn verlieren und in das Gegenteil verfallen. Nehmen wir an, er würde jedem das Fahren auf der Eisenbahn kostenlos gestatten und die 230 Millionen Pfund, die dazu nötig sind, dem Budget aufladen, was würde dann geschehen? Er würde als Wahnsinniger, Vergeuder, Bolschewist angesehen und mit Zurufen wie: „Ins Tollhaus mit ihm!" begrüßt werden. Und die Nation würde zu ihrer größ-

ten Überraschung entdecken, daß sie, je mehr sie Sir Eric auf seine ungeschäftsmäßige Weise ruiniert, desto reicher wird. Man würde dann auch erkennen, daß der Eisenbahnbetrieb nicht unbedingt 230 Millionen kosten muß, denn ein beträchtlicher Teil dieser Summe wird jetzt für die Mißwirtschaft bei der Eisenbahn bezahlt.“ Shaw sucht dann in längeren Ausführungen nachzuweisen, daß jede Verkehrssteuer sinnlos ist, weil sie das Aufblühen des Handels und Wandels eindämmt und dadurch den Wohlstand des Landes verringert. Er schließt mit den Worten: „All diese Steigerung der Bahnpreise, diese Verteuerung des Briefportos und der Telegrammkosten, diese Behinderung des Kraftverkehrs durch unmögliche Steuern ist keine gute Finanzpolitik; es ist die Verelendung der Nation durch die Lahmlegung ihrer Geschäfte. Wir hatten vor dem Kriege erkannt, daß wir diese Methoden zur Verarmung des Volkes nicht unterstützen dürfen. M welcher Berechtigung tun wir das heute, wo wir bis über d Ohren in Schulden stecken und jeder nach Erhöhung d Produktion schreit? Unsere sogenannten praktischen G schäftsleute werfen uns Steine in die Maschinerie des nati nalen Lebens; sie sprechen in ihren Methoden allem Fo schritt und aller Vernunft Hohn. Wenn die Reisenden die neueste Drohung von Sir Eric Geddes sich gefallen lasse dann werden sie sich alles gefallen lassen. Wenn er es wa die Angelegenheiten eines großen Industrievolkes so zu b handeln wie die Verhältnisse in einem kleinen Stall, da sollten wir ihn selbst in einen solchen Stall sperren und ih die Verwaltung der Eisenbahn aus der Hand nehmen; u so schneller werden wir dann finanziell wieder auf die Bei kommen.“

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachrufe.

Am 7. Juli d. Js. ist im 47. Lebensjahre der

Regierungs- und Baurat **Fresenius**

in Düsseldorf, Vorstand des Abnahmeamts Düsseldorf,

nach längerer, schwerer Krankheit aus dem Leben abberufen worden. Wir betrauern in dem Dahingeschiedenen einen tüchtigen, durch reiches praktisches Können ausgezeichneten, pflichttreuen und lieben Amtsgenossen, dessen Andenken wir hoch in Ehren halten werden.

Berlin, im Juli 1920. (713)

Der Präsident
und die höheren Beamten des Eisenbahn-Zentralamts.

Am 14. Juli verstarb infolge eines Schlaganfalles im Alter von 61 Jahren der

Eisenbahn-Rechnungsdirektor

Herr **Wilhelm Krug.**

Über 43 Jahre hat der Verstorbene im Dienste der Staatseisenbahnverwaltung gestanden und 11 Jahre der Eisenbahndirektion Altona angehört.

Tief erschüttert stehen wir an der Bahre eines Amtsgenossen, der sich durch reiches Wissen, strengste Pflichterfüllung und vornehmes Denken auszeichnete, und dessen stets freundliches Wesen ihm die Liebe und Zuneigung Aller erwarb, mit denen er in Berührung trat.

Wir werden dem Entschlafenen allezeit ein treues Gedenken bewahren.

Altona, den 15. Juli 1920.

Der Präsident, (718)
die Mitglieder und Hilfsarbeiter der Eisenbahndirektion.

2. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Staats- und Privatbahngütertarif, Heft A.

Die Abfertigungsbefugnisse der Station Dortmund Hafen werden mit Wirkung vom 1. Oktober 1920 auf den Verkehr für Frachtgut in Wagenladungen und für Frachtstückgut in Mengen von mindestens 2000 kg in einem Wagen beschränkt.

Nähere Auskunft erteilt die Dienststelle.

Essen, den 9. Juli 1920. (711)
Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Gemeinschaftliches Heft C I b. (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1920 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht. Näheres enthält die nächste Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 13. Juli 1920. (715)
Eisenbahndirektion.

Braunschweigische Landes-Eisenbahn.

Vom 1. August d. J. ab werden die Zuschlagsfrachten für den Güterverkehr unserer Stationen erhöht:

für Stückgüter (Eil- und Frachtstückgut) auf 100 ₰ für 100 kg,
für abgabepflichtige Wagenladungsgüter auf 31 ₰ für 100 kg,
für abgabefreie Wagenladungsgüter auf 28 ₰ für 100 kg.

Braunschweig, 14. Juli 1920. (716)
Die Direktion.

Gemeinschaftliches Heft C I b. (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 19. Juli 1920 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Gernrode - Harzgeroder Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht. Näheres enthält die am 15. Juli 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehend Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). Auskunft geben auch die beteiligte Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 13. Juli 1920. (712)
Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch - Südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 20. Juli d. Js. ab werden di Stationen Groß Boschpol, Roslasi Sonnenwalde und Usch in die Tarifhefte 1, 2 und 4 aufgenommen. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der früheren Preuß.-Hess Staatseisenbahnverwaltung.

Breslau, den 9. Juli 1920. (714)
Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Saarbahn-Pfälzischer Personen- und Gepäcktarif.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1920 wird der Tarif ausgegeben. Er enthält Tarifsätze zwischen den preußischen und pfälzischen Stationen des Saargebietes einerseits und den übrigen pfälzischen Stationen andererseits. Infolge Verschiebung der Verwaltungsgrenzen treten geringfügige Erhöhungen und Ermäßigungen der Fahrpreise ein.

Nähere Auskunft erteilen das Verkehrsbureau der Direktion der Saarbahnen in Saarbrücken und das Tarifbureau der Eisenbahndirektion Ludwigshafen (Rhein).

Ludwigshafen (Rhein), 12. Juli 1920.
Eisenbahndirektion. (717)

5. Verkauf von Altmaterial.

Die angesammelten unbrauchbaren Werkstattsstoffe: wie Altgummi mit und ohne Einlage, Blechgeräte, Draht- und Sprungfedern, Zeugabfälle, Lederabfälle, Glasbrocken aus klarem und farbigem Glase, Zinkasche usw. sollen in verschiedenen Losen verkauft werden. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbüro, Fürstenstr. 1—10, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 6 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die Angebote sind verschlossen und mit entsprechender Aufschrift bis zum Eröffnungstermin kostenfrei an uns einzusenden. Das Öffnen der Angebote findet am 10. August 1920 vormittags 11 Uhr im Verwaltungsgebäude, Fürstenstr. 1—10, statt. Zuschlagsfrist bis 28. August 1920. (710)

Eisenbahndirektion Magdeburg.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 51. Berlin, den 21. Juli 1920. LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 16 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 80 M. ,nach sämtlichen anderen Staaten für 90 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Inhalt:

Zur Reichsorganisation der deutschen Eisenbahnen.

Von den Eisenbahn-Obersekretären **Eimer** und **Kautschke** bei der Verkehrskontrolle II in Darmstadt.

In der Nr. 25 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 17. April 1920 ist eine längere Abhandlung vom Verein der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahn-Verkehrsamts-Vorstände unter obiger Überschrift erschienen. In dieser Abhandlung finden wir auf Seite 297, zweiter und dritter Absatz, folgende Sätze:

„Wo natürliche Bedingungen für Zentralisation vorliegen, müssen verwaltungstechnische Bedenken zurücktreten. Und so gelangen wir weiter zu den Einnahmekontrollen (jetzt Verkehrskontrolle I und II) und der einheitlichen Ausarbeitung von Güterlade- und Leitungsvorschriften. Welche Vereinfachungen enständen dadurch, wenn das Rechnungswerk der Stationen nicht mehr von Kontrolle zu Kontrolle ausgetauscht werden müßte! Welche schleppenden Reste würden bei den Kassen wegfallen, wenn ihnen ein r e i n e s Soll zugestellt werden könnte, das naturgemäß unter getrennten Kontrollen erst auf Umwegen mit zeitraubendem Schriftwechsel und oft verspätet zustandekommt? Die Kontrollen der Generaldirektionen würden zwar wahrscheinlich die Zahl der Kontrollen verringern, aber im Erfolg wenig ändern.

Es will nun allerdings scheinen, daß eine so ausgestaltete Zentralstelle bei dem zukünftigen Riesenumfange der deutschen Eisenbahnen ein Koloss werden müßte, aber, wie gesagt, wäre dies nur scheinbar der Fall; denn unbeschadet der Geschäftseinheit unter einer leitenden Spitze, können vollständig selbständige Abteilungen, z. B. für die Einnahmekontrollen und das Hauptwagenamt — bei den Einnahmekontrollen noch Unterabteilungen —, unter besonderen voll verantwortlichen Direktoren gebildet werden."

Zu diesen Ausführungen soll hier Stellung genommen werden. Betrachten wir die bis zum 31. März 1920 bestandene Preußisch-Hessische Eisenbahngemeinschaft, so finden wir schon hier in gewissem Umfange das Verkehrskontrollwesen zentralisiert. Für 21 selbständige Eisenbahndirektionen bestanden nur zehn Verkehrskontrollbezirke. Auch ist man bereits am 1. Juli 1909 dazu übergegangen, für die Bearbeitung der Auslandsverkehre Gemeinschaftskontrollen einzurichten, damit die einzelnen Verkehre von nur einer Verkehrskontrolle für den gesamten preußisch-hessischen Staatsbahnbezirk behandelt würden. In der Folge hiervon bestanden sechs Gemeinschaftskontrollen, und zwar in Breslau, Bromberg, Cöln, Darmstadt, Hannover und Magdeburg, von denen jede eine Anzahl Auslandsverkehre für das gesamte in diese Verkehre einbezogene Preußisch-Hessische Eisenbahngebiet ausschließlich zu bearbeiten hatte. Die Heimatkontrolle hatte lediglich das Versand- und Empfangsrechnungswerk zu sammeln und mit den dazu gefertigten Ursprungszahlen der zuständigen Gemeinschaftskontrolle zu übersenden. Letztere bewirkte den Austausch und den gesamten Schriftwechsel mit den ausländischen Kontrollen, regelte die Verschleppungen ohne Frachterstattungen, prüfte das Empfangsrechnungswerk und stellte das Verkehrssoll endgültig fest. Die durch die einzelnen Verkehrsabrechnungen zum Ausgleich kommenden Schuld- und Guthaben-Beträge gingen ausschließlich zu Lasten oder zu Gunsten der Eisenbahndirektion der Gemeinschaftskontrolle, während die für die Abfertigungen der einzelnen Heimatkontrollbezirke sich ergebenden Saldi durch die Vereinsabrechnungsstelle zu Gunsten oder zu Lasten des Gemeinschaftskontrollbezirks ausgeglichen wurden.

Diese Gemeinschaftskontrollen liefern den Beweis dafür, daß auch in der Vergangenheit bei den Preußisch-Hessischen Staatsbahnen nichts versäumt wurde, um nach Möglichkeit zu vereinfachen und wirtschaftlich zu arbeiten. Während z. B. der süddeutsch-österreichisch-ungarische Güterverkehr, umfassend die Preußisch-Hessischen Eisenbahndirektionsbezirke Frankfurt (Main), Mainz und Saarbrücken, von der Verkehrskontrole II Darmstadt als Gemeinschaftskontrolle bearbeitet wurde, mußte auf der österreich-ungarischen Seite mit 21 selbständigen Einnahmekontrollen gearbeitet werden. In Österreich-Ungarn wurde sonach, auch nach der fast vollständig durchgeführten Verstaatlichung der Privatbahnen, an der Dezentralisation festgehalten.

Vor etwa zwölf Jahren war man bereits der Frage nahe getreten, für das gesamte Preußisch-Hessische Staatsbahnnetz nur einige große Verkehrskontrollen (etwa vier) zu schaffen, ist jedoch nach eingehender Prüfung und langwierigen Verhandlungen zur Überzeugung gelangt, daß die beabsichtigte Zentralisation des Verkehrskontrolldienstes nicht durchführbar ist. Die damals ausschlaggebenden Gründe bestehen heute und zwar in ganz bedeutend höherem Umfange noch. Hierauf wird im Verlaufe dieser Ausführungen noch näher eingegangen werden.

Nach den Vorschlägen der Verkehrsamts-Vorstände könnten bei der neu zu schaffenden Zentralstelle, die sie selbst sehr richtig als einen „Koloss" bezeichnen, speziell für die Einnahmekontrollen noch Unterabteilungen unter besonderen, voll verantwortlichen Direktoren gebildet werden. Unter diesen Unterabteilungen könnten aus verkehrs- und kassentechnischen Gründen doch nur die derzeitigen Verkehrskontrollen verstanden werden. Die einzige Änderung würde darin bestehen, daß an Stelle der jetzt an 18 verschiedenen Orten untergebrachten Verkehrskontrollen, die 18 Unterabteilungen der Zentralstelle treten würden. Die Verkehrsamts-Vorstände erwarten von der vorgeschlagenen Zentralisation, daß wesentliche Vereinfachungen erreicht würden, wenn das Rechnungswerk der Stationen nicht mehr von Kontrolle zu Kontrolle ausgetauscht werden müßte. Es mag zugegeben werden, daß hierdurch vielleicht eine geringe, monatlich ein bis höchstens zwei Tage umfassende, Zeitersparnis erzielt werden könnte. Diese würde jedoch nur für die jetzt räumlich weit von einander entfernten Kontrollbezirke wirksam werden. Dagegen würde für die zurzeit nahegelegenen Kontrollbezirke ein bedeutender Mehraufwand an Zeit eintreten. Man denke an einen Austausch des Rechnungswerkes zwischen Stuttgart, Karlsruhe, Ludwigshafen (Pfalz), Darmstadt gegenüber der Beförderung des gesamten Rechnungswerkes von den einzelnen Stationen dieser Kontrollbezirke, nach der geplanten Zentralstelle, die vielleicht in Magdeburg oder Berlin ansässig würde. Welche Verspätungen würden bei den notwendig werdenden Erinnerungen entstehen, sofern das Rechnungswerk der weit entfernten Stationen nicht rechtzeitig eintrifft! Zurzeit können die einzelnen Dienststellen von der Verkehrskontrolle des Heimatbezirks in kürzester Zeit mittels Fernsprechers erinnert werden, während künftig die Zentralstelle Telegramme oder Telegrammbriefe ablassen müßte. Die gleichen Mängel würden sich bei den erforderlich werdenden unzähligen Verfolgschreiben, sowie überhaupt bei dem gesamten schriftlichen Verkehr zwischen der Zentrale und den weit entfernten Dienststellen geltend machen. Die Verfasser sind anscheinend darüber, welchen Umfang das bei einer Verkehrskontrolle für einen Rechnungsmonat eingehende Rechnungswerk hat, nicht unterrichtet; es zählt nach Wagenladungen! Nun denke man sich das Rechnungswerk, das jetzt nach 18 verschiedenen Orten läuft, nach der Zentrale gerichtet. Streckenweise müßten notgedrungen an den vorgeschriebenen Einlieferungstagen großräumige, besondere Packwagen mit besonderem Begleitpersonal in den Personen- und Eilzügen laufen. Welche Arbeit würde die Verbringung dieses Rechnungswerks von dem Ankunftsbahnhof nach der Zentrale verursachen, und welcher Aufwand an Arbeitskräften und Zeit wäre erforderlich, um bei der Zentrale die Sichtung und Verteilung an die einzelnen Unterabteilungen, von diesen an die einzelnen Verkehre und von diesen an die einzelnen Bediensteten durchzuführen?

In dieser Hinsicht würde die vorgeschlagene Zentralisation des Verkehrskontrolldienstes keine Vorteile, sondern wesentliche Nachteile zur Folge haben. Die Verfasser erwarten auch von einer Zentralisierung der Verkehrskontrollen die Beseitigung schleppender Reste und ein „reines" Soll für die Kassen, das nach ihrer Ansicht bei getrennten Kontrollen erst auf Umwegen mit zeitraubendem Schriftwechsel und oft verspätet zustande kommt. Was hier die Herren Verfasser unter „reinem" Soll verstehen, bedürfte noch näherer Erläuterung. Für uns sind für ein reines Soll zwei Fälle denkbar. Der erste Fall wäre der, daß das von den Güterabfertigungen in den Hauptzusammenstellungen für Versand und Empfang, sowie den Auszügen aus dem Güterkontroll- und Abrechnungsbuche nachgewiesene Soll bei der Nachprüfung und endgültigen Feststellung durch die Verkehrskontrolle II keinerlei Veränderungen erfahren würde. Der zweite wäre der, daß bis zur endgültigen Sollfeststellung durch die Verkehrskontrolle II alle von ihr erteilten Änderungsnachweisungen seitens der Güterabfertigungen erledigt werden könnten, wodurch eine Übertragung unerledigter Posten aus dem Hilfsabrechnungsbuch in das Vorschußbuch nicht erforderlich würde. Beide Fälle sind für größere, große und größte Güterkassen in der Praxis undenkbar. Schon seit 1909 ist durch die Verkehrskontrollordnung, Teil II, § 6, Absatz 3 für die Preußisch-Hessischen Staatsbahnen angeordnet, daß die Empfangskontrolle vor Absendung der Empfangsbücher nebst zugehörenden Zusammenstellungen diese daraufhin nachprüft, ob unrichtige Stationsverbindungen darin nachgewiesen sind. Zutreffendenfalls hat sofortige Übertragung in den zuständigen Verkehr (Kontrollbezirk) im Benehmen mit den betreffenden Beamten zu erfolgen. An diesem Verfahren könnte auch bei einer Zentralisation des Verkehrskontrolldienstes nichts geändert werden, nur dürfte sich bei einer Zentralisation und dem hierdurch geschaffenen „Koloss" der Ausgleich mit Rücksicht auf das große in Frage kommende Heer von Beamten und die umfangreichen Diensträume ungleich schwieriger gestalten.

Ab- und Zusetzungen von Kassenposten des einen Monats, die durch Änderungsnachweisungen der Verkehrskontrolle II für einen späteren Monat wieder ausgeglichen werden, könnten auch bei einer Zentralisation des Kontrolldienstes nicht beseitigt werden. Von den Verkehrskontrollen werden allmonatlich allein zahllose Fehlbuchungen (Verrechnungen unter unrichtigen Stationsverbindungen) festgestellt, die erst nach umfangreichem Schriftwechsel der Verkehrskontrolle II mit den Versand- und Empfangsabfertigungen aufgeklärt werden können. Da mit der Sollfeststellung nicht gewartet werden kann, bis Aufklärung erfolgt, müssen die Kassenposten mit Änderungsnachweisungen vorläufig ab- bzw. zugesetzt werden. Werden durch die notwendigen Feststellungen bei den Inlandsverkehren sich schleppende Kassenreste nicht vermeiden lassen, so treten diese Mißstände bei den Auslandsverkehren in erhöhtem Umfange zutage. Zur Beweisführung mögen folgende Beispiele dienen.

In Frankfurt (Main) wird eine Sendung nach Budapest mit einer Nachnahmebelastung von 5000 ℳ aufgeliefert. Zufolge nachträglicher, an die deutsch-österreichische Grenzstation Passau ergangener Verfügung des Versenders soll die Sendung ohne Nachnahmeerhebung ausgeliefert werden. Passau streicht den Nachnahmebetrag in der Frachtkarte unter Berufung auf die nachträgliche Verfügung des Versenders, unterläßt jedoch die gleichzeitige Absetzung im Frachtbriefe. Die Folge hiervon ist, daß die Empfangsstation Budapest die Frachtkarte ohne den ursprünglichen Nachnahmebetrag von 5000 ℳ in Rechnung nimmt. Die Güterabfertigung Frankfurt

(Main) weist jedoch in ihrem Versand unter Budapest 5000 ℳ Nachnahme nach, die ihr mit Änderungsnachweisung abgesetzt werden müssen. Die Güterabfertigung Frankfurt (Main) erhebt gegen die Absetzung Einspruch und erbringt den Nachweis, daß der Nachnahmebetrag von 5000 ℳ von Budapest mit besonderer Kartierung auf sie zurückgerechnet wurde. Nunmehr muß die deutsche Verkehrskontrolle an die ungarische Einnahmekontrolle herantreten, damit sie den von Budapest zu Unrecht zurückgerechneten Betrag zur Verfügung stellt. Erst wenn dieses geschehen ist, was unter Umständen Wochen oder Monate dauern kann, ist die Verkehrskontrolle II berechtigt, der Güterabfertigung Frankfurt (Main) den Betrag von 5000 ℳ wieder gutzuschreiben. Ein zweites Beispiel: In Mannheim H. wird eine mit 500 ℳ Nachnahme belastete Sendung nach Kiel abgefertigt. Beim Vergleichen des Rechnungswerks wird festgestellt, daß die von Mannheim H. unter Kiel im Versandbuche für Januar 1920 nachgewiesene Sendung im Empfangsbuche der Güterabfertigung Kiel für Januar 1920 unter Mannheim H. nicht nachgewiesen ist. Die sofort angestellten Nachforschungen der Verkehrskontrolle II ergeben, daß die Sendung in Mannheim H. aufgeliefert wurde und richtig nach Kiel Abgang gefunden hat, während in Kiel weder Frachtbrief noch Gut angekommen sind. Der Nachnahmebetrag von 500 ℳ muß daher der Güterabfertigung Mannheim H. mit Änderungsnachweisung für Januar 1920 abgesetzt werden. Da die Verkehrskontrolle II zunächst weitere Schritte in der Sache nicht unternehmen kann, gibt sie den erwachsenen Schriftwechsel zur weiteren Veranlassung an das zuständige Verkehrsamt. Bei der Feststellung des Rechnungswerks für den Monat April 1920 erscheint nun die im Januar 1920 von Mannheim H. abgefertigte Sendung im Empfangsbuche der Güterabfertigung Kiel. Auf Anfrage der Verkehrskontrolle II, weshalb die Sendung erst jetzt zur Verrechnung kommt, erbringt die Güterabfertigung Kiel den Beweis, daß Gut nebst Frachtbrief verschleppt waren und erst am 20. April 1920 in Kiel angekommen sind. Der für Januar 1920 der Güterabfertigung Mannheim H. zur Last gesetzte Nachnahmebetrag von 500 ℳ kann erst jetzt für April 1920 mit Änderungsnachweisung wieder gutgebracht werden. Derartige Fälle ereignen sich, namentlich in den letzten Jahren, häufig, und sie verursachen die von den Herren Verkehrsamts-Vorständen erwähnten schleppenden Reste, die bei einer Zentralisation des Verkehrskontrolldienstes sich ebenso ergeben müßten, wie bei der dermaligen Dezentralisation. Ein großer Teil der schleppenden Reste könnte — ohne Zentralisation — vermieden werden, sofern die Güterabfertigungen die Versand- und Empfangsbücher sorgfältiger führen würden. Hier könnte nur durch nachdrücklichste Einwirkung der zuständigen Verkehrsämter auf die Abfertigungsstellen und Überweisung geeigneter Bediensteten an diese die erwünschte Besserung erzielt werden.

Durch die vorausgegangenen Ausführungen glauben wir hinlänglich bewiesen zu haben, daß eine Zentralisation des Verkehrskontrolldienstes in verkehrs- und kassentechnischer Hinsicht keine Vorteile, sondern Nachteile zur Folge haben würde. Als weitere Gründe, die gegen die von den Verkehrsamts-Vorständen vorgeschlagene Zentralisation sprechen, mögen die nachstehend aufgeführten dienen. Allein von den 18 zurzeit bestehenden Verkehrskontrollen II der Reichseisenbahnen werden — nach Abzug der durch den Übergang der Eisenbahnen der Bundesstaaten an das Reich zu erzielenden Vereinfachungen — nach unserer Schätzung etwa 2500 Beamte beschäftigt werden müssen. Nun denke man sich die Errichtung einer Zentralstelle, in der Büroräume für 2500 Beamte, Räume für Verteilung des eingehenden, allmonatlich ganze Eisenbahnwagen füllenden Rechnungswerks, sowie Räume für Verpackung und Abfertigung der Ausgänge (Rücksendung der Versandbücher an die Güterabfertigungen) und für die mehrjährige Aufbewahrung des bei der Verkehrskontrolle II verbleibenden Rechnungswerks vorzusehen wären. Ein einziges, diesen Anforderungen genügendes Gebäude ist wohl nicht denkbar, und ob bei den jetzt herrschenden Verhältnissen in den nächsten Jahrzehnten daran gedacht werden könnte, ein solches oder mehrere benachbarte Gebäude zu errichten, erscheint uns als ein Ding der Unmöglichkeit. Hierbei ist noch zu berücksichtigen, daß 2500 Beamte, die zurzeit an 18 verschiedenen Orten des Reiches ansässig sind, gezwungen sein würden, mit ihren Frauen und Kindern die ihnen liebgewordene Stätte zu verlassen und nach einem ihnen gänzlich fremden Orte überzusiedeln. Etwa 10 000 Menschen (gering gerechnet) würden diesem Zwange unterworfen. Abgesehen davon, daß wohl in keiner deutschen Stadt jetzt und in absehbarer Zeit für diese 10 000 Menschen Wohnräume zu beschaffen wären, möge bedacht werden, welche Umwälzungen sich in sozialer Hinsicht für die betroffenen Beamten und ihre Angehörigen ergeben würden. Bestehende Familienbande würden gelockert, die schulpflichtigen Kinder würden in fremde Schulverhältnisse überführt und unter Umständen in ihrem Lehrgang zurückgeworfen werden. Kinder der Beamten, die sich in einer Berufslehre befinden, müßten aus dieser herausgerissen oder von der Familie getrennt werden.

Haben wir nun die verkehrs- und kassentechnischen, sowie die sozialen Gesichtspunkte, die gegen eine Zentralisation sprechen, dargelegt, so dürfte eine wichtige Frage, und zwar die Geldfrage auch nicht unerwähnt bleiben. Die entstehenden Kosten für Beschaffung der Diensträume und deren Ausstattung würden bei den heutigen Preisen viele Millionen Mark erfordern, wozu noch die ebenfalls einige Millionen Mark betragenden Umzugskosten der Beamten kommen würden. Die Beförderung des Hausrates der 2500 Beamten würde etwa 50 bis 60 Sonderzüge (den Zug zu 100 Achsen gerechnet) erfordern, die von den 18 verschiedenen Orten der jetzigen Kontrollbezirke nach der künftigen Zentrale gefahren werden müßten. Die Übersiedlung könnte in Ermangelung der erforderlichen Möbelwagen nur in längeren Zwischenräumen vor sich gehen. Es wird nochmals hervorgehoben, daß es sich hierbei lediglich um die dermaligen 18 Verkehrskontrollen II handelt. Für die 18 Verkehrskontrollen I kommen etwa 1100 Beamte in Frage, die im Falle einer Zentralisation ebenfalls von ihren jetzigen Dienstorten nach der zu schaffenden Zentrale abwandern müßten.

Wir glauben mit vorstehenden Ausführungen genügende Gründe vorgebracht zu haben, die der von den Verkehrsamts-Vorständen vorgeschlagenen Zentralisation des Verkehrskontrolldienstes entgegenstehen. Aber abgesehen hiervon dürfte der vorgeschlagenen Zentralisation auch der unter dem 31. März 1920 zwischen der Reichsregierung und den Regierungen der vertragschließenden Länder abgeschlossene Staatsvertrag entgegenstehen. Vergleiche Eisenbahn-Verordnungsblatt des Reichs-Verkehrsministeriums, Zweigstelle Preußen-Hessen Nr. 16 vom 6. Mai 1920. Der § 24 des erwähnten Vertrages lautet wörtlich:

> „Das Reich wird sich bei der Neugestaltung des Eisenbahnwesens von dem Gesichtspunkt leiten lassen, daß die Verwaltung nur insoweit zentralisiert werden soll, als es zur Erfüllung der Aufgaben der Reichseisenbahnen als einer einheitlichen Verkehrsanstalt unbedingt geboten ist."

Auch im Schlußprotokoll zu § 24 des Vertrages ist unter Ziffer 4 von der bayerischen Regierung das Einverständnis des Reiches dazu vorausgesetzt, daß

> „die Neugestaltung des Eisenbahnwesens nur im Sinne einer vollwirksamen Dezentralisation der Reichsverwaltung nach verkehrstechnischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten erfolgen darf."

Aus diesen Vertragsbestimmungen darf mit Sicherheit gefolgert werden, daß die Länder einer beabsichtigten Zentralisation der Verkehrskontrollen im Interesse ihrer Beamten sowohl, als auch der dabei interessierten Städte, die durch die Abwanderung einer großen Beamtenzahl geschädigt würden, schärfsten Widerstand leisten würden.

Wagengestellung für Fahrzeuge.

Von Oberbahnassistent **Ernst Brandt**, Dessau.

Vor dem Kriege wurden für Fahrzeuge bis zu 7 m Länge Oq- und S-Wagen verwendet. Dann sind F (abgebordete O) und S gestellt worden. Jetzt sind aber F, S und Oq in nur geringer Zahl vorhanden (F sind größtenteils wieder aufgebordet, und Oq und S sind teils ausgemustert und teils an den Feindesbund ausgeliefert), so daß auf andere O zurückgegriffen werden muß. Hier kommen aber wiederum nur Ok und Omk in Frage, weil bei anderen Kohlenwagen die Kopfwände nicht herausgehoben werden können. Die Kopfwände dieser Wagen sind aber so schwer, daß mehrere Mann daran zu heben haben. Oft sind die erforderlichen Leute beim Verladen der Fahrzeuge aber nicht zur Stelle, oder die Wände klemmen sich etwas, dann wird mit Hebezeugen und Brechstangen darüber hergegangen, und — was nicht biegt, das bricht — die Kopfwand hinausgeworfen. Stellt sich nun aber heraus, daß der O-Wagen für den betreffenden Möbelwagen zu schmal ist, und das ist sehr häufig der Fall, so geht es mit derselben Gewalt über die Seitenwände her.

Bei öfterem Aus- und Einsetzen der Wände durch nichtfachmännische Leute werden die Wagen beschädigt, die Drehbarkeit der Kopfwände leidet, ebenso der untere Kopfwandverschluß (Daumenwelle), so daß solche O häufiger die Werkstätten aufsuchen müssen. Als Wagendienstbeamtem tut mir dies umsomehr leid, weil es sich um Schäden handelt, die nicht notwendig sind. Es ist eben sehr unwirtschaftlich, derartige Wagen für Fahrzeuge zu benutzen.

Zurzeit werden an Kohlenwagen nur Ommk und Omk neu hergestellt, nicht aber Oq und Omq. Wie aus meinen bisherigen Ausführungen hervorgeht, ist es aber dringend notwendig, auch für Fahrzeuge besondere Wagen zu bauen, und zwar müßten diese Wagen 6 bis 8,5 m Länge haben. Sie werden zweckmäßig mit je 8 eisernen Rungen ausgerüstet. Gibt man ihnen dann noch 20 cm hohe abklappbare Wände, so besteht eine vielseitige Verwendungsmöglichkeit. Außer für Fahrzeuge können sie für Schienen, Holz (bei entsprechender Länge), Maschinen und alle Schwerstgüter benutzt werden, wo bisher O gestellt werden mußten. Keinesfalls dürften diese Wagen aber wie die H-Wagen mit den Wendeschemeln versehen werden, da die Schemel der Verladung äußerst hinderlich sind. — Wird eine Wagenlänge bis zu 8,5 m vorgesehen, so kann (außer an O) auch an R- und Sl-Wagen, woran immer großer Mangel besteht, gespart werden, denn die meisten Möbelwagen haben eine Länge von 8 m. Daß nur Wagen mit vielseitiger Verwendungsmöglichkeit gebaut werden, liegt auch im Interesse des Wagenumlaufs, es werden Leerläufe vermieden. Auch als Ersatz für unsere im freien Verkehr kaum noch verwendbaren Arbeitswagen wären sie gut noch zu gebrauchen. Die Hrz- und Hrmz-Wagen, die jetzt wieder neu angeliefert werden, sind nur als HH-Wagen gut zu verwenden. Bei Einzelverwendung liegt immer der Schemel störend im Wege. Die Wagen ohne Schemel dürften auch bedeutend billiger herzustellen sein. Als Gattungsbezeichnung käme Sr oder Smr oder Smmr, je nach Ladegewicht, in Frage.

Falls derartige Wagen neu beschafft würden, könnten im Verzeichnis IV zu § 49 (2) der „Allgemeinen Tarifvorschriften" (großräumige, offene Wagen) unter Nr. 14 die betreffenden Fahrzeuge gestrichen werden. Für die mehr als 8 m langen Fahrzeuge könnten lange offene Wagen (Sl, Sml, Smml) gestellt werden, und für die 5 m langen Möbelwagen und Künstlerwagen, von denen zurzeit zwei auf einen großräumigen offenen Wagen verladen werden dürfen — ist eben für jedes Fahrzeug ein kurzer offener Wagen erforderlich und dies schon im Interesse der Mehrfracht. Außerdem müßten für Kutschwagen usw., die durch die Tür eines bedeckten Wagens nicht verladen werden können, die Tarifvorschriften § 21 dahin geändert werden, daß die Mindestfracht für ein F a h r z e u g und nicht für einen verwendeten E i s e n b a h n w a g e n erhoben wird. Dies müßte schon deshalb geschehen, um unbilligen Forderungen nach Gestellung großer Wagen (der Absender will natürlich für billige Fracht recht viele Gegenstände aufgeben) entgegen treten zu können.

Schwedischer Dampffährenverkehr in der Ostsee.

Die vorläufige Absage, die der Plan eines Dampffährenverkehrs zwischen England und Schweden von ersterer Seite erfahren hat (vgl. diese Ztg. 1919, S. 1053 und 1920, S. 129), hat die Wirkung gehabt, das Interesse Schwedens mehr noch als bisher auf den Seeverkehr über die Ostsee, womöglich auch in Form einer Dampffährenlinie, zu richten. Dieses Interesse kommt in der schwedischen Presse in letzter Zeit in ganz außergewöhnlichem Maße zum Ausdruck. Es sind nicht nur die eigenen schwedischen Interessen, die bei drängender Entscheidung danach verlangen, die Wege zu dem sich wieder öffnenden, für Schwedens Handel, Industrie und Ernährung gleich wichtigen russischen Markt zu bahnen, sondern Schweden hofft damit auch, angespornt durch den Mitbewerb Kopenhagens, das den Verkehr von Moskau über Libau an sich ziehen und damit Schweden umgehen möchte, Ausfallspforte für den amerikanischen Handel nach Rußland (vgl. diese Ztg. 1920, S. 208) und Durchfuhrland für den Verkehr von und nach England zu werden. Sind erst einmal die Handelswege zwischen Schweden und Rußland geknüpft, dann wird der Dampffährenplan England-Schweden wieder auftauchen und sodann für England lockender erscheinen als bisher.

Die Frage der Anordnung der Dampffährenverbindung nach Rußland ist allerdings sehr schwierig. Es steht vor allem eine Verbindung über Finnland oder Estland oder eine Kombination beider in Frage. Von den Vorschlägen einer Ostseelinie haben vor allem zwei allgemeines Interesse auf sich gezogen, nämlich einerseits Kapellskär-Baltischport oder Odinsholm kombiniert mit einer besonderen Fähre zwischen dem estnischen Hafen und dem finnischen Hafen Hangö und anderseits Kapellskär-Åbo. Jeder dieser zwei Vorschläge erfordert beiderseits ergänzende Eisenbahnbauten, nämlich in Schweden nach Kapellskär, in Estland von Odinsholm nach Taps und in Finnland von Åbo nach Riihimäki. Die Strecke Riihimäki-Viborg befindet sich bereits in zweigleisigem Ausbau, und es müßte also auch Åbo-Riihimäki zweigleisig gebaut werden. Der Abstand von Kapellskär nach Åbo ist 110 Seemeilen, der nach Odinsholm 160.

Schon im Dezember 1916 wurde die Frage einer Dampffährenverbindung über die Ostsee durch ein Sachverständigengutachten beleuchtet. Dieses Gutachten sprach sich für eine Dampffähre Kapellskär-Baltischport oder, wenigstens vorläufig, für eine private Dampferverbindung nach Petersburg aus. Bei den damaligen politischen Verhältnissen hatte eine Verbindung über Estland gegenüber einer solchen über Finnland noch gewichtige Vorteile. Einmal brachte damals noch Estland eine unmittelbare Verbindung mit Rußland ohne Zwischenschaltung einer Vermittlung, mit welcher Schweden bei dem früheren Verkehr mit Deutschland über Dänemark keine günstigen Erfahrungen gemacht hatte. Die Verhältnisse sind andere geworden. Estland ist jetzt gegenüber Rußland ebenso selbständig wie Finnland. Bei der Unmöglichkeit, zu jeder Jahreszeit unmittelbar Petersburg anzulaufen, wird sich Schweden in jedem Falle einer Vermittlung bedienen müssen. Gegenüber einem weiteren Einwand, daß der Hafen von Åbo für Dampffähren nicht geeignet sei, wurde durch finnische Untersuchungen festgestellt, daß ebenso große Fähren wie die der Sassnitzlinie auch den finnischen Hafen Åbo erreichen können. Ein dritter Nachteil, der bisher einer Verbindung über Finnland vorgehalten wurde, daß der Weg länger sei, könnte bei geeignetem Verhalten und Entgegenkommen Finnlands durch Herabsetzung der Frachtkosten und Fahrkartenpreise wie auch durch eine geplante neue Eisenbahnverbindung von Åbo nach Helsingfors und weiter nach Konvola, die bedeutend verkürzend wirken würde, ausgeglichen werden. Diese Gesichtspunkte im Zusammenwirken mit einer von finnischer Seite ausgehenden größeren Initiative haben augenblicklich den Plan Schweden-Finnland-Rußland an erste Stelle gerückt, ohne daß damit jedoch die Estlandalternative endgültig aufgegeben wäre. Der finnische Staatsrat hat einen besonderen Ausschuß mit Dr. Ramsay als Wortführer zur Ergründung der Möglichkeit einer finnisch-schwedischen Dampffährenverbindung eingesetzt. In Åbo befaßt sich eine neugebildete Gesellschaft mit dem Plan einer großen Freihafenanlage, und gleiche Pläne bestehen auch für Helsingfors und Hangö. Vor einigen Monaten hat auch die estnische Regierung einen Ausschuß eingesetzt. Nach einer Erklärung der estnischen Regierung soll aller Durchgangsverkehr über Estland nach Rußland von Zoll- und Durchgangsabgaben befreit werden.

Es finden sich gewichtige Stimmen, die vor einem überhasteten einseitigen Abkommen mit Finnland warnen und sich Handlungsfragen vorbehalten möchten, um so mehr als verschiedene Fragen, so die Umladung von Vollspur auf russische Spur, noch nicht geklärt scheinen. Auch auf sachkundiger finnischer Seite sind den Erwartungen, daß Finnland einen großen Weltdurchgangsverkehr an sich ziehen könnte, vor allem auch unter Hinweis auf die Kostenfrage, Dämpfer aufgesetzt worden. Man fürchtet, daß sich dieser Verkehr südlicherer kürzerer Wege bedienen werde, und daß die neuen Staaten, welche südlich der Ostsee entstehen und Häfen wie Danzig, Memel, Libau und Windau aufweisen, mit Erfolg diesen Weltverkehr an sich ziehen werden, um so mehr als auf diesem Wege Moskau und der Osten von Moskau besser zu erschließen ist. Immerhin werde auf Finnland ein bedeutender Verkehr, vor allem an Stückgut, fallen.

Der Weg über Estland ist ja der kürzere, wenn man in Betracht zieht, daß alle estnischen Bahnen nicht nur unmittelbar nach Petersburg laufen, sondern auch in das Innere Rußlands Anschluß haben und ganz abgesehen von der geplanten und Estland im Friedensvertrag mit Sowjetrußland bewilligten doppelspurigen unmittelbaren Eisenbahnverbindung von Narwa nach Moskau, für welche scheinbar auch englisches Kapital Interesse zeigt. Anderseits wird von finnischer Seite geltend gemacht, daß der Weg über Finnland augenblicklich für Rußland schneller einen Weg nach Westen eröffne, während die Verkehrsadern sowohl im russischen Reiche wie in den Randstaaten mehr oder weniger zerstört sind und noch für lange Zeit gelähmt liegen.

Von grundlegender Bedeutung bei der Beurteilung einer Dampffährenverbindung über die Ostsee sind bei den hohen Anforderungen, welche an die Regelmäßigkeit einer solchen internationalen, zugleich der Post- und Personenbeförderung dienenden Verbindung gestellt werden, die Eisverhältnisse der in Frage kommenden Häfen. Åbo hat warme Fürsprecher, allein es bestehen für Åbo noch nicht genügende Erfahrungen, ob die 85 Seemeilen lange, enge und gewundene Fahrt durch die finnischen Schären nicht ernste Hindernisse für größere Fahrzeuge bildet. Hangö ist frei von einem vorgelagerten Schärengarten, leidet aber an dem Notstand, daß unter der Wirkung des zuweilen auftretenden Packeises bei ungünstigen Verhältnissen der Verkehr ganz unterbrochen werden kann. Für Baltischport wurde auf Grund längerer Beobachtung eine mittlere Sperrung von 33 Tagen im Jahre gegenüber 56 für Hangö festgestellt. Die Möglichkeit der Sperrung bleibt also auch für Baltischport. Man hat daher an einen estnischen Hafen in Odinsholm gedacht, das am Einlauf zur finnischen Bucht gerade vor Estlands Nordwestspitze gelegen ist und besonders günstige Voraussetzungen für einen ständig zugänglichen bequemen Dampffährenhafen und für eine Landverbindung besitzt. Es gibt an der ganzen Ostseeküste des alten Rußland keinen Punkt, der von den Naturverhältnissen so begünstigt ist wie Odinsholm. Es erklärt sich das durch die starke Strömung, die besonders im Frühjahr von der finnischen Bucht um Odinsholm herum gegen die südliche Ostsee verläuft. Die Anlagekosten würden für Odinsholm nicht teurer werden als in Baltischport, woselbst auch ein vollständig neuer Dampffährenhafen angelegt werden müßte. Eine neue Bahn muß in beiden Fällen gebaut werden, da die bestehende Bahn nach Baltischport größeren Ansprüchen nicht genügt. Auch auf finnischer Seite wird neben Åbo und Hangö ein Ort genannt, welcher ähnlich Odinsholm beachtenswerte Vorteile verbürgen soll, und zwar die Insel Russarö gerade südlich von Hangö. Eine Eisenbahnverbindung zum Festlande könnte auch hier leicht erstellt werden. Odinsholm und Russarö würden auch sehr günstig liegen für eine kombinierte Linie von einem schwedischen Hafen aus, sei es Kapellskär oder Nynäs. Der Abstand Odinsholm-Russarö ist nämlich nur 33 Seemeilen.

Neben diesen Projekten kommt neuerdings auch der Gedanke einer Verbindung Stockholm-Libau zur Geltung. Diese Linie würde vor allem auch auf eine Gruppe der durch die Zersplitterung Rußlands zustande gekommenen Staaten Rücksicht nehmen, die zusammen ein ungeheures Verkehrsgebiet bilden, welches auch für schwedischen Ausfuhr- und Durchgangsverkehr, zumal für die allernächste Zeit, von außerordentlich großer Bedeutung werden kann, nämlich Litauen, Polen, Weißrußland und Ukraine. Libau ist Hafenstation für ein großartiges Eisenbahnsystem mit weit verzweigten Linien, welche sich bis zum Kaspischen und Schwarzen Meere erstrecken. Auch liegt Libau nur wenige Meilen von den Ausläufern des deutschen vollspurigen Eisenbahnnetzes bei Memel entfernt. Es müßte nicht schwer fallen, hier eine Anknüpfung zu finden. Libaus Abstand von einem geeigneten Punkt in Stockholms äußerem Schärengarten beträgt genau so etwa 340 km wie der von Baltischport. Von einem 18 Knoten laufenden Dampfer könnte die Strecke in 10 Stunden zurückgelegt werden. Freilich müßte dann an Stelle von Kapellskär ein anderer Anschlußpunkt treten, etwa Nykäshamn, das aber wieder für den finnischen und estländischen Verkehr zu ungünstig liegt. Eine Ausgleichung aller Interessen würde vielleicht auf einen Dampffährenhafen in der Gegend von Sandhamn deuten.

Dr. Saller.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Der Verkehrsminister und die Eisenbahnerforderungen.** Der Reichsverkehrsminister Groener nahm, wie die „D. Allg. Ztg." meldet, Veranlassung, sich mit der Personalvertretung der Eisenbahner über die zur Beunruhigung Anlaß gebenden schwebenden Fragen auszusprechen. Das Ergebnis war, daß der Minister der Personalvertretung nunmehr folgenden Bescheid zugehen ließ, der hoffentlich seine Wirkung nicht verfehlen wird:

„Mit Bezug auf die Besprechung vom 12. d. M. fasse ich nachstehend die von mir abgegebenen Erklärungen zusammen: Der Reichsverkehrsminister wird entsprechend seiner bisherigen Haltung alsbald nach Rückkehr der in Spaa befindlichen Mitglieder der Reichsregierung im Reichskabinett dafür eintreten, daß 1. der Reichslohntarif nach den bisherigen Vereinbarungen zwischen den Verwaltungen und den Organisationen in Kraft gesetzt wird; 2. für die Reichseisenbahnbeamten die sich aus den Landesbesoldungsgesetzen, der Postpersonalreform und der Einstufung der Landesfinanzbeamten ergebenden Rückwirkungen unbeschadet der gesetzlich vorgesehenen Nachprüfung der Reichsbesoldungsordnung alsbald im Wege der Einstufung teils durch Einreihung in die nächst höhere Besoldungsgruppe, teils durch Gewährung der Bezüge der nächst höheren Besoldungsgruppe durchgeführt werden."

— **Übernahme der Staatseisenbahnen durch das Reich.** Die verfassunggebende deutsche Nationalversammlung hat bei Annahme des Staatsvertrages u. a. folgende Entschließung gefaßt: „Die Nationalversammlung erwartet, daß die Beamten, Angestellten und Arbeiter der neuen Reichseisenbahnverwaltung ihre volle Arbeitskraft restlos in den Dienst der Verwaltung stellen und so auch ihrerseits mit allen Mitteln zu einer baldigen Gesundung des deutschen Verkehrswesens beitragen werden. Nur wenn alle Volksgenossen einerseits den Willen zur Arbeit bis zum äußersten in die Tat umsetzen und andererseits auch Wünsche, die dem einzelnen berechtigt erscheinen mögen, hinter die Erfordernisse des Gemeinwohls zurückstellen, kann noch auf den politischen, wirtschaftlichen und finanziellen Wiederaufbau Deutschlands gehofft werden." Diese Entschließung der Nationalversammlung ist zur allgemeinen Kenntnis gebracht und in den Amtsblättern veröffentlicht worden.

— **Eröffnung der Lokalbahnstrecke Weilerbach (Pfalz)-Reichenbach-Steegen.** Am 20. Juni wurde die unter Staatsverwaltung stehende vollspurige Lokalbahnendstrecke Weilerbach (Pfalz)-Reichenbach-Steegen der Lokalbahn (Kaiserslautern West-) Lampertsmühle-Reichenbach-Steegen eröffnet. Die mit Dampfzügen betriebene Strecke dient dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr. Auf die Lokalbahn finden die in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für die Haupt- und Nebeneisenbahnen Bayerns enthaltenen Bestimmungen für Nebenbahnen Anwendung. Die Länge der Bahn beträgt 8,589 km, die Länge des kleinsten Bogen-Halbmessers 300 m und die größte Neigung 17,5 ‰. Eisenbahnwagen mit einem Raddruck von mehr als 6500 kg und mit einem größeren festen Radstande als 4,5 m können auf der Lokalbahn nicht befördert werden. Die Züge führen die 3. und 4. Wagenklasse. Die Haltestellen sind für den unbeschränkten Güterverkehr eingerichtet. Fahrzeuge und Gegenstände, die nur auf festen Rampen ver- oder entladen werden können, sind nur nach und von Weilerbach (Pfalz) zur Beförderung zugelassen. Die neue Strecke ist der Betriebsinspektion Kaiserslautern zugeteilt, die Oberleitung des Betriebes und der Verwaltung der neuen Bahnlinie der Eisenbahndirektion Ludwigshafen (Rhein) übertragen worden.

— **Abstimmungstransporte nach Ost- und Westpreußen.** Der Reichs- und Staatskommissar für die Abstimmungsgebiete Ost- und Westpreußens hat an den Reichsverkehrsminister im

Namen Ermlands und Masurens ein Danktelegramm gerichtet für die gewaltigen Leistungen der deutschen Eisenbahnen bei dem Transport der Stimmberechtigten. Durch Einschränkung der ordentlichen Verkehrsbedürfnisse ist es gelungen, insgesamt 156 000 Personen nach den Abstimmungsgebieten zu befördern.

— **Die Übernahme der Eisenbahnen im Abtretungsgebiet Nordschleswigs** durch die Dänen hat nach einer Bekanntmachung der Eisenbahndirektion Altona nunmehr stattgefunden, so daß die deutschen Fahrpläne in diesem Gebiet für die Strecken Flensburg-Vamdrup, Flensburg-Sonderburg, Westersatrup-Schelde, Rothenkrug-Apenrade, Woyens-Hadersleben, Sonderburg-Tondern, Tondern-Hoyerschleuse, Tondern-Hvidding, Bredebro-Lügumkloster ungültig geworden sind. Hierbei wird noch besonders bestimmt, daß die Sylter Bäderzüge auf der Strecke Tondern-Hoyerschleuse mit Anschluß an die Dampfer nach Sylt nach einem besonderen Fahrplan von den dänischen Staatseisenbahnen durchgeführt werden. In Nordschleswig verkehren auf der Strecke Flensburg-Pattburg in jeder Richtung noch drei Züge, die über Tingleff z. T. Anschlüsse nach Sonderburg, Tondern, Apenrade und Hadersleben haben.

— **Aufhebung des Paßzwanges für Reisen nach Sylt.** (Vgl. Nr. 48, S. 553 d. Ztg.) Nach einer Bekanntmachung der Eisenbahndirektion Altona ist es nunmehr möglich, nach Nordseebad Sylt ohne Paß zu gelangen. Bisher war hierzu ein Reisepaß erforderlich. Bei der Regelung dieser Frage haben sich die dänischen Staatsbahnen bereit erklärt, über die Strecke Süderlügum-Tondern-Hoyerschleuse durchfahrende deutsche Züge laufen zu lassen. Es sind dies in der Richtung nach Sylt (Westerland) die Schnellzüge D 54, D 56 und Personenzug 1008 und in der Gegenrichtung von Westerland die Schnellzüge D 53, D 55 und Personenzug 1011. Alle diese Züge werden von sofort ab ohne Paß- und Zollrevision nach und von Hoyerschleuse durchgeführt. Ebenso kann auch Gepäck und Expreßgut durchgehend abgefertigt werden.

— **Frachtzahlung im Verkehr mit Italien.** Nach den zurzeit für den Verkehr zwischen Deutschland und Italien maßgebenden Tarifvorschriften können die den italienischen Bahnen zukommenden Frachten usw. in Italien in jeder gesetzlichen Währung, also auch in Lire, bezahlt werden. Erfolgt Zahlung nicht in Italien, so verlangen die italienischen Bahnen ihre Leistung in Goldfranken. Die Handelskammer zu Berlin macht darauf aufmerksam, daß der Vorteil, den der Minderwert der Lire gegenüber den Franken zurzeit bedeutet, dadurch erreicht werden kann, daß Sendungen a u s I t a l i e n für die ganze Strecke oder mindestens bis zur schweizerisch-italienischen Grenze frankiert, Sendungen n a c h I t a l i e n unfrankiert oder wenigstens bis zur italienischen Grenze frankiert aufgeliefert werden.

— **Die Verkehrslage im Ruhrkohlengebiet** (vgl. Nr. 49 S. 561 d. Ztg.). Infolge des Rückganges der Förderungen ist der bahnseitige Leerwagenzulauf anhaltend sehr günstig. In der vergangenen Woche wurden 18 600 Wagen gegenüber 19 000 in der vorausgegangenen Woche angefordert und gestellt. Die Lagerbestände betrugen Ende der Woche nur noch 190 000 t, die Kipperleistung in den Duisburg-Ruhrorter Häfen ist mit 26 300 t arbeitstäglich ungefähr die gleiche geblieben. Der Wasserstand des Rheins ist noch günstig, die Schleppkraft zum Oberrhein fortdauernd sehr knapp. Der Brennstoffumschlag der Kanalzechen ist von 26 000 t auf 24 500 t zurückgegangen. Der auf den Kanälen im Zechengebiet vorhandene Leerraum nimmt täglich zu.

— **Zur Geschichte des Rhein-Main-Donau-Kanals.** Der Gedanke einer schiffbaren Verbindung zwischen dem Rhein und der Donau schaut auf eine jahrhundertalte Geschichte zurück. Schon Karl der Große hatte ihn aufgegriffen, als er im Jahre 793 in Regensburg weilte, um einen neuen Feldzug gegen die Avaren vorzubereiten. Aus dem Kreise seiner Offiziere war er mit der Idee bekannt gemacht worden, die schwäbische Rezat, die einen Zugang nach dem Main schafft, und die Altmühl, die zur Donau führt, mit einander zu verbinden. Ungesäumt nahm Karl bei Treuchtlingen an der Altmühl die Arbeiten zur Durchführung des Projekts auf und im Herbst des Jahres 793 war der Kanal auf eine Länge von 2000 Schritt, bei einer Breite von 300 Fuß von Dammkrone zu Dammkrone fertiggestellt. Widrige Umstände unterbrachen die Arbeiten. Alte Chroniken wollen davon wissen, daß böse Geister und Gespenster mit tätig gewesen seien, den Plan zum Scheitern zu bringen. In Wirklichkeit lagen die Dinge wohl so, daß das große Projekt nicht gelingen konnte, weil den Ingenieuren jener Zeit die technischen Kenntnisse fehlten, die die Voraussetzung dafür sind, daß eine wasserbauliche Aufgabe größeren Stiles erfüllt werden kann.

Bald nachdem die wichtige Erfindung der Kammerschleuse gemacht worden war, jener Einrichtung also, die den Technikern Karls des Großen noch nicht bekannt war, begann man aufs neue sich ernsthaft mit der Idee einer Donau-Main-Verbindung zu beschäftigen. Unter den Männern des 17. Jahrhunderts, die dem Plan ihre Aufmerksamkeit zuwandten, verdient an erster Stelle Johann Eberhard Wasserburg genannt zu werden, der in einer Schrift, die er den Ständen des heiligen römischen Reiches in Regensburg vorlegte, die Vorteile einer Wasserstraße vom Main nach der Donau in lebendigen Farben schilderte. Er sagte u. a.: „Unser großer Kaiser Carolus Magnus ist, Deutschland zu Nütz und Frommen, willens gewesen, die Donau mit dem Rhein zu vereinigen, damit das, was aus dem Orient und aus der Türkei kommt, mit dem, was aus dem Okzident an Waren und Handelsartikeln vorhanden ist, mitten in Deutschland vertauscht werden kann.“ So eifrig im 17. und 18. Jahrhundert aber auch der Plan des Rhein-Main-Donau-Wasserwegs propagiert wurde, so kam er doch erst im zweiten Drittel des 19. Jahrhunderts zur Durchführung, tragischerweise allerdings nur in einer Form, die von vornherein keine Aussicht darauf hatte, den Wasserweg zu großer wirtschaftlicher Bedeutung zu bringen. Der Kanal wurde in einer Zeit geschaffen, in der die Eisenbahnen an Ansehen zu gewinnen begannen. Niemand konnte damals sagen, welch ungeheure Wichtigkeit dieses Verkehrsmittel einmal erhalten würde. Und so ist es nicht erstaunlich, daß der Kanal, der Ludwigskanal von Bamberg bis Kelheim, nicht die Abmessungen erhielt, die er hätte erhalten müssen, um in eine ernstliche Konkurrenz mit den Eisenbahnen treten zu können. Schon bald nach der Eröffnung des Ludwigskanals fingen Stimmen an laut zu werden, die einen neuen leistungsfähigeren Wasserweg vom Rhein über den Main nach der Donau forderten, und die der Meinung Ausdruck gaben, daß der Ludwigskanal einer Schiffahrt größeren Stiles nicht gewachsen sei. Der B a y e r i s c h e K a n a l v e r e i n, in Verbindung mit anderen Organisationen, hat dann viele Jahrzehnte hindurch den Plan eines neuen Main-Donau-Wegs vertreten, und nun ist der Zeitpunkt gekommen, in dem man ernstlich daran geht, dieses Projekt zu verwirklichen. Bekanntlich wurden bereits 10 Millionen in den Nachtragsetat des Deutschen Reiches eingestellt, die zu den vorbereitenden Arbeiten zur Ausführung des Projektes einer neuen Main-Donau-Wasserstraße dienen sollen. (Vgl. Nr. 17, S. 194, Nr. 48, S. 553 d. Ztg.) Es ist erfreulich, daß die große Frage nun endlich in ein entscheidendes Stadium eingetreten ist, und man darf hoffen, daß alle Kräfte angespannt werden, die Verbindung zwischen Rhein und Donau über den Main zu einer großzügigen leistungsfähigen europäischen Wasserstraße zu machen.

Österreich.

— **Kohlenvorkommen im Wiener Becken.** In der Sitzung des Wiener Gemeinderates vom 9. Juli l. J. berichtete Gemeinderat, Universitäts-Professor Dr. Fränkel über ein Übereinkommen betreffend die Erwerbung und Verwertung von Freischürfen der Österr. Bohr- und Schürfgesellschaft. Gelegentlich der Bohrung auf Wasser stieß man in nächster Nähe Wiens mehrfach auf Kohle. So auch in dem an der Aspangbahn bei Wien gelegenen Maria Lanzendorf schon in der Tiefe von 95 m, und 163 m auf Spuren, die sich bei 347 m Tiefe verdichteten, während bei 375 m eine reine Kohle bei einer Mächtigkeit des Flözes von drei Meter festgestellt werden konnte. Die bei spülender Bohrung gefundene Kohle gab über 4000 Wärmeeinheiten. Man hofft, daß das Kohlenvorkommen vom Steinfeld sich auf das Wiener Becken erstreckt und die Donau untersetzt, in welchem Falle Wiens Brennstoffnot für längere Zeit gemildert werden könnte.

In der gleichen Sitzung wurde auch über die Eröffnung neuer Braunkohlentagbaue bei dem städtischen Kohlenwerke Zillingdorf (vgl. Nr. 46, S. 534 d. Ztg.), an der ungarischen Grenze und zum Teile im strittigen Burgenlande gelegen, berichtet, wo auf ein Vorkommen von 9,6 Millionen Meterzentner Kohle gerechnet wird. Bei einer Tagesgewinnung von 60 Wagen könnten die Wiener Elektrizitätswerke fünf Jahre versorgt werden. Bei der Schwierigkeit der Kohlenbeschaffung aus den Nachfolgestaaten und im Hinblick auf die Verbilligung und Sicherung der Beförderung hat der Bezug des Brennstoffes aus eigenen nächst Wien gelegenen Flözen bis zur Vollendung der Wasserkraftanlagen besondere Bedeutung.

Leopold S t o c k e r t.

— **Personalnachrichten.** V e r l i e h e n wurde im Staatsamte für Verkehrswesen: der Titel und Charakter eines Ministerialrates: den Sektionsräten Dr. Hans J a s c h k e und

Dr. Anton Stumpf, den Oberbauräten Ing. Rudolf Lessel und Ing. Franz Hölzlhuber; — der Titel eines Ministerialrates: den Oberinspektionsräten der ehemaligen Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen Dr. Karl Suchofsky und Dr. Max Obentraut; — der Titel und Charakter eines Sektionsrates: den Ministerialsekretären Dr. Friedrich Much und Ing. Friedrich Hohenbühel; — der Titel und Charakter eines Oberbaurates: den Bauräten Ing. Franz Gärtner, Ing. Ludwig Friedberger, Ing. Richard Trost und Ing. Karl Schnürer; — der Titel und Charakter eines Oberrechnungsrates: dem Rechnungsrate Wilhelm Bauer.

Ernannt wurden: zu Ministerialräten im Staatsamte für Verkehrswesen: die mit dem Titel und Charakter eines Ministerialrates bekleideten Sektionsräte Dr. Robert Sötlschegg und Dr. Julius Sagasser; der mit dem Titel eines Hofrates ausgezeichnete Zentralinspektor der österreichischen Staatsbahnen Theodor Rinaldini und der mit dem Titel eines Hofrates ausgezeichnete Oberstaatsbahnrat Friedrich Gauster; der mit dem Titel und Charakter eines Ministerialrates bekleidete Oberbaurat Ing. Richard Hanke; der Staatsbahndirektor-Stellvertreter Hofrat Ing. Hans Sedlak und die mit dem Titel und Charakter eines Ministerialrates bekleideten Oberbauräte Ing. Josef Bocek und Ing. Robert Hartinger; — zu Sektionsräten: die mit dem Titel und Charakter eines Sektionsrates bekleideten Ministerialsekretäre Dr. Karl Baudisch, Dr. Wolfgang Waniek, Dr. Wilhelm Rauscher, Julius Kniep, Dr. Friedrich Dorninger, Anton Schöpfer, Dr. Johann Fabritius, Dr. Friedrich Szabó, Dr. Julius Lazniček und Dr. Anton Dauscha; — zu Oberbauräten: die mit dem Titel und Charakter eines Oberbaurates bekleideten Bauräte Ing. Johann Granichstaedten, Ing. Jacques Neblinger, Ing. Karl Klein, Ing. Ernst Kaan, Dr. techn. Egon Grünebaum, Ing. Emmerich Pascher, Dr. techn. Marian Romanowicz und Ing. Benno Simmert; — zu Ministerialsekretären: die Ministerialvizesekretäre Dr. Hans Leupold, Dr. Oskar Vetter, Dr. Friedrich Pittner, Dr. Robert Gauby, Dr. Alfred Kopriwa, Dr. Karl Guggenberger und Dr. Alois Harrer, sowie der Bahnoberkommissär der österreichischen Staatsbahnen Dr. Friedrich Müller; — zu Bauräten: die Staatsbahnräte Ing. Adolf Kraemer, Ing. Hermann Grimminger und Dr. techn. Franz Nußbaum; — zu Maschinenoberkommissären: die Maschinenoberkommissäre der österreichischen Staatsbahnen Ing. Leonhard Kolar, Ing. Franz Geinsperger und Ing. Friedrich Kachler.

Genehmigt wurde die Einreihung in die IV. Rangklasse der Staatsbeamten des mit dem Titel eines Sektionschefs ausgezeichneten Ministerialrates Dr. Viktor Oudraczek, der Ministerialräte Dr. Franz Deschka und Dr. Heinrich Schlesinger sowie des mit dem Titel eines Ministerialrates bekleideten Staatsbahndirektors Dr. Hermann Boeß; ferner die Einreihung in die V. Rangklasse der Staatsbeamten des mit dem Titel und Charakter eines Hofrates bekleideten Direktorstellvertreters des Hauptwagenamtes der österreichischen Staatsbahnen Ing. Hans Kautz.

Übrige europäische Länder.

— **Entschädigung für Privat-Eisenbahnwagen in England.** Zwischen dem britischen Verkehrsministerium und der Mining Association of Great Britain ist, wie wir der Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure entnehmen, über die leihweise Überlassung von Eisenbahnwagen aus Privatbesitz an den Staat ein Übereinkommen getroffen worden, wonach von den im Jahre 1919 fortgenommenen etwa 8000 privaten Wagen bis Ende Juni 1500 und von da an wöchentlich 300 den Eigentümern zurückgegeben werden sollen. Ferner wird wöchentlich an Miete gezahlt für:

	Vom Tage der Vermietung bis 14. Jan. 1919	Vom 15. Jan. 1919 bis 1. Juni 1920.	Vom 1. Juni 1920 an.
den 8 t-Wagen	6 s 6 d	8 s — d	8 s — d
„ 10 „	7 „ 3 „	9 „ „	10 „ — „
„ 12 „	8 „ 3 „	10 „ 6 „	12 „ — „

Wenn die Rückgabe der Wagen nicht gemäß der Vereinbarung erfolgt, sind die Eigentümer berechtigt, einen höheren Mietpreis dafür zu verlangen. (The Iron and Coal Trades Review v. 25. Juni 1920.)

Rechtspflege.

— **Aufgabe von Handelsware als „Reisegepäck". Keine Haftpflicht der Eisenbahn.** Im Herbst 1917 versandte ein Heeresangehöriger von Belgien und Frankreich sechs Koffer mit Handtüchern, Stoffen, Zwirn und Tuchen als Reisegepäck nach Berlin. Keiner der Koffer erreichte den Bestimmungsort. Beim Überschreiten der Grenze wurde ihr Vorhandensein noch festgestellt. Der Besitzer forderte vom Preußischen Eisenbahnfiskus, auf dessen Strecken die Koffer verloren waren, Schadenersatz in Höhe von rund 8000 *M*. Diese Klage wurde abgewiesen. Nach § 30 der Eisenbahn-Verkehrsordnung kann der Reisende nur Gegenstände, deren er zur Reise bedarf, zur Beförderung als Reisegepäck aufgeben. Ausnahmen davon sind nach dem Tarif zwar zulässig. Der Tarif hat jedoch für die hier in Frage kommenden Gegenstände keine solche Ausnahmen zugelassen. Für Reisegepäck haftet allerdings die Eisenbahn nach § 35 der Eisenbahn-Verkehrsordnung wie für Güter, soweit nicht besondere Bestimmungen getroffen sind. Daraus ergibt sich aber nur, daß die Eisenbahn für solche Gegenstände haftet, die als Reisegepäck zugelassen sind, nicht aber für solche, die nicht dazu gehören und von der Eisenbahn in Unkenntnis dieser Tatsache angenommen sind.

Das Reichsgericht stützt die Abweisung der Klage auch noch auf den § 96 der Eisenbahn-Verkehrsordnung, der dem § 467 des Handelsgesetzbuches entspricht. Danach sei die Haftpflicht der Eisenbahn ausgeschlossen, wenn Gegenstände, die von der Beförderung ausgeschlossen sind, unter unrichtiger Bezeichnung aufgegeben würden. Bei der Verpackung des Reisebedarfs in Koffern, Reisekörben, Hutschachteln, handlichen Kisten und dgl. lasse sich in der Regel nicht feststellen, ob wirklich nur Reisebedarf mitgeführt werde. Die Eisenbahn sei also gezwungen, dem Publikum das Vertrauen entgegenzubringen, daß mit der Beförderung des Reisegepäcks kein Mißbrauch getrieben werde. Andererseits habe die Eisenbahn ein erhebliches Interesse, den Personenzugverkehr nicht unnütz dadurch zu belasten, daß Dinge, zu deren Beförderung der Güterzugverkehr bestimmt sei, in den dem Personenverkehr dienenden Zügen befördert würden. Erst dadurch, daß die mißbräuchliche Übertretung der Vorschriften über das Reisegepäck auf Gefahr dessen gehe, der sich des Mißbrauchs schuldig mache, gewännen die Bestimmungen über die Gegenstände der Reisegepäckbeförderung praktische Bedeutung, und werde dem Anreiz zu Übertretungen wirksam begegnet. Die Bahn mache sich nicht schon durch die Annahme der Koffer als Reisegepäck ersatzpflichtig, sondern erst dann, wenn sie sie annehme, obwohl sie wisse, daß es sich nicht um Reisegepäck handle. Dieses Wissen werde aber nicht dadurch ersetzt, daß während des Krieges die Bestimmungen vielfach übertreten worden seien, und daß diese Tatsache der Eisenbahn bekannt gewesen sei.

Urteil vom 5. November 1919 — I 151/19. — Entscheidung des Reichsgerichts in Zivilsachen, Bd. 97, S. 109.

Bücherschau.

— **Emil Schulz,** Die Haftpflicht der Eisenbahn im Güterverkehr nach dem Deutschen Eisenbahnfrachtrecht. (Berlin, 1920, Verlag von Franz Siemenroth, 142 Seiten.) — Das Buch enthält einen Kommentar zu den §§ 82—100 der Eisenbahn-Verkehrsordnung und bringt zweckmäßigerweise gleichzeitig den gesamten übrigen Text der V. O., sowie die Bestimmungen des H. G. B. über das Frachtgeschäft zum Abdruck. Dieser kleine Handkommentar entspricht bei der stark gestiegenen Zahl der Eisenbahn-Haftpflichtprozesse einem praktischen Bedürfnis. Die großen Kommentare zum H. G. B. und zur E. V. O. sind zu umfangreich, müssen zu sehr auf Einzelheiten eingehen und werden dadurch unübersichtlich. Man braucht sie für das Haftpflichtrecht nur zum kleinen Teil. Sie sind auch für Nichtfachleute zu teuer und sind zum Teil veraltet, weil neue Auflagen noch nicht erschienen sind und erscheinen konnten, in denen die an vielen Orten zerstreuten neuen Entscheidungen hätten verarbeitet werden können. Die kleinen Handausgaben der Gesetzestexte mit ihren Paragraphenverweisungen und stichwortartig mitgeteilten Entscheidungen sind nur für den Juristen verwendbar und können keinen Anspruch auf den Namen Kommentar erheben. Das Buch von Schulz hält die richtige Mitte ein, und erscheint gerade für die Übergangszeit notwendig. Der Kommentar ist kurz aber vollständig genug. Alle wichtigeren Streitfragen sind unter Anlehnung an die großen Kommentare berührt und besprochen. Die Darstellung, auch die Druckanordnung ist übersichtlich. Die neuere Rechtsprechung ist geschickt verwertet. Einzelne Entscheidungen sind zur bes-

seren Verständlichmachung im wesentlichen Auszug mitgeteilt. Eine Reihe von praktischen Beispielen, z. B. bei der Schadensberechnung, sucht die Bedeutung der Bestimmungen näher zu erläutern. Die Hinweise auf das Schrifttum, welche Wegweiser zu eingehenderem Studium sind, machen das Buch für den Juristen zur ersten Unterrichtung und für den Handgebrauch recht verwendbar. Der kleine Kommentar erscheint, bei seinem Bestreben gemeinverständlich zu sein, durchaus geeignet, über die Haftpflicht der Eisenbahn und ihre Grenzen allgemein aufzuklären, was bei der manchmal recht großen, sagen wir milde, Rechtsfremdheit des Publikums wünschenswert ist, und dadurch auf sachliche und friedliche Erledigung von Streitigkeiten hinzuwirken.

Dr. Zimmermann.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Der an der Strecke Cölbe-Amalienhütte gelegene Bahnhof 4. Klasse Friedensdorf erhält ab 1. September 1920 die Bezeichnung Friedensdorf (Kreis Biedenkopf).

Cassel, den 14. Juli 1920. (719)
Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif vom 1. April 1920.

I.

Ab 1. Juli 1920 ist auf Seite 20 des Schnittarifs nachzutragen:
Taglaching [St bed] ... Grafing Bahnhof 2 km.

II.

Auf Seite 5 des Nachtrags I ist bei der Station Balteratsried die Dienstbechränkung „fr" zu streichen. Bei der Station Berbling [OK] sind die für B. Steinkohlen usw., Spezialtarife II und III, vorgesehenen Anstoßbeträge von 25 in 9 ₰ und von 17 in 6 ₰ abzuändern.

München, den 14. Juli 1920. (721)
Tarifamt beim R V M, ZB in München.

Badischer Gütertarif.

Mit sofortiger Wirkung wird der Währungszuschlag in Waldshut, Singen und Konstanz für Wagenladungen teils schweiz., teils deutscher Herkunft oder Bestimmung nur noch für den nach der Schweiz bestimmten oder von da kommenden Teil berechnet und nicht mehr für die ganze Sendung. Dagegen bleiben künftig nur noch solche Sendungen vom Zuschlag befreit, die nicht mehr als 5 % nach der Schweiz bestimmtes oder von dort kommendes Gut enthalten, statt bisher 30 %.

Näheres in unserem nächsten Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 14. Juli 1920. (720)
Eisenbahngeneraldirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 24. Juli 1920 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge sowie die Umlade- und Rollbockgebühren erhöht. Näheres enthält die am 19. 7. 20 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 16. Juli 1920. (727)
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) —Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 27. Juli 1920 ab werden die im Güter- und Tierverkehr mit den Bahnhöfen der Niederlausitzer Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht. Näheres enthält die am 22. 7. 20 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 18. Juli 1920. (729)
Eisenbahndirektion.

Tfv. 216 Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Februar 1917.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1920 wird der Nachtrag I ausgegeben. Derselbe enthält außer den im Verfügungsweg veröffentlichten Frachtsätzen auch neue Entfernungen zwischen verschiedenen Stationen der Saarbahnen, der Stammeisenbahndirektion Saarbrücken in Trier und der Eisenbahndirektion Köln einerseits und des südwestlichen Bayerns anderseits.

Preis des Nachtrags 1,20 ℳ.

München, den 14. Juli 1920. (724)
Tarifamt b. Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern, in München.

a) Binnengütertarife (Tfv. 148, 159, 189 und 192),
b) Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) (Tfv. 200).

Mit Gültigkeit vom 1. August 1920 ab werden

1. die im Binnen- und direkten Güterverkehr der Arnstadt-Ichtershausener, Buttstädt-Rastenberger, Esperstedt-Oldislebener, Greußen-Ebelebener-Keulaer, Hohenebra-Ebelebener, Ilmenau-Großbreitenbacher, Osterwieck-Wasserlebener, Ruhlaer, Südharz-, Weimar-Berka-Blankenhainer, Weimar-Rastenberger und Wenigentaft-Öchsener Eisenbahn zur Erhebung kommenden besonderen Frachtzuschläge erhöht, gleichzeitig tritt eine Erhöhung der Umladegebühren der Südharz-Eisenbahn, sowie der im Verkehr von und nach der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn bei Tarifbildung über die Südharz-Eisenbahn zu berechnenden besonderen Zuschläge für den Güterverkehr ein;
2. im Binnen- und direkten Güterverkehr der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn besondere Frachtzuschläge neu eingeführt.

Näheres enthält die am 19. 7. 20 erscheinende Nummer des von der Eisenbahndirektion Berlin herausgegebenen Tarif- und Verkehrsanzeigers für den Güter- und Tierverkehr, auch erteilen die beteiligten Güterabfertigungen weitere Auskunft.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Berlin, den 17. Juli 1920. (723)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen Herrmann Bachstein.
Die Direktion der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn-Gesellschaft.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau-Romanshorn (Verkehr mit Basel und Schaffhausen). Tarif Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1920 wird der Tarif vom 1. Juli 1918 samt Nachträgen aufgehoben.

Dresden, am 15. Juli 1920. (725)
Eisenbahn-Generaldirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Nordwestdeutsch-bayerischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1920 werden die Stationen Elten, Elten Grenze und Welle in den Tarif einbezogen.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen und in der nächsten Nummer des gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeigers. (726)

Frankfurt (Main), den 12. Juli 1920.
Eisenbahndirektion.

Südbahn-Gesellschaft.

L o k a l - G ü t e r t a r i f , T e i l II. — T a r i f e r h ö h u n g a u f d e n i m u n g a r i s c h e n B e r e i c h e g e l e g e n e n S t r e c k e n d e r S ü d b a h n.

Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1920 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1920, werden auf den im ungarischen Bereiche gelegenen Strecken der Südbahn - Gesellschaft s ä m t l i c h e Frachtsätze und Gebühren neuerlich um 100 % erhöht. Diese Erhöhung bezieht sich auf die Tarife nach dem Stande vom 15. Juni 1919.

Wien, am 13. Juli 1920. (728)
SB. Zl. 1001 — C II — 1920.

3. Verdingungen.

Verdingung

der Lieferung von 11 580 kg Kohlensäure für das Rechnungsjahr 1920. E r ö f f n u n g d e r A n g e b o t e a m M i t t w o c h , d e n 28. J u l i 1920, v o r m i t t a g s 11 U h r. Zuschlagsfrist bis 10. August 1920.

Verdingungsunterlagen werden gegen Einsendung von 50 ₰ bar an unser Zentralbüro abgegeben.

Hannover, den 10. Juli 1920. (722)
Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin. Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 52. Berlin, den 24. Juli 1920. LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, **amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 16 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 80 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 90 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Deutsche Eisenbahnsignalwerke

Aktiengesellschaft

vorm. Schnabel & Henning, C. Stahmer, Zimmermann & Buchloh.

Bruchsal i. B. **Georgsmarienhütte**
Kr. Osnabrück.

Vertretungen in Berlin-Borsigwalde und Kattowitz O. S.

Mechanische Stellwerke

nach den preußischen Einheitsformen und nach den eigenen Bauarten Schnabel & Henning, C. Stahmer und Zimmermann & Buchloh.

Elektrisch gesteuerte Druckluftstellwerke.

Elektrische Stellwerke.

Kohlensäure-Signalantriebe und -Kraftanlagen, Flügelkuppelungen. Selbsttätige Zugsicherungen gegen das Überfahren von Haltsignalen.

Wegeschranken.

Schlag- und Fernzugschranken nach den neuesten Lieferungsbedingungen.

Drahtseile

für Weichen- und Signalleitungen, sowie Förder-, Rund- und Flachseile in allen Abmessungen.

Eisen-Gießerei

für Massenherstellung aller Arten von Grauguß. Sämtliche Gußstücke für die preußischen Einheitsstellwerke. — Maschinenguß. Kabelmuffen — Kabelverteilungsgehäuse — Kabelmerkzeichen. Morsetischfüße — Bremsklötze.

Eisenkonstruktionen.

Signalbrücken und -Ausleger, Gittermaste, Traversen und Telegrafenstützen für Mast-, Wand- und Dachbefestigung.



[7573]

Bei der Eisenbahn abteilung der Brandenburgischen Provinzialverwaltung werden sofort verlangt:

a)

1 Betriebsdirektor

Maschineningenieur, mit Befähigung zum Vorstand eines Eisenbahn-Maschinenamts- und Erfahrungen in der Verwaltung eines solchen.

b)

1 Betriebsdirektor

Verkehrsinspektor, mit Befähigung zum Vorstand eines Eisenbahn-Verkehrsamts, Erfahrungen in der Verwaltung eines solchen und im Eisenbahntarifwesen.

c)

2 Landessekretäre

und zwar ein Eisenbahnbeamter mit Erfahrungen in Arbeiter- und Angestelltenfragen, Lohntarifen, Angestellten- und Arbeitervertretungen, Wohlfahrtseinrichtungen. Lohnlisten und sonstigen Personalsachen.

Für die 2te Landessekretärstelle sind Erfahrungen im Eisenbahntarifwesen und in Verkehrsangelegenheiten, insbesondere im Übergangsverkehr mit der Staatsbahn erforderlich.

Vorläufige Besoldung nach dem bisherigen Groß-Berliner Besoldungsplan zu a) und b) Gehalt 700 bis 11 500 M., 3000 M. Ortszuschlag und Teuerungsbezüge, zu c) Gehalt 5100 bis 7800 M., 2400 M. Ortszuschlag und Teuerungsbezüge. Neuregelung nach der staatlichen Besoldungsordnung mit Wirkung vom 1. April 1920 ab steht bevor.

In erster Linie kommen fürsorgeberechtigte Bewerber aus den abgetretenen Gebieten in Betracht.

Meldungen an den Unterzeichneten baldmöglichst erbeten. [7616]

Der Landesdirektor der Provinz Brandenburg.
Berlin W 10, Matthäikirchstr. 20/21.

C. W. Kreidels Verlag, Berlin u. Wiesbaden

Soeben erschien:

Neuere Vergaser und Hilfsvorrichtungen

für den Kraftwagenbetrieb mit verschiedenen Brennstoffen

Nachschlagebuch für die Praxis
von Dipl.-Ing.
Freiherrn Löw von u. zu Steinfurth
Dozenten für Kraftwagenbau an der technischen Hochschule in Darmstadt

Zweite, wesentlich erweiterte Auflage

Mit 71 Abbildungen u. 28 Tabellen im Text

Preis M. 9,—
(und Sortimentszuschlag.)

Zu beziehen durch jede Buchhandlung

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 52. | Berlin, den 24. Juli 1920. | LX. Jahrgang.

Inhalt:

Stückgutabfertigung und Beförderungsdienst.

Von Eisenbahn-Obersekretär **Heinrich Siemes**, Köln.

„So kann und darf es nicht weitergehen," schloß der Verfasser in Nr. 22 dieser Zeitung seine Ausführungen über Stückgutabfertigung und Beförderungsdienst. Seine Kritik kann man nur voll unterstreichen. Nur wer im Schriftwechsel auf einer großen Güterabfertigung gearbeitet hat, weiß, wie viel Mühe und Zeit heute die Erbringung eines Ablieferungsnachweises kostet. Und trotz aller aufgewendeten Geduld und Zeit ist das Ergebnis noch immer ungewiß. Es sei mir erlaubt, hierfür ein Beispiel anzuführen. Nach einer großen Güterabfertigung ist eine Sendung im Markenverfahren abgefertigt. Der Empfänger erhält durch den bahnamtlichen Rollfuhrmann seine Güter zugestellt. Frachtbriefe und Gut sind in Verlust geraten. Der Versender reklamiert nach drei Wochen. Die Empfangsstation soll den Ablieferungsnachweis erbringen. Da das Gut, weil auch der Frachtbrief nicht eingegangen, nicht fehlend gemeldet ist, muß die Empfangsabfertigung die Rollkarten von 3 Wochen durchsuchen. Nun denke man sich diese Arbeit, einen solchen Stoß Rollkarten zu durchsuchen. Alle Mühe war natürlich vergebens. Der Reklamant erhält den Bescheid: „Gut noch nicht eingegangen." Die Sendung wird aber inzwischen gefunden und mittels Ersatzfrachtbriefs ausgehändigt. Der Versender hatte aber bereits seine Reklamation eingereicht, die nun geschäftsordnungsmäßig weiterläuft. Nach etwa 6 Wochen kommt die Reklamation zur Güterabfertigung zurück, zum nochmaligen Ablieferungsnachweis. Die Dienststelle ist also gezwungen, nochmals den ganzen Stoß Rollkarten, jetzt auf einen Zeitraum von 6 Wochen oder noch länger, zu durchsuchen. Der betreffende Bedienstete ersieht aus den Vorgängen, daß er die Sendung bereits einmal vergeblich gesucht hat; neben ihm liegt noch eine Anzahl Reklamationen, die auch auf Ablieferungsnachweis warten. Ob er die nötige Aufmerksamkeit und Ausdauer aufwenden wird? Er findet die nachträglich eingegangene Sendung nicht. Antwort zurück an Verkehrs-Amt: „Gut fehlt noch immer." Antwort von Güterausgleichstelle Berlin: „Gut überzählig nicht gemeldet." Also: Zahlungsanweisung, obwohl das Gut längst in den Händen des Reklamanten ist. Ich würde dieses Beispiel nicht anführen, wenn es mir in meiner Praxis nicht vorgekommen wäre. Der Reklamant war ehrlich und lehnte die Zahlung von 800 ℳ ab. Hätte er geschwiegen, verlor die Verwaltung 800 ℳ.

Diesen Mängeln zu begegnen, habe ich auch bereits an Frachtbriefdoppel gedacht, aber die allgemeine Nachsendung der Papiere würde einen zu großen Apparat erfordern. Ähnliche Bedenken werden auch wohl dem Verfasser in Nr. 22 der Zeitung aufgestoßen sein. Auch würde die Behandlung der Frachtbriefe durch das fortwährende Wenden und Umdrehen erschwert werden. Ich schlage, in kurzen Umrissen, folgendes neue Abfertigungsverfahren vor:

Der Frachtbrief zerfällt in zwei Teile, der obere ist für den Empfänger bestimmt, der untere verbleibt der Verwaltung. Im oberen Teile fallen weg: Zulässige oder vorgeschriebene Erklärungen usw., sowie der Raum für die Umladestempel. Bei richtiger Ausnutzung würde der zweiteilige Frachtbrief nicht viel größer werden als der jetzige. Auf der Rückseite des unteren Frachtbriefteiles wäre noch einzusetzen: „Umstehende Güter erhalten", also die Quittung des Empfängers, worauf ich besonders hinweisen möchte. Beide Teile müßten allerdings vom Versender ausgefüllt werden. Aber warum sollte, was bei der Post möglich ist, bei der Eisenbahn nicht durchführbar sein? Dort müssen sogar drei Teile ausgefüllt werden. —

I. Annahme: Die Frachtbriefe werden, wie sie kommen, untereinander eingetragen. Nach Vorprüfung sind sie auf kleineren Stationen fortlaufend nach der jeweils vorliegenden letzten Nummer des Versandbuches zu numerieren. Bei größeren Stationen werden die Frachtbriefe, nach Vorprüfung, in ein fortlaufendes Nummerbuch, und zwar nur mit der Empfangsstation eingetragen. Diese fortlaufenden Nummern, die bei kleineren Stationen monatlich, bei größeren täglich, mit Nr. 1 beginnen, werden oben und unten im Frachtbriefe eingetragen. Bei der Annahme des Gutes wird die Nummer mit Blaustift auf die Beklebung des Absenders eingetragen. Nach Aufdrückung des Versandstempels kommt der Frachtbrief zu den Nachnahme- und Kontobüchern und dann zum Versandbuche. Das Formular des Versandbuches kann bleiben, wie heute, nur müssen drei neue Spalten eingeführt werden,

und zwar eine Spalte „Empfangsstation“, am Schlusse auf der rechten Seite eine Spalte „ausgehändigt am“ und eine Spalte „fehlt, verweigert, beraubt, Ersatzfrachtbrief ausgefertigt, überzählig, Reklamation Nr.“ Auf kleineren Stationen erfolgt die Eintragung in einem Versandbuche untereinander, ohne Rücksicht auf den Verkehr. Auf größeren Abfertigungen können verschiedene Bücher, buchstabenweise nach Empfangsstationen, geführt werden, z. B. A—D, zwischen wichtigeren Stationsverbindungen besondere Bücher, z. B. Cöln-Düsseldorf. Je nach dem Anfangsbuchstaben der Empfangsstation werden die Frachtbriefe in diese Versandbücher untereinander gleichfalls ohne Rücksicht auf den Verkehr eingetragen. Unrichtige Eintragungen unter falsche Buchstaben müssen bereits am nächsten Tage beim Ausziehen gefunden werden. Wo das letztere am folgenden Tage zu viel Zeit in Anspruch nehmen würde, können auch Versandbücher nach geraden und ungeraden Tagen geführt werden.

Wie in Nr. 22 dieser Zeitung der Verfasser richtig ausführt, entstehen die meisten Unregelmäßigkeiten dadurch, daß die Sendungen bereits auf der Versandstation von den Papieren getrennt werden, weil eben die Wagen bereits fertig verladen und vom Schuppen abgezogen werden, die zugehörigen Papiere aber noch nicht fertig sind. Der Schuppenlademeister hat nun immer einen Überblick, welche Wagen zuerst abgeholt werden. Er trennt deshalb, sobald dies nötig erscheint, den unteren Teil des Frachtbriefes ab und gibt nur den oberen Teil zur Verrechnung. Auf der Empfangsstation werden die Frachtbriefteile nach Versandstation und Nummer gesondert, so daß ihre Vereinigung leicht und auch sicher ist.

II. Empfang: Auf der Empfangsstation wird die Fracht nachgeprüft und auf beiden Teilen des Frachtbriefes in Übereinstimmung gebracht. Die Eintragung erfolgt in Empfangsbücher nach dem Formular der jetzigen Versand-Zusammenstellungen. Am Schlusse auf der rechten Seite tritt jedoch eine neue Spalte hinzu: „Quittung zurückgesandt am . . . . .“ Die Spalte „Versandstation“ fällt fort. Die Frachtbriefe werden mit Nummer, Gewicht und allen Beträgen in die Empfangsbücher eingetragen. Das Auftragen auf die Verrechnungskarten erfolgt nur nach Versandstation, Nummer und Datum des Frachtbriefes sowie Betrag. Empfänger, Zeichen usw. fallen fort. Die Spediteure erhalten die Verrechnungskarten mit den Frachtbriefen und lassen, sofern sie keine Vollmacht haben, auf der Rückseite des Frachtbriefes quittieren; gleichzeitig wird der obere Teil dem Empfänger ausgehändigt. Bei Empfängern, die durch Post oder Boten benachrichtigt werden, wird, um eine ordnungsmäßige Quittung zu erhalten, der untere Teil abgetrennt. Auf diesen klebt man einen Zettel, der an einer Seite geleimt ist, mit dem gleichen Inhalt wie die jetzigen Benachrichtigungen: „Sie werden ersucht, die anliegend bezeichneten Güter binnen 24 Stunden abzuholen usw.“ Bei Benachrichtigung durch die Post wird der untere Teil entsprechend zusammengefaltet und in einen Umschlag mit durchsichtiger Vorderseite gesteckt, so daß die Adresse des Frachtbriefes hindurchscheint. Bei telephonischer Benachrichtigung wird die Quittung des Empfängeres dem Frachtbriefe angeheftet. Bei Zahlung der Fracht wird dann dem Empfänger der obere Teil zur Abholung des Gutes ausgehändigt. Auf diesem macht der Ausgabebedienstete oder Hofladmeister seinen Auslieferungsvermerk. Die quittierten Frachtbriefe gehen jetzt zunächst an die Empfangsstatistik. Dann erfolgt ihre Austragung in der betreffenden Spalte des Empfangsbuchs und ihre Rücksendung an die Versandstation.

III. Rechnungslegung: Die Versandbücher werden aufgerechnet und täglich abgeschlossen. Die Beträge (Nachnahme, Frankatur und Überweisung) werden in Auszüge übernommen, und zwar werden für jede Empfangsstation nach Bedarf besondere Auszüge angelegt, die alphabetisch gesondert werden. Die Empfangsbücher, gleichfalls für jede Versandstation besonders geführt, müssen mit den Beträgen der Versandauszüge übereinstimmen. Als Hilfsmittel hierfür dient der von der Empfangsstation zurückgesandte, quittierte Frachtbrief. Auf Grund dieses wird die Sendung im Versandbuche in Spalte „ausgehändigt am“ gelöscht und die eingetragenen Beträge nochmals verglichen. Ebenso werden die in den Auszügen nachgewiesenen Beträge mit den Eintragungen im Frachtbriefe abgestimmt. Auf den ersten Blick dürfte gerade das Ausziehen aus dem Versandbuche zu Bedenken Anlaß geben, namentlich auf größeren Stationen. Man möge aber bedenken, daß die Frachtbriefe schon zwischen einzelnen Buchstaben z. B. A—D sortiert sind, und daß ferner die Beträge der besonderen Versandbücher zwischen verkehrsreichen Stationen mit ihrer Tagessumme in die Auszüge übernommen werden können, wodurch das Ausziehen erheblich erleichtert wird.

Die Auszüge werden mit den Versandbüchern täglich abgestimmt. Am Monatsschlusse werden die Auszüge verkehrsweise gesondert. Die Hauptzusammenstellung wird angefertigt und an die Verkehrskontrolle II eingesandt. Am 12. jedes Monats schließt die Empfangsstation ihre Bücher ab. Die Hauptzusammenstellung wird angefertigt und der Verkehrskontrolle II eingesandt.

Die Empfangsrechnungen selbst werden den Versandstationen zugestellt. Zu den nicht eingelösten Frachtbriefen, wird eine Restenliste angefertigt, die als Gutschrift dient, sofern Überweisung in Frage kommt. Hinter jedem Posten ist ein Vermerk zu machen. Fehlt z. B. das Gut, so ist die Nummer des Meldebuches anzugeben, ebenso ist zu vermerken: „Gut verweigert“ oder „unbestellbar“ usw. Im Meldebuche ist die Position der Restenliste zu vermerken. Die Versandstation stimmt jetzt die Empfangsrechnungen in allen Beträgen mit ihren Auszügen ab, und setzt die Posten, die von der Empfangsstation nicht verrechnet sind, zu. Diese Sendungen werden auch auf der Restenliste vermerkt. Nachdem die Richtigkeit der Restenliste bescheinigt ist, (Empfangs- und Versandstation) gehen diese mit den Empfangsrechnungen an die Verkehrskontrolle II. Von hier aus wird die Erledigung der Restenliste überwacht und, je nachdem sich der einzelne Posten erledigt, Gutschrift oder Lastschrift erteilt. Die Verrechnung dieses Postens erfolgt im laufenden Monat. Nachträglich eingehende Sendungen werden gleichfalls durch die Restenliste erledigt, da sie von der Versandstation bereits zugesetzt sind. Durch das Zurücksenden der quittierten Frachtbriefe und das Abstimmen der Empfangsbücher mit den Versandbuchauszügen wird eine sofortige Übereinstimmung zwischen den einzelnen Verkehrsbeziehungen herbeigeführt, was jetzt bei der Verkehrskontrolle II erst nach drei bis vier Monaten geschieht. Der Monat ist abgeschlossen, das Offenhalten der Kassenbilanz für drei Monate ist nicht mehr erforderlich.

IV. Ermittelungsverfahren: Die von der Empfangsstation zurückgekommenen, quittierten Frachtbriefe werden auf der Versandstation nach Empfangsstationen, auf größeren Stationen vielleicht noch nach Versandtagen und Versendern, sortiert. Es kann über jede aufgelieferte Sendung, auch nach längerer Zeit, sofort Auskunft gegeben werden, über den Tag der Auslieferung, ihre Berechnung und Tarifierung, ihren Lauf von Wagen zu Wagen, von Umladestation zu Umladestation, von Zug zu Zug. Überzählige Güter können jetzt vielfach trotz Angabe des Versandtages, sowie von Zeichen und Nummer nicht untergebracht werden, weil sie eben auf der Versandstation, im Versandbuche oder Markenbuche unter einem unrichtigen Konto verbucht sind. Bei der nunmehrigen Angabe der Frachtbriefnummer, die auf dem Beklebezettel eingetragen ist, können kleinere Stationen die Sendungen sofort im Versandbuch ermitteln. Bei größeren Stationen kann das überzählige Gut mit Hilfe des Nummerbuches, wo die Empfangsstation vermerkt ist, auch

im Versandbuch ohne längeres Suchen gefunden werden. Diese schnelle und zuverlässige Unterbringung der überzähligen Güter schließt eine Verminderung der fehlenden Güter in sich. Fälle, wo Frachtbrief und Gut verloren gehen, die Verwaltung aber trotzdem das später eingetroffene Gut bezahlt, sind ausgeschlossen. Sollte tatsächlich vergessen werden, die Sendung als nachträglich angekommen im Versandbuche auszutragen, so findet sich bei der Empfangsabfertigung eine sichere Gegenkontrolle. Würde aber auch hier der Vermerk über die zurückgesandte Quittung vergessen, so müßte dieser Posten am Schlusse des Monats in der Restenliste erscheinen, und zwar mit einer Nummer des Meldebuches. Dieses wird aber ausweisen, daß das Gut nicht gefehlt hat, sondern nachträglich überzählig eingegangen ist, und mit Ersatzfrachtbrief ausgehändigt wurde. Nach Einsendung der Rechnungen besteht eine Gegenkontrolle in der Restenliste bei der Verkehrskontrolle II, wo die Erledigung jedes einzelnen Postens, ob Frankatur oder Überweisung, geregelt wird. Die Abfertigungen müssen den nachträglichen Eingang fehlender Güter genau überwachen, damit die Posten in der Restenliste bei der Verkehrskontrolle II gelöscht werden können.

V. Vorteile gegenüber dem jetzigen Verfahren: Es fallen fort: 1. Das Schreiben von Benachrichtigungen. 2. Das Schreiben von Änderungsanzeigen. 3. Das nachträgliche Anfordern von Frachtbriefen vom Empfänger. Dies kommt heute so häufig vor, daß größere Güterabfertigungen sich hierfür bereits besondere Vordrucke zugelegt haben. 4. Es fällt ferner das Schreiben an die Empfangsstation zum Ablieferungsnachweis fort. 5. Die unzähligen Nachforschungsschreiben über verrechnete und nicht verrechnete Beträge und der meist damit verbundene umfangreiche Schriftwechsel bei der Verkehrskontrolle II. 6. Die Führung der Kontrollisten über diese Beträge. 7. Das vorherige Anlegen von Versand- und Empfangsbüchern. 8. Das Einsenden der Versandbücher an die Verkehrskontrolle II, demzufolge die Güterabfertigungen wochenlang ohne jeden Versandnachweis sind. Nachforschungsschreiben über überzählige Güter oder gar Wagenladungen müssen dann durch die Verkehrskontrolle II geleitet und erledigt werden. 9. Es fällt fort das nachträgliche Abstimmen und Abstreichen der Verkehre bei der Verkehrskontrolle II, eine zeitraubende Arbeit, die wohl allein die Hälfte aller dortigen Kräfte beansprucht. 10. Ausgeschlossen ist, daß z. B. Frachtbriefe für Wagenladungen, deren Absender Kontist ist, franko Fracht vorschreiben und irrtümlich nicht eingetragen werden und erst nach drei Monaten bei der Verkehrskontrolle II als im Versandbuch nicht eingetragen entdeckt werden. 11. Ausgeschlossen ist, daß diese Beträge, weil sie zwar im Empfangsbuche nachgewiesen, im Versandbuche jedoch, welches maßgebend erscheint, nicht aufgeführt, einfach gestrichen und somit überhaupt nicht erhoben werden. Es sind dies keine theoretischen Fälle, sondern praktische, die mir selbst bei meiner Beschäftigung auf der Verkehrskontrolle II vorgekommen sind. Sie gaben den Anstoß, darüber nachzudenken, wie die Verwaltung vor solchen direkten Frachtausfällen geschützt werden könnte. 12. Ein weiterer Vorteil ist die bedeutende Papierersparnis. Da die Versand- und Empfangsbücher jetzt vorher angelegt werden müssen, sind sie am Monatsschlusse zur Hälfte leer. Bei dem vorgeschlagenen Verfahren werden die Frachtbriefe, wie sie kommen, eingetragen; keine Zeile geht verloren. Auch nach Monatsschluß werden die Bücher nicht weggelegt, sondern weitergeführt bis zur letzten Seite. 13. Auf Grund der Spalte „fehlt, beraubt“ usw. im Versandbuche und der Restenliste, gewinnt man eine zuverlässige Übersicht, zwischen welchen Stationsverbindungen die meisten Unregelmäßigkeiten vorkommen. Man kann schon bei Zeiten einschreiten, ehe die Reklamationen haufenweise eingehen und es zu spät ist. 14. Die Erbringung des Ablieferungsnachweises ist an Hand der gesonderten und quittierten Frachtbriefe eine Kleinigkeit. Das vergebliche Suchen in Stößen von Rollkarten fällt fort. 15. Da die Frachtbriefe untereinander eingetragen und die Versandbücher täglich abgeschlossen werden, ist leicht festzustellen, ob die Zahl der abgefertigten Wagenladungen mit der des Wagenbestellbuches übereinstimmt.

Diese Vorschläge konnten hier nur in kurzen Umrissen niedergelegt werden. Ich gebe zu, daß bei der Güterabfertigung vielleicht eine Mehrarbeit entsteht. Dieser stehen aber wieder andere bedeutende Vorteile gegenüber, nicht minder auch eine ganz erhebliche Entlastung der Verkehrskontrolle II.

Zur Verbesserung des Nachnahmewesens.

Der Aufsatz des Direktionsrats Pfeiffer (Nürnberg) in Nr. 23 dieses Jahrganges unserer Zeitung hat mehrere Fachgenossen zur Prüfung und weiteren Bearbeitung dieser so wichtigen Frage angeregt. Wir geben im folgenden zwei der uns zugegangenen Abhandlungen wieder.

I. Der Oberstationskontrolleur Vogel (Heidelberg) schreibt:

Keine Einrichtung des Eisenbahnwesens bedarf wohl gegenwärtig mehr der Verbesserung als die des Nachnahmewesens. Deshalb dürfte auch die von Direktionsrat Pfeiffer, Nürnberg, in Nr. 23/1920 d. Bl. gegebene Anregung als äußerst zeitgemäß von jedem, der mit dem Nachnahmewesen zu tun hat, aufs wärmste begrüßt worden sein.

Außer zahlreichen Buchungen, die das jetzige Nachnahmewesen verursacht, ist es keineswegs übertrieben zu sagen, daß augenblicklich bei einer Güterstelle jedes dritte einlaufende Schreiben eine Nachnahmesache betrifft. Alles dieses würde mit einem Schlage gebessert werden können, sobald die Auszahlung der „Nachnahme nach Eingang“ durch die Empfangsstation ohne Vermittlung der Versandstation unmittelbar an den Versender zu geschehen hätte. Die sich hierbei aufwerfende Frage ist nur die, wie dieses Ziel am einfachsten ohne große Umwälzungen des derzeitigen Frachtbriefs und des Rechnungswesens zu erreichen wäre.

Aus diesem Grunde sollte man auf keinen Fall daran denken, besondere Nachnahmefrachtbriefe mit abtrennbarer Zahlkarte oder Postanweisung herzustellen. Ebensowenig wäre es aber angezeigt, dem jetzigen Frachtbrief frankierte Zahlkarten oder Postanweisungen anzuheften. Jeder Abfertigungsbeamte wäre froh, wenn er bei Nachnahmesendungen nicht mehr die Nachnahmebegleitscheine zu befestigen hätte, weil diese beim Behandeln der Frachtbriefe, namentlich bei den gegenwärtigen Frachtbriefen halben Formats, recht hinderlich sind. Sofern dann aber dafür wieder ähnliche Anhängsel wie Zahlkarten und Postanweisungen erschienen, bei denen auch noch auf richtige Frankierung gesehen werden müßte, so wäre hinsichtlich der fliegenden Blätter bei den Frachtbriefen eigentlich nichts gebessert.

Damit die Empfangsstation in die Lage versetzt wird, die Absendung des Nachnahmebetrages an den Versender nach dessen Wunsch zu bewirken, müßte der Frachtbrief einer jeden, mit einer „Nachnahme nach Eingang“ behafteten Sendung auf der Rechnungsseite oben links unterhalb der Worte „Interesse an der Lieferung“ über und unter dem Worte „Nachnahme“ einen entsprechenden handschriftlichen Vermerk, der auch mit einem Gummistempel angebracht werden könnte, tragen. Ein solcher Vermerk hätte bei Postscheckkontoinhabern zu lauten: „Nachnahme von . . . . *M* an Versender auf Postscheckkonto Nr. . . . . in . . . . einzahlen“ und bei Versendern, die kein Postscheckkonto besitzen: „Nachnahme von . . . . *M* an Versender auf Postanweisung einzahlen“. Sache der Empfangssation wäre es dann, dem Versender seinen Nachnahmebetrag unmittelbar nach dessen Eingang in der gewünschten Art zukommen zu lassen. Empfangsstationen mit Postscheckkonto wären in der Lage, an Versender, die gleichfalls Postscheckkonto besitzen, die Nachnahmebeträge gebührenlos zu überweisen, während sonstige Empfangsstationen Zahlkarten auszufertigen hätten. An Versender ohne Postscheckkonto wäre die Auszahlung mit einem Postscheck seitens der Empfangsstationen mit Postscheckkonto und mit Postanweisung seitens der übrigen Empfangsstationen durchzuführen. Außer den für Frankierung der

Zahlkarten, Postschecke und Postanweisungen entstehenden Barauslagen sollten auch noch Schreibgebühren für Ausfertigung der Überweisungen, Zahlkarten, Postschecke und Postanweisungen zur Berechnung kommen und von den Nachnahmebeträgen anläßlich der Absendung gleich in Abzug gebracht werden.

Damit diese Neuerung zur Durchführung gebracht wird, wäre es nur nötig, besondere Verrechnungskarten für Nachnahmesendungen mit zwei gleich großen Abschnitten herzustellen. Der obere Abschnitt müßte genau den Vordruck wie die bisherige Verrechnungskarte tragen, der untere Abschnitt dagegen, der als „Nachnahme-Verrechnungskarte Nr. . . . . .“ zu bezeichnen wäre, hätte folgende Angaben zu enthalten: Empfänger, Versandstation, Versender, Nr. und Postscheckamt des Postscheckkontos des Versenders oder mangels eines solchen das Wort „Postanweisung“, Betrag der Nachnahme, Tag der Erhebung, Spalten für Porto und Schreibgebührenabzüge, Höhe des restlichen Nachnahmebetrages und dessen Absendungstag an den Versender. Der obere Teil dieser Verrechnungskarte und ebenso der untere müßte, soweit dies schon möglich wäre, gleich anläßlich der Überweisung an den Schalter oder den Rollfuhrmann genau und deutlich angefertigt werden, damit hinterher die Ausfertigung von Postscheckkontoüberweisungen, Zahlkarten, Postschecken oder Postanweisungen anstandslos erfolgen könnte.

Ein nicht zu unterschätzender Vorteil der Nachnahmeauszahlung durch die Empfangsstation wäre neben der schon oben erwähnten, ganz gewaltigen Vereinfachung des Schreibverkehrs eine sehr beträchtliche Ersparung an Vordrucken durch Wegfall der Nachnahmebegleitscheine. Ein weiterer Vorteil, der von unserer Handels- und Geschäftswelt sicher freudigst begrüßt würde, wäre eine weit frühere Auszahlung der Nachnahmen nach Eingang, wodurch den Versendern viel Ärger und Verdruß erspart bliebe, der jetzt sehr häufig infolge verspäteten Eintreffens der Nachnahmebegleitscheine auf der Versandstation eintritt. Auch die zahlreichen Rückrechnungen von Nachnahmen bei Annahmeverweigerungen und nachträglichen Verfügungen kämen in Wegfall, was gleichfalls eine nicht gering anzuschlagende Geschäftsvereinfachung für die Empfangs- und Versandstationen zur Folge haben würde.

Die Bestimmung in § 72 Abs. 3 EVO. dürfte folgende Fassung zu erhalten haben:

„Alle Nachnahmen nach Eingang werden an den Absender durch die Bestimmungsstation ausgezahlt.“

Ebenso hätte die Zusatzbestimmung II dieses Paragraphen künftig zu lauten:

„Die Versandstation zahlt als Barvorschuß nur niedrige Nachnahmen aus, die der Wert des Gutes zweifellos deckt“.

II. Unter der Überschrift „Beseitigung der Nachnahmen“ führt Dr. Ritter (Torgau) folgendes aus:

Wie überall als Folge des Krieges haben ganz besonders im geschäftlichen Leben Unsicherheit und Mangel an Vertrauen um sich gegriffen. Diese Erscheinung hat dazu geführt, daß der Nachnahmeverkehr bei der Eisenbahn gewaltig angeschwollen ist und heute eine Belastung darstellt, die recht bedenklich ist. Haben doch die kleinsten Dienststellen heute ganz ungeheure Nachnahmesummen zu zahlen. Da ihnen die Barmittel hierzu fehlen, müssen sie immer wieder ansehnliche Vorschüsse von ihren Mutterkassen anfordern. Derartige und andere Nachteile lassen sich in großer Zahl anführen. Es scheint die Frage gerechtfertigt, ob eine solche Geldvermittelung durch die Eisenbahndienststellen überhaupt am Platze ist, namentlich unter den heutigen Verhältnissen. Ich möchte das von vornherein verneinen und einen — allerdings sehr gründlichen — Vorschlag zur Behebung der erwähnten Mißstände machen.

Zur Veranschaulichung dieses meines Vorschlages will ich auf englische Verhältnisse hinweisen, wie sie jedenfalls vor dem Kriege (1913) bestanden haben. Es dürfte nicht unbekannt sein, daß dem englischen Eisenbahnwesen das wichtigste Papier des festländischen Eisenbahnverkehrs, der Frachbrief, so gut wie fremd ist. Seine Stelle vertritt teilweise der „Aufgabeschein“ (consigment note), den der Absender beigeben muß. Über diese Aufgabescheine bestehen keine einheitlichen Vorschriften. Es können in ihm beliebig viel Güter nach den verschiedensten Bestimmungsstationen der Reihe nach aufgezählt werden. Er begleitet die Güter nicht, verbleibt vielmehr bei der Abgangstation. Das Unterwegspapier bildet eine Art Frachtkarte (invoice), ein einfacher, meist mit Schreibmaschine hergestellter Auszug aus jenem Aufgabeschein, sich auf die notwendigsten, für die Beförderung der Güter unentbehrlichen Angaben beschränkend. Es erhellt schon hieraus, daß auf den Nachnahmeverkehr kein besonderer Wert gelegt sein kann. Und so verhält es sich auch. Die englischen Eisenbahngesellschaften lehnen die Verantwortung für sogenannte Wertnachnahmen ab, ja es bildet die Regel, daß sie Güter, die mit solchen Nachnahmen belastet sind, von der Annahme ausschließen. Wenn hier und da das nicht der Fall ist, so geschieht es nur, wie so manches, aus Konkurrenzrücksichten gegenüber anderen am Orte befindlichen Gesellschaften. Jedenfalls die Verantwortung für die Einziehung und fristgemäße Zahlung der Nachnahmen an die Versender tragen die englischen Gesellschaften nicht. Es bedarf meist besonderer Rückfragen bei der Gesellschaft, um über das Schicksal einer solchen Nachnahme Aufschluß zu erhalten und ihre Auszahlung — vorausgesetzt, daß sie eingezogen ist — zu erwirken. Nur den sogenannten Spediteurnachnahmen, also kleineren Nachnahmen gegenüber verfahren die Eisenbahngesellschaften entgegenkommender. Da der Spediteur viel inniger mit der Eisenbahn arbeitet als hier auf dem Festlande, ja sich vielfach als den Auftraggeber der Eisenbahn betrachtet, so kann diese ihre Vermittelung bezüglich der Nachnahmebeträge nicht versagen. Für die große Geschäftswelt aber besteht der Nachnahmeverkehr nicht.

Sollte nun im Zeitalter des Fernsprechers und Fernschreibers nicht auch bei uns dasselbe — also wenigstens der Wegfall der Wertnachnahmen — möglich sein? Es bedürfte nur einer einfachen Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Vielleicht kann gerade jetzt, wo tiefe Eingriffe in das Geschäftsleben nichts außergewöhnliches sind, an die Beseitigung des Nachnahmeverkehrs, zunächst im innerdeutschen Verkehr, herangegangen werden. Es ist heute keine unbedingte Notwendigkeit für den Geschäftsmann mehr, seine Sendung mit einer Nachnahme, die den Wert der Ware darstellt, zu belasten. Er hat Mittel und Wege genug, sich in kürzester Frist über die Kreditfähigkeit des Käufers zu vergewissern. Ja dieser wird, wenn er die Ware schnell zu haben wünscht und dem Lieferanten unbekannt ist, von selbst seine Bestellung den Verhältnissen entsprechend einrichten. Zwar würden die Vertreter des Handels über diesen „Rückschritt“ der Eisenbahn laut Beschwerde führen. Ich glaube aber, daß diese Klagen nicht lange andauern werden, und daß sich die Geschäftswelt schnell auf die neuen Verhältnisse einstellen würde. Es steht auch ganz außer Zweifel, daß sofort Versicherungsgesellschaften, wie in England, die Gelegenheit aufgreifen und Angebote zum Abschluß von Versicherungen gegen Schäden der hier in Frage stehenden Art machen würden. Solange die übrigen Staaten des europäischen Festlandes den Nachnahmeverkehr noch haben, müßte er im internationalen Verkehr beibehalten werden. Im innerdeutschen Verkehr müßte aber die Wertnachnahme und damit auch der größte Teil des Nachnahmeverkehrs verschwinden. Ich glaube, daß damit eine weitgehende Einschränkung des Bargeldverkehrs und eine günstige Wirkung im volkswirtschaftlichen Sinne erzielt wird. Für die Eisenbahn aber bedeutet die Beseitigung des Nachnahmeverkehrs — Spediteurnachnahmen sollen also bestehen bleiben — eine sehr erwünschte Entlastung der Abfertigungsstellen und besonders der Güterkassen. Etwas derartiges dürfte heute ganz besonders anzustreben sein, wo durch die Fracht und Steuermarkensysteme, durch die Papiergeldwirtschaft mit all ihren Nachteilen die Führung der Güterkassen ohnehin recht schwierig geworden ist. Dabei scheint mir der Nachwuchs unter den Eisenbahnern an die Erlernung der Kassengeschäfte nicht mit jener Gründlichkeit heranzugehen, wie sie früher der Regel nach bei jüngeren Kräften anzutreffen war. Die Beseitigung der Nachnahmen erleichtert den Verkehr, macht ihn flüssiger und darum auch geeigneter für andere Aufgaben, die ihm zweifellos im wirtschaftlichen Werdegange des neuen Deutschlands noch reichlich zufallen werden.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Zuständigkeiten des Reichsverkehrsministeriums.** I. Durch Erlaß vom 30. April 1920 ist die Vorläufige Verwaltungsordnung der Reichseisenbahnen vom 26. April 1920 (Reichs-Gesetzbl. Seite 797 ff.) mit Wirkung vom 5. Mai 1920 ab in Kraft gesetzt worden. Von den darin aufgeführten Geschäften hat der Reichsverkehrsminister bis jetzt folgende Geschäfte übernommen:

A. Allgemeine Angelegenheiten. 1. Aufsicht und obere Leitung. 2. Verwaltungsordnung. 3. Organisationsangelegenheiten grundsätzlicher Art. 6. Verkehr mit den obersten Behörden des Reichs.

B. Betrieb, Werkstätten. 1. Oberste Betriebsleitung. 2. Betriebliche Vorschriften und Anordnungen allgemeiner Art. 3. Grundsätze für Verkehrsleitung. 4. Betriebs-

stellung der dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen, außer in Fällen betrieblicher Not, in denen dem Reichsverkehrsministerium alsbald Anzeige zu erstatten ist. Änderung des Betriebs durch Einführung des Haupt- und Nebenbahnbetriebs. 6. Festsetzung der Schnell- und Personenzugkilometer und Genehmigung der Fahrpläne der Schnellzüge (einschließlich der Eilzüge) mit Ausnahme solcher von nur lokaler Bedeutung. Bei Wahrung der Halte und Anschlüsse können jedoch genehmigte Fahrpläne geändert werden. 7. Bestimmungen über die Geschäftsführung bei Fahrplanberatungen, soweit sie sich auf die Bezirke mehrerer Zweigstellen erstrecken. 8. Grundsätze für die Bildung des Personen- und Güterzugfahrplans, für die Drucklegung der Fahrpläne und Fahrplanbücher, für Sonderpersonenzüge, Ferien-, Fest- und Marktverkehr, für Benutzung, Zusammenstellung und Belastung der Züge, für Zugbildungspläne, Verwendung und Verteilung der Personen- und Gepäckwagen, für die Einstellung von Salon-, Schlaf-, Kranken- und Speisewagen, Zugbenutzung für Postzwecke, Stellung der Postwagen im Zuge. 9. Allgemeine Angelegenheiten des Fahrdienstes. 10. Verteilung und Ausgleich der Lokomotiven — in der Regel nur zwischen den Zweigstellen.

C. Verkehr. 1. Eisenbahn-Verkehrsordnung, internationales Transportrecht. 2. Festsetzung der allgemeinen Vorschriften für den Beförderungsdienst. 3. Festsetzung der allgemeinen Vorschriften für die Benutzung und Ausnutzung des Wagenparks für den Güter- und Tierverkehr. 4. Militäreisenbahnordnung, einschließlich Tarif. 5. Bestimmungen für die Gewährung freier Beförderung von Personen und Sachen. 6. Feststellung der Einheitssätze im Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Güter- und Tierverkehr und für die Beförderung von Leichen. 7. Genehmigung der Beschlüsse der Generalkonferenz und der dringlichen, äußerst dringlichen und deklaratorischen Beschlüsse der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnverwaltungen. 8. Feststellung der Grundsätze für die Berechnung der Tarifentfernungen. 9. Feststellung der Grundsätze für die Berechnung des Preises von Fahrkarten, die wahlweise über verschiedene Wege oder nach verschiedenen Stationen gelten. 10. Genehmigung zur Einführung, zur Aufhebung und zu wesentlichen Änderungen von Ausnahmetarifen. 11. Genehmigung zur Einführung, Änderung und Aufhebung von direkten Tarifen mit deutschen oder außerdeutschen Eisenbahnen, wenn niedrigere Streckeneinheitssätze eingerechnet oder günstigere Beförderungsbedingungen gewährt werden sollen als im deutschen Binnenverkehre. 12. Genehmigung von grundsätzlichen Vereinbarungen mit ausländischen Eisenbahnverwaltungen über Verkehrsleitung und Anteilsausscheidung. 13. Feststellung von Grundsätzen für die Beförderung von Eisenbahndienstgütern. 14. Anordnung allgemeiner Verkehrssperren und Verkehrseinschränkungen. 15. Allgemeine Anordnungen über die Reihenfolge der Befriedigung des Wagenbedarfs für bestimmte Güter (Dringlichkeitslisten). 16. Grundlegende Maßnahmen zur Heranziehung anderer Transportmittel behufs Entlastung der Eisenbahnen.

D. Bauangelegenheiten. Prüfung der Entwürfe und Kostenanschläge, soweit es zur Bewilligung der Mittel notwendig ist.

E. Vergebung von Arbeiten und Lieferungen. Allgemeine Vorschriften über die Verdingung.

F. Haushalts-, Kassen-, Rechnungs- und Materialwesen. 1. Erlaß einheitlicher Vorschriften. 2. Allgemeine Angelegenheiten des Finanzwesens. 3. Haushalts- und Wirtschaftskontrolle. 4. Aufstellung des Gesamthaushalts. 5. Aufstellung des Wirtschaftshaushalts für die Bezirke der Zweigstellen. 6. Verfügung über die Verwendung ersparter Mittel, soweit nicht die haushaltlichen Vorschriften den Ausgleich innerhalb der Bezirke der Zweigstellen zulassen. 7. Genehmigung von Überschreitungen. 8. Besteuerung der Eisenbahnverwaltung.

G. Personalsachen. 1. Erlaß einheitlicher Vorschriften für die Ordnung der Rechts- und Dienstverhältnisse der Beamten und Arbeiter (auch Abschluß von Tarifverträgen). 2. Bestimmungen über die Annahme der Anwärter für den höheren Eisenbahndienst und über ihre Ausbildung. 3. Personalangelegenheiten (Anstellung, Beförderung, Versetzung in den zeitweiligen oder dauernden Ruhestand, Entlassung auf Ansuchen, Versagung des Aufrückens in die nächste Gehaltsstufe, Versetzung) der Staatssekretäre, Abteilungsleiter und Referenten der Zweigstellen des Reichsverkehrsministeriums, sowie der Vorstände der Eisenbahn-Generaldirektionen, Eisenbahndirektionen und zentralen Ämter. 4. Bestimmungen über die Annahme, Ausbildung und Prüfung der mittleren und unteren Beamten. 5. Grundsätze für Bewilligung besonderer Vergütungen für Nebenämter. 6. Grundsätze für Gewährung von Belohnungen, Unterstützungen, Beihilfen usw. 7. Grundsätze für Gewährung von Ruhegehältern und ähnlichen Bezügen, wenn kein Rechtsanspruch besteht. 8. Grundsätze über Wohlfahrtseinrichtungen. 9. Grundsätze für die Bewilligung von Darlehen an Baugenossenschaften des Personals. 10. Oberaufsicht über Arbeiterpensionskassen (Genehmigung von Vollzugsvorschriften). 11. Oberaufsicht über Beamten-Pensions-, Unterstützungs- und Sterbekassen. 12. Feststellung der Dienstanweisungen der einzelnen Beamtenklassen. 13. Feststellung der Dienstkleiderordnung. Bestimmungen für Kleiderkassen. 14. Freifahrtordnung. 15. Urlaubsordnung.

II. Zur Erledigung der vorgenannten Geschäfte sind beim Reichsverkehrsministerium folgende Eisenbahn-Abteilungen gebildet worden:

1. Die Verwaltungsabteilung (E I).
2. Die Personalabteilung (E II).
3. Die Verkehrsabteilung (E III).
4. Die Betriebsabteilung (E IV).
5. Die Tarifabteilung (E V).
6. Die Finanzabteilung (E VI).
7. Die Aufsichtsabteilung (E A).

Die Bildung weiterer Abteilungen bleibt vorbehalten.

— **Geschäftsanweisung für Generalbetriebsleitungen (G.B.L.).** Für die drei Generalbetriebsleitungen der Reichseisenbahnen (Berlin, Essen, Würzburg) bestand bisher keine einheitliche Geschäftsanweisung. Die Grundlage für die Geschäftsführung bildeten die Einführungserlasse, die bei der Einsetzung jeder einzelnen G.B.L. herausgegeben worden sind, die aber in der Form und zum Teil auch in ihrem Inhalt nicht überall miteinander übereinstimmten. Der Reichsverkehrsminister hat daher unterm 9. Juni 1920 eine für alle Generalbetriebsleitungen gemeinsame Geschäftsanweisung erlassen, deren wichtigste Bestimmungen folgende sind:

§ 1. Geschäftsbereich.

Die G.B.L. hat folgende Aufgaben:

1. die Einheitlichkeit des Zugbeförderungsdienstes im Fern- und Durchgangsgüterverkehr in den ihr zugeteilten Bezirken zu überwachen.

2. sich über die Betriebslage ihres Bezirks und soweit erforderlich der Nachbarbezirke auf Grund des vom Reichsverkehrsminister eingeführten Meldeverfahrens sowie durch örtliche Erhebungen und durch Auskünfte bei den Eisenbahnbehörden und Dienststellen dauernd unterrichtet zu halten und die Gründe von Betriebserschwernissen und von Betriebsstörungen zu ermitteln; — der betriebliche Kleindienst und das Sicherheitswesen gehören nicht zum Arbeitsgebiet der G.B.L. Die in diesen Dienstzweigen von den Reisebeamten etwa gemachten Beobachtungen sind den Eisenbahndirektionen *) zuzuleiten.

3. im Benehmen mit den Eisenbahndirektionen besonders zur Verhütung von Betriebserschwernissen und zur Behebung von Betriebsstörungen geeignete organisatorische Einrichtungen zu treffen, so namentlich die Einrichtung von Oberzugleitungen, Zugleitungen, Personal- und Lokomotivausgleichstellen innerhalb ihres Bezirks herbeizuführen.

4. die gegenseitige Aushilfe mit Betriebspersonal und vorübergehend mit Lokomotiven unter den Eisenbahndirektionen zu vermitteln und in dringenden Fällen die Aushilfe mit Betriebspersonal anzuordnen.

5. die zur Beseitigung von Betriebsschwierigkeiten erforderlich erscheinenden Umleitungen von Last- und Leerzügen, Änderungen in den Rangieraufgaben der Bahnhöfe und in der Rangordnung der Güterzüge, ergänzende Anordnungen zur Regelung des Güterzugdienstes an Sonn- und Feiertagen, Rückhaltsperren, Annahmesperren und sonstige Maßnahmen zur Regelung des Fahrdienstes im Benehmen mit den hierfür zuständigen Stellen anzuordnen oder anzuregen.

6. auf die Einführung aller sonstigen, ihr zur Verhütung und Beseitigung von Betriebsschwierigkeiten notwendig erscheinenden Maßnahmen (Regelung der Sonntagsruhe, Leitungs- und Ladevorschriften, Ergänzung baulicher Anlagen usw.) bei den Eisenbahndirektionen hinzuwirken.

7. sofern ihr die Überwachung der Verkehrsbewegung in ihrem Bezirk ausdrücklich übertragen ist, zur Frachtraumersparnis und zur Entlastung des Betriebes dahin zu wirken, daß unnötige Transporte unterbleiben, unzweckmäßige sachgemäß geregelt, geeignete Transporte auf den Wasserweg verwiesen oder zweckmäßig zusammengefaßt werden. Die G.B.L. hat sich zu diesem Zweck in ständiger Fühlung mit den Verkehrtreibenden und den staatlichen Stellen zu halten, denen die Bewirtschaftung von Kohlen, Lebensmitteln oder sonstigen Rohstoffen obliegt. Wo im Wege der Verständigung mit den Verkehrtreibenden das Ziel nicht erreicht wird, kann die G.B.L. Zwangsmaßnahmen (Verkehrsperren, Zwangsentladung, Zwangszuführung und dergl.) anordnen.

*) Unter „Eisenbahndirektionen" sind im folgenden auch die Eisenbahn-Generaldirektionen verstanden.

8. nach besonderer Anweisung des Reichsverkehrsministers Geschäftsführungen bei Güterzugfahrplanberatungen und bei Sonderaufgaben.

§ 2. Besetzung der G.B.L.

An der Spitze der G.B.L. steht ein Leiter. Die erforderlichen weiteren Mitarbeiter und sonstigen Kräfte werden auf Anforderung des Leiters von den Eisenbahndirektionen gestellt.

§ 3. Geschäftsführung.

1. Die Geschäfte der G.B.L. werden nach dieser Geschäftsanweisung geführt.

2. Die Geschäftserledigung erfolgt in weitestem Umfange durch Fernsprecher und mündliches Benehmen.

3. Die G.B.L. kann in den zu ihrer Zuständigkeit gehörenden Fragen von den Eisenbahndirektionen Auskünfte und Meldungen einfordern. Der Schriftverkehr wird von ihr mit den Eisenbahndirektionen geführt; Auskünfte einfacher Art kann sie von den Ämtern und Dienststellen unmittelbar einziehen.

4. Den der G.B.L. zugeteilten Beamten ist bei ihren Reisen und örtlichen Erhebungen Auskunft zu erteilen und jede Unterstützung zu gewähren.

§ 4. Berichte und Meldungen der G.B.L.

1. Die G.B.L. hat dem Reichsverkehrsminister über die Betriebslage, über die von ihr zur Behebung von Betriebsschwierigkeiten getroffenen Anordnungen sowie über die bei den beteiligten Verwaltungen angeregten wichtigeren betrieblichen Maßnahmen Bericht nach näherer Weisung zu erstatten.

2. Sofern betriebliche oder sonstige Anordnungen erforderlich werden, die über die Befugnisse der G.B.L. hinausgehen, ist dem Reichsverkehrsminister zur weiteren Veranlassung hiervon schleunigst Meldung zu machen. Das gleiche gilt für den Fall, daß die Durchführung der von der G.B.L. nach § 1 getroffenen Anordnungen oder die Herbeiführung der ihr notwendig erscheinenden sonstigen Maßnahmen bei den Eisenbahndirektionen auf Schwierigkeiten stößt.

— **Fahrpreisermäßigung zur Unterbringung von Stadtkindern auf dem Lande.** Mit sofortiger Gültigkeit wird für den Bereich der deutschen Reichsbahnen unter Aufhebung der bisherigen Verfügungen für die aufs Land und in das Ausland zu entsendenden hilfsbedürftigen Stadtkinder und die zur Aufsicht beigegebenen Begleitpersonen bei Benutzung der 3. Wagenklasse der Eil- und Personenzüge der Fahrpreis auf den vierten Teil des regelrechten Fahrpreises 4. Klasse festgesetzt. Der Fahrpreis ist zu bilden, indem von dem tarifmäßigen Fahrpreis 4. Klasse der vierte Teil zu ermitteln und der errechnete Betrag nach oben auf 5 ₰ abzurunden ist. Bei Kindern im Alter unter 10 Jahren werden zwei Kinder als eine Person gerechnet. Ein einzelnes Kind unter 10 Jahren hat ein Viertel des Fahrpreises 4. Klasse ohne weitere Ermäßigung zu zahlen. Die Abfertigung erfolgt in allen Fällen, mithin auch bei der Entsendung von Kindern in geringer Zahl und bei der Rückreise einer Begleitperson sowie für die Hinreise von der Abgangsstation zur Abholung der Kinder, mit Beförderungsschein. Die Ausgabe halber Fahrkarten 4. Klasse ist unzulässig. Wird ausnahmsweise bei besonders schwächlichen oder erkrankten Kindern die Schnellzubenutzung gewährt, so ist wie bisher der tarifmäßige Schnellzugzuschlag zu erheben.

— **Der Streik bei der Brölthaler Eisenbahn und der Heisterbacher Talbahn**, der bei beiden am 11. Juli ausbrach (vgl. Nr. 50 S. 572 d. Ztg.), dauert noch an. Am 15. Juli trat der Schlichtungsausschuß in Berlin zur Beratung über die Forderungen der Bediensteten zusammen und entschied, daß in vier von den erhobenen sechs Forderungen, nämlich in den Forderungen bezüglich Einführung der Reichsbesoldungsordnung und Erhöhung der Löhne die Entscheidung des Tarifschiedsgerichts zu beachten bzw. abzuwarten sei. Im übrigen erklärte die Direktion wiederholt ihre Bereitwilligkeit, unter der Voraussetzung eines sofortigen Streikabbruchs den Arbeitern eine nachträgliche Brot- und Kartoffelzulage und den Beamten eine Besatzungszulage zu zahlen. Dieses Anerbieten ist von den Streikenden abgelehnt und trotz dem Schiedsspruch der Streik fortgesetzt worden.

— **Die mittleren Eisenbahnbeamten in gehobener Stellung** haben zur Wahrung ihrer eigenen Standesinteressen eine eigene Fachgewerkschaft der mittleren Verkehrsbeamten in gehobener Stellung gegründet, die die Wahrnehmung der Sonderinteressen dieser Beamtengruppe bezweckt. Auf der Gründungsversammlung des Kreises Berlin der Fachgewerkschaft, die unter zahlreicher Beteiligung unter dem Vorsitz des Bahnhofsvorstehers Kummer stattfand, erstattete der Vorstand der Fachgewerkschaft Rechnungsrat Glaser ausführlichen Bericht über die Gründung und hob in seinen Ausführungen besonders hervor, daß die Selbsthilfe der hinter der Gewerkschaft stehend Berufsverbände schon jetzt eine günstige Wirkung gezeiti habe. Die Reichsgewerkschaft habe die Fachgewerkscha anerkannt und eine Revision der Satzungen vorgenomme nach denen der Streik ohne Urabstimmung bei den Eise bahnbeamten nunmehr nicht mehr möglich ist. Weiterhi habe sich auch die Reichsgewerkschaft auf den Standpun der Fachgewerkschaft gestellt und anerkannt, daß die Ei stufung der Beamten in die einzelnen Besoldungsklassen na der neuen Besoldungsreform eine schwere Schädigung gera für die mittleren Eisenbahnbeamten bedeute. Auch d Reichsgewerkschaft der Eisenbahner wolle sich daher a den Standpunkt stellen, den Übertritt der Beamten in d Reichsdienst, der durch die Ablegung des Diensteides a 4. August erfolgen soll, zu verweigern und den Eid nicht leisten, wenn durch die Reichsregierung nicht vorher d Gleichstellung der Eisenbahnbeamten mit den Lehrern u den Justizbeamten erfolgt sei. In einer einstimmig ang nommenen Entschließung stimmten die Versammelten de Vorgehen der Vorstände zu und gründeten den Kreis Berli der Fachgewerkschaft der mittleren Verkehrsbeamten in g hobener Stellung, für den sofort ein Kreisvorstand und Ve trauensleute gewählt wurden.

— **Bildungseinrichtungen der Eisenbahnerorganisatione** Die am 27. April 1919 von dem Verband der Werkstätte Werkführer in Berlin gegründete Fach- und freie Hoch schule für Eisenbahner, Sitz Berlin, hatte zum 15. Ju d. J. zu einer Sitzung im Unterrichtssale des Anhalter Bah hofs eingeladen. Gegründet von einer kleinen Zahl für ihre Eisenbahnerberuf begeisterter Männer, hat die Schule in de 5/4 Jahren ihres Bestehens einen Aufschwung genommen, d nach den Angaben des Verhandlungsleiters der Sitzung a 15. Juli, Werkführers Linow, nicht im entferntesten vorau gesehen war. Im Bereiche der preußisch-hessischen Staat eisenbahnen sind von der Hauptschule in Berlin bisher ru 20 Zweigschulen gegründet worden, bei denen annäher 18 000 Eisenbahnbedienstete als Schüler eingetragen sind. D durch den Krieg und seine Nachwirkungen zurückgedrängte Bestrebungen der Eisenbahnverwaltung, auf dem Gebiete d Ausbildung und Weiterbildung ihrer Bediensteten Verbess rungen einzuführen, haben die Beamten zur Selbsthilfe greife lassen. Das Berliner Unternehmen ist aus eigener Kra seiner Gründer und durch vorbildliche, selbstlose Arbeit a allen Kreisen der Eisenbahnbeamten und unter sachkundig Mitarbeit von für die Sache begeisterten Berufslehrern sowe geführt, daß jetzt die einzelnen Zweiganstalten sich selbstä dig erhalten und nur einige kleinere Schulen Zuschüsse e fordern. In Aussicht steht die Gründung weiterer 36 Schule nicht nur in Preußen, sondern auch in Sachsen und in de süddeutschen Staaten der Reichseisenbahnen. Der Unterric wird in den allgemeinen Wissensgebieten von Berufslehrer in den Eisenbahnfächern durch geeignete, im praktische Eisenbahndienst stehende Eisenbahnbeamte erteilt. Die Ve waltung hat die Bestrebungen meist durch kostenlose Herga der Unterrichtsräume usw. weitgehend unterstützt. Di Tagung am 15. Juli, der Vertreter des Reichsverkehrsminist riums, des Preußischen Handelsministers und der Eisenbah direktion Berlin beiwohnten, galt vor allem der Gründun eines Schulverbandes, zu dessen Mitgliedern nun auch d Arbeiter- und Beamtengewerkschaften gehören. Aus alle Reden klang die frohe Begeisterung für die Schulen und d Hoffnung auf einen von der Beamten- und Arbeiterschaft g meinsam mit der Eisenbahnverwaltung zu schaffenden Au bau einer allen zugute kommenden Fachschule. Die Vertret der Behörden stellten die tätige und fördernde Mitarbeit ihre Verwaltungen um so sicherer und freudiger in Aussicht, a durch den Hinzutritt der Gewerkschaften eine gesicherte u weitergedeihende Entwicklung der Schuleinrichtungen a breitester Grundlage geschaffen sei.

An Stelle der bisher meist im freien Vortrag den Hörern ve mittelten allgemeinen und Fachkenntnisse treten künftig fest Unterrichtsklassen, wie solche bereits bei der im Eisenbah direktionsbezirk Altona von den dortigen Bediensteten einge richteten Fachschule bestehen. Die für alle im Eisenbahndien beschäftigten und sich auf Prüfungen vorbereitenden Bedie steten bestehenden Schwierigkeiten, sich durch die einzelne und doch eng ineinandergreifenden und zusammenhängende vielen Dienstvorschriften, Dienstanweisungen usw. hindurch zuarbeiten und das für ihren Zweck Erforderliche herausz finden, haben die Schulleitung veranlaßt, die Herausgab eigener Fachlehrbücher vorzubereiten. Der in der Tagun am 15. Juli gegründete Verband deutscher Eisenbahnerfach schulen, der viele Aufgaben zum Wohle der Allgemeinheit de Eisenbahner ihrer Lösung entgegenführen kann, wird in seine neuen, festgegliederten Gestalt nunmehr der Ausgangspunk zu einer Tätigkeit sein, der man nur einen vollen Erfolg wün schen kann.

Bonewald, Eisenbahninspektor.

— **Personalnachrichten.** Der Regierungsrat Wilhelm Prins, bisher Mitglied der Eisenbahndirektion Berlin, ist zum Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium ernannt worden.

Der Oberregierungsrat bei der Generaldirektion in Dresden Zahn ist in den Ruhestand getreten.

Österreich.

— **Staatssekretär Dr. Pesta.** Der neue Staatssekretär für Verkehrswesen hat an alle Bediensteten nachstehendes Begrüßungsschreiben vom 8. Juli gerichtet:

„Das Vertrauen der Nationalversammlung hat mich auf den durch das allzufrühe Scheiden unseres unvergeßlichen Staatssekretärs Ludwig Paul verwaisten Posten eines Staatssekretärs für Verkehrswesen berufen. Als ich mich dazu entschlossen habe, diesem Rufe Folge zu leisten, war ich mir vollkommen bewußt, den an mich in ernster Zeit herantretenden schweren Aufgaben nur dann gerecht werden zu können, wenn ich hierbei mit der erprobten, bisherigen Opferwilligkeit und Hingebung des gesamten Personals rechnen darf. Mir diese nicht zu versagen, bitte ich Sie alle im Interesse unseres schwergeprüften Vaterlandes, und rufe Ihnen allen ohne Unterschied das feste Band in Erinnerung, das der gemeinsame Beruf um uns schlingt, auf daß jeder einzelne beitrage, in gemeinsamer werktätiger Arbeit den Wiederaufbau der Heimat zu beschleunigen und zu vollenden. In der festen Hoffnung auf das Gelingen begrüße ich das gesamte Personal meines Ressorts auf das herzlichste und gebe meinerseits das Versprechen, jederzeit ein warmherziger Anwalt der Interessen aller Angestellten und ein freundschaftlicher offener Berater und Förderer jedes einzelnen sowie der Gesamtheit sein zu wollen.“

— **Aus dem Staatsamt für Verkehrswesen.** Dem Vorstand der Kanzlei des Staatssekretärs Ministerialrat Dr. Rodler wurde der Titel eines Sektionschefs verliehen. — Mit der Leitung des Departements für allgemeine Personalangelegenheiten, dessen Vorstand Staatssekretär Dr. Pesta war, wurde Sektionsrat Dr. Feiler betraut.

— **Aufträge für die Elektrisierung der Staatsbahnen.** Im Rahmen der vom Elektrisierungsamte der österreichischen Staatsbahnen mit Nachdruck eingeleiteten Arbeiten zwecks Erzielung der baldigsten Einführung des elektrischen Betriebes auf den hierzu in Aussicht genommenen Staatsbahnlinien wurde der A. E. G.-Union Elektrizitätsgesellschaft in Wien außer dem bereits erteilten Auftrage auf Lieferung von Akkumulator-Triebwagenzügen nunmehr auch die Lieferung von zwölf Lokomotiven zu je 1120 PS Leistung sowie die elektrische Ausrüstung des Innsbrucker Westbahnhofes mit seinen ausgedehnten, für den Arlbergverkehr wichtigen Gleisanlagen übertragen. Außerdem steht in Kürze die Vergebung der elektrischen Ausrüstung der Teilstrecken Innsbruck-Telfs und Langen-Bludenz sowie auch der Abschluß der Verträge für den Ausbau des Kraftwerkes an der Rutz und der rund 20 km langen 50 000-Volt-Leitung von diesem Werke bis zur Station Zirl bevor. Hierzu kommt noch die ebenfalls in nächster Zeit zu gewärtigende Vergebung der Unterwerke. Angesichts dieser Aufträge hat die A. E. G.-Union Elektrizitätsgesellschaft ein Bahnbaubureau in Innsbruck errichtet. Ihr aus den vorstehenden Arbeiten sich ergebender Auftragsbestand beläuft sich auf etwa 300 bis 400 Millionen. Die Gesellschaft verfügt überdies über große laufende Aufträge für die Industrie.

— **Beirat des Technischen Versuchsamtes.** Anläßlich der letzten Plenarsitzung des Beirates des Technischen Versuchsamtes hat der Staatssekretär für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten, Eduard Heinl, an die Mitglieder des Beirates eine Ansprache gerichtet, in der er u. a. sagte: „Gelehrte und Fachmänner von überragender Bedeutung stehen dem Technischen Versuchsamte zur Seite. Und gleich wie ich von der ersprießlichen Tätigkeit des Technischen Versuchsamtes schon viel Rühmliches gehört habe, habe ich auch vernommen, mit welcher Hingebung und Ausdauer Sie, meine sehr verehrten Herren, das Amt mit Ihrem reichen Wissen und Ihrer großen Erfahrung unterstützen. Das Technische Versuchsamt ist in allen wirtschaftlich bedeutenden Staaten ein hervorragender Behelf der gewerblichen und industriellen Erzeugung, des Verkehrslebens und der technischen Wirtschaftlichkeit geworden. Im alten Österreich hat dies schon jener Mann, den ich von meinem Amt als den Altmeister der Gewerbeförderung verehre, klar erkannt und das demnach Nötige mit der ihm eigenen unverwüstlichen Kraft verfolgt. Es ist dies unser hochgeehrter Präsident des Technischen Versuchsamtes und Vorsitzender dieses Beirates Wilhelm Exner. Ihm danke ich vom Herzen für seine liebenswürdigen, an mich gerichteten Begrüßungsworte und bitte ihn, die Versicherung entgegennehmen zu wollen, daß, was an mir liegt, der für den gewerblichen und industriellen Wiederaufbau Österreichs hochwichtige Verwaltungszweig des technischen Versuchswesens gleichwie die dem Technischen Versuchsamte nahestehenden anderen volkswirtschaftlich wichtigen Verwaltungszweige in diesem Staatsamte mit besonderer Fürsorge gepflegt werden sollen.“

— **Zentralinspektor Poeschko †.** Der Zentralinspektor und Prokurist der Südbahngesellschaft Poeschko ist im 57. Lebensjahr gestorben. Poeschko erfreute sich wegen seines umfassenden Wissens und seiner Fachkenntnisse in Eisenbahnkreisen hoher Wertschätzung.

Niederlande.

— **Die holländischen Eisenbahnen im Jahre 1919.** Nachdem die Staatseisenbahnbetriebsgesellschaft (SS) auch den Betrieb der Nord Brabant-Deutschen Eisenbahn übernommen hatte, schloß sie am 12. März 1919 einen Vertrag mit dieser Gesellschaft und der Zentralbahn, wonach die Einnahmen und Ausgaben dieser beiden kleinen Gesellschaften vom 1. Januar 1919 ab auf Rechnung der SS gehen. Die Nord Brabant-Deutsche und die Zentralbahn erhalten dafür feste Pachtsummen von 25 000 fl. und 100 000 fl., Summen, die sich um bestimmte Beträge erhöhen, falls die gemeinsamen Einnahmen der Staatseisenbahnbetriebsgesellschaft und der Holländischen Eisenbahngesellschaft (HSM.) entsprechend steigen. Die beiden kleinen Gesellschaften scheiden daher von jetzt ab nach außenhin aus, und es bleiben nur die beiden großen, durch die Interessengemeinschaft seit 1917 verbundenen Gesellschaften SS und HSM. Das Netz der ersten Gesellschaft beträgt einschließlich der Kleinbahnen 2200,5 km, das der HSM 1489,5 km, das Eisenbahnnetz der Niederlande somit 3690 km; davon sind Hauptbahnen: 2535,95 km und Nebenbahnen 950,36 km, außerdem 203,62 km von den beiden Gesellschaften betriebene Kleinbahnen.

Die Gesamteinnahmen der beiden Gesellschaften betrugen 1919 156 425 080 fl., das bedeutet gegen 1918 eine Zunahme von 24¼ %; noch stärker, um 36½ % stiegen indes die Ausgaben, die 1919 144 365 828 fl. betrugen. Zum ersten Male haben übrigens die Einnahmen aus dem Güterverkehr die aus dem Personenverkehr übertroffen. Der Betriebsüberschuß, der 1918 noch über 20 Mill. Gulden betragen hatte, sank 1919 auf 12 059 253 fl. oder unter Hinzurechnung einiger verschiedener Einnahmen auf 13 765 701 fl. An Pacht für die Bahnen, Abschreibungen und Anleihezinsen waren indes 28 252 787 fl. erforderlich, so daß sich ein Verlust von 14 487 086 fl. ergab. Dieser muß von den beiden Gesellschaften im Verhältnis ihres Aktienkapitals (bei SS: 18 Mill., bei HSM 22½ Mill. Gulden) getragen werden. Der Verlust beträgt somit für SS 6 438 705 fl., für HSM 8 048 381 fl. Da der Staat für die militärische Beschlagnahme der Bahnen, die erst zum 1. Januar 1920 aufgehoben wurde, den Gesellschaften so viel zuzahlen muß, daß der Gewinn 4 % des Kapitals erreicht, mußte er bei SS 7 158 705 fl. und bei HSM 8 948 381 fl. zuschießen. Beide Gesellschaften verteilen indes nur 3 % Dividende wie in den Vorjahren und überweisen den Rest der Rücklage.

Im Laufe des Jahres 1919 wurden die Grenzlinien nach Belgien und Deutschland sämtlich wieder in Betrieb genommen, ebenso die Linien nach England (über Vlissingen am 31. Januar, über Hoek van Holland am 3. August). Auch direkte Züge nach Belgien, Frankreich und Deutschland kamen wieder in Gang. Dr. O.

Übrige europäische Länder.

— **Die Wirtschaftslage der schwedischen Staatsbahnen.** Für die ersten vier Monate des Jahres ergibt sich trotz der Verluste im Lapplanderzverkehr und im Postverkehr für die schwedischen Staatsbahnen ein Reinertrag von etwa 10,2 Millionen Kr. gegenüber einem Verlust von 11,1 Millionen Kr. in der gleichen Zeit des Vorjahres. Seit der letzten im August 1919 eingetretenen Tariferhöhung war das Ergebnis befriedigend, das will sagen, der Gewinn hat das in den Staatsbahnen angelegte Kapital angemessen verzinst. Diese günstige Lage wird vermutlich auch noch bis zum Beginn des zweiten Halbjahres fortdauern. Dann aber wird wahrscheinlich ein Umschwung kommen. Zu der immer bedrohlicheren Kohlenfrage, die auch unter den denkbar günstigsten Verhältnissen immer höhere Kosten für Heizmaterial bringt, kommen die ganz bedeutenden Erhöhungen der Personalkosten, vor allem

die am 1. Juli in Kraft getretene Lohnregelung und dann die Teuerungszulagen. Unter solchen Umständen muß die Eisenbahndirektion in Übereinstimmung mit Regierung und Reichstag daran denken, weitere Tariferhöhungen vorzuschlagen. Bestimmend hierbei ist indessen auch, wie sich der Verkehr entwickelt, und das läßt sich erst bis gegen Mitte August einigermaßen beurteilen. Dr. S.

— **Neuere Eisenbahnbrücken in Schweden.** Vor Kriegsausbruch wurde für Eisenbahnbrücken bei den schwedischen Staatsbahnen so gut wie ausschließlich schwedisches Eisen verwendet. Vom Ausland, vor allem aus Deutschland, wurden nur Formeisen solcher Ausmaße, die im Lande selbst nicht gewalzt wurden, bezogen. Die fertige Eisenkonstruktion wurde damals zu 300 bis 350 Kr. die Tonne geliefert. Unmittelbar nach Kriegsausbruch begannen die Preise zu steigen und zwar für schwedisches Eisen mehr als für deutsches. Es wurde viel deutsches Eisen verwendet, bis Deutschland Ende 1916 ein Ausfuhrverbot erließ. Die Preise für Konstruktionen aus schwedischem Eisen stiegen dann bis gegen 2200 Kr. für die Tonne, also auf das Sechs- bis Siebenfache des Friedenspreises. Zu diesem Preis ließ die Eisenbahndirektion nichts ausführen. Als der deutsche Wettbewerb wieder auftrat, blieb die deutsche Industrie mit ihren Angeboten durchweg weit unter der schwedischen, aber schließlich konnte sich die schwedische Direktion wegen der unruhigen Verhältnisse in Deutschland zu keinen Bestellungen mehr entschließen. Diese Verhältnisse gaben der Eisenbahndirektion Anlaß, bei der Ausarbeitung von Plänen für neue Staatsbahnen wie auch für Umbauten in größerem Umfange als bisher das schwer beschaffbare und teure Eisen durch anderes geeignetes Material zu ersetzen, wie Naturstein und Beton, die beide nebenbei den Vorteil geringerer Unterhaltungskosten haben. In mehreren Fällen hat schon im Frieden bei vergleichenden Kostenberechnungen der Vorschlag für Steinbrücken günstiger abgeschlossen und daher, besonders bei guter Beschaffenheit des Untergrundes, den Vorzug erhalten. In noch viel höherem Grade war dies während des Krieges der Fall. So wurden während des Krieges an der Inlandbahn und an der Bahn Sveg-Brunflo einige schöne Steinbrücken aufgeführt. Für solche Steinbrücken wurden seitens der Direktion besondere technische Ausführungsbestimmungen erlassen. Auch Brücken aus Eisenbeton zeigten sich während des Krieges wirtschaftlich den Eisenbrücken überlegen. Immerhin wurden bei dem reichlichen Anfall von gutem Granit die Steinbrücken im allgemeinen mehr angewendet. Nur wo besonders geringe Pfeilerhöhe erforderlich war, wurde Eisenbeton vorgezogen. Für Wegbrücken und kleinere Wegdurchlässe fand sowohl bei den Staats- wie auch bei den Privatbahnen mehrfach auch das sogenannte Konkretsystem Anwendung.

Brücken aus Steinmaterial, nach einem dieser drei Systeme ausgeführt, haben sich bei den jetzt herrschenden hohen Eisenpreisen in vielen Fällen wirtschaftlich überlegen gezeigt. Da hinzukommt, daß Brücken aus Steinmaterial oft ein besseres Aussehen haben als Eisenüberbauten, wobei die ersteren in der Unterhaltung bedeutend billiger sind, dürfte zu erwarten sein, daß der Bau gewölbter Brücken aus Naturstein, welcher infolge der im Kriege herrschenden Verhältnisse so sehr überhand genommen hat, auch weiterhin reichlich Anwendung finden wird. Dr. S.

— **Baueinschränkungen bei den Schweizerischen Bundesbahnen.** Die außerordentlichen Finanzschwierigkeiten der schweizerischen Bundesverwaltung zwingen den Bundesrat zu außerordentlichen Maßnahmen. Er hat daher, wie die „Schweiz. Bauztg." mitteilt, das Eisenbahndepartement beauftragt, der Verwaltung der Bundesbahnen von den Finanzschwierigkeiten Kenntnis zu geben und sie einzuladen, bis zum Wiedereintritt günstigerer Verhältnisse überall, ganz besonders in den Bauausgaben, die größtmögliche Zurückhaltung zu beobachten und auf diesem Gebiete alles zurückzustellen, was nicht zur Aufrechterhaltung eines sicheren Betriebes unbedingt erforderlich ist. „Nur wenn es gelingt," heißt es in dem Schreiben wörtlich, „hier die Ansprüche ganz erhebli[ch] zu reduzieren, hofft der Bundesrat, daß es ihm möglich se[in] werde, den Bundesbahnen weiterhin die Mittel zur Verfügu[ng] zu stellen, welche zur wenigstens annähernden Durchführu[ng] des bestehenden Elektrisierungsprogrammes notwendig sin[d]. Dabei betrachtet es der Bundesrat als selbstverständlich, d[aß] auch hier bei Bauten und Bestellungen mit der denkb[ar] größten Umsicht, Sparsamkeit und Beschränkung auf das a[b]solut Unerläßliche vorgegangen wird. Denn wir dürfen u[ns] auch nicht der Gefahr aussetzen, die Elektrisierung unse[rer] Staatsbahnen zu einem Preise durchzuführen, der für alle Z[u]kunft eine Belastung unserer Volkswirtschaft mit unverhä[lt]nismäßig hohen Personen- und Gütertaxen zur Folge hab[en] müßte. Der Bundesrat erlaubt sich, wiederholt auf d[en] außergewöhnlichen Ernst der Situation hinzuweisen, und [er] zählt auf die verständnisvolle Mitwirkung der Bundesbahnb[e]hörden und aller in denselben vertretenen Interessengrupp[en]."

Allgemeines.

— **Das neue Warnungssignal der Great-Eastern-Ba[hn]** (System Tiddeman). Das Arbeits- und Transpo[rt]ministerium in Paris hat, wie die Zeitschrift „Der Ba[u]ingenieur" aus einer in der Schweizerischen Bauzeitu[ng] erschienenen Abhandlung mitteilt, die französischen Eise[n]bahngesellschaften zur Vornahme von Versuchen mit Wa[r]nungssignalen veranlaßt, die auf der Lokomotive selbst e[r]teilt werden. Hierzu hat besonders das schwere Unglück a[uf] der Paris-Lyon-Méditerranée-Bahn Anlaß gegeben, das 30 To[te] und 100 Verletzte gefordert hatte. Zu solchen Versuchen soll besonders das System der Great-Eastern-Bahn herangezoge[n] werden. Dieses besteht in einer Auslösung von Hörsignal[en] im Führerstande, die durch einen Einbau im Gleise hervo[r]gerufen werden. Eine eiserne allmählich ansteigende u[nd] sich ebenso wieder senkende Längsrippe ist mitten zwische[n] den Schienen, durch Teerung gegen den Boden isoliert, a[uf] den Schwellen angebracht. Die eiserne Rippe steht mit de[m] Stellwerk und seiner elektrischen Batterie in leitender Ve[r]bindung. Ein hier nicht näher zu beschreibender lotrechte[r] Schieber, der an der Lokomotive befestigt ist, wird durch da[s] Auffahren auf die ansteigende Rippe wie ein Druckknopf ei[n]gedrückt, d. h. hochgeschoben. Er löst dabei ein Ventil a[us], das in die Bremsdruckluftleitung eingeschaltet ist. Die Lu[ft] entweicht aus dieser und bringt eine Pfeife zum Ertöne[n]. Wenn die Rampe einem Hauptsignal entspricht, so klinkt de[r] hochgeschobene Schieber ein, und die Leitung entleert sic[h] völlig, so daß die Bremsung bis zum Stillstande des Zuge[s] andauert. Erst die Beseitigung der Einklinkung schließt da[s] Ventil der Druckluftleitung wieder. Zu dieser Ausklinkun[g] bedarf es eines Schlüssels, den der Lokomotivführer bei sic[h] trägt. Mit diesem muß er nach dem Anhalten des Zuges herab[-] steigen und die Klinke lösen. Handelt es sich um ein au[f] Halt stehendes Vorsignal, so wird der Schieber ebenfall[s] hochgehoben. Es greift jedoch die Klinke noch nicht ei[n]. Nach dem Verlassen der Rampe sinkt der Schieber wiede[r] herab. Das geöffnete Druckluftventil bleibt jedoch zunächs[t] noch geöffnet, da die Stabilität seines Verschlusses beim An[-] heben des Schiebers aufgehoben worden ist. Das Ventil wir[d] erst wieder damit geschlossen und das Entweichen der Luf[t] aufgehoben, wenn man vom Führerstande aus durch Drücke[n] auf einen Druckknopf aus einem besonderen Kessel Druck[-] luft wirksam werden läßt. Diese verschiebt einen Zylinder[-] kolben und damit verschiedene Hebel derart, daß wieder ein[e] stabile Abspreizung des Druckluftventils stattfindet. Wenn das Signal auf Freie Fahrt steht, wird ein elektrischer Stro[m] in die Rampe geleitet, der bei dem Anstreifen des Schieber[s] der Lokomotive geschlossen wird. (Der andere Pol ist a[n] die Fahrschiene angeschlossen.) In dem Signalapparat wir[d] dann ein Elektromagnet wirksam, der den gesamten Hebel[-] apparat unbeweglich und damit das Öffnen des Druckluft[-] ventils unmöglich macht. So wird verhindert, daß bei jeden Überfahren der Rampe überhaupt ein Hörsignal gegeben wird.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 8,589 km lange Lokalbahnstrecke Weilerbach (Pfalz)-Reichenbach-Steegen der unter bayerischer Staatsverwaltung (E. D. Ludwigshafen) stehenden Lokalbahn Kaiserslautern West-Lampertsmühle-Reichenbach-Steegen ist am 20. Juni 1920 in Betrieb genommen und vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahn-Generaldirektion Dresden. Am 10. Juli 1920 ist der an der elektrisch betriebenen Schmalspurlinie Klingenthal-Untersachsenberg-Georgenthal zwischen den

Haltepunkten Brunndöbra Reichsadler und Untersachsenberg Bärenloch gelegene Haltepunkt Untersachsenberg Glaßentrempel dem öffentlichen Personenverkehr übergeben worden. Der neue Haltepunkt wird von sämtlichen die Strecke befahrenden Personenzügen bedient.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cassel. Der an der Strecke Cölbe-Amalienhütte gelegene Bahnhof 4. Klasse Friedensdorf erhält ab 1. September 1920 die Bezeichnung Friedensdorf (Kreis Biedenkopf).

Eisenbahn-Generaldirektion Dresden. Nachdem vom sächsischen Ministerium des Innern die Bezeichnung „Bad Schandau" für die bisherige politische Gemeinde Schandau eingeführt worden ist, erhält auch der an der Linie Bodenbach-Dresden gelegene Bahnhof Schandau den Stationsnamen „Bad Schandau".

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Vom 25. Juli 1920 an wird in der Verkehrsstelle Großschweidnitz beschränkte Eil- und Frachtstückgutabfertigung zugelassen. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 19. Juli 1920. (732)
Eisenb.-Generaldirektion.

2. Güterverkehr.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.). — Tfv. 200.
Am 1. August 1920 wird die Station Basel Rbf. als selbständige Tarifstation für den Wagenladungsverkehr in den Tarif aufgenommen. Die hierdurch in den in der Überschrift genannten Tarifheften eintretenden Änderungen und Ergänzungen sind in der nächsten Nummer des Tarifanzeigers enthalten. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 17. Juli 1920. (733)
Eisenbahndirektion.

Deutsch-Dänischer Gütertarif, Teil II.
Die Station Herbesthal des Direktionsbezirks Cöln wird als Verbandsstation gestrichen. Als neue Verbandsstation wird die Station Sindelfingen der Württembergischen Staatsbahnen vom 1. August 1920 an aufgenommen. Vom gleichen Tage an treten erhöhte Frachtsätze für die Stationen folgender Privatbahnen in Kraft: Brandenburgische Städtebahn, Brohltal-Eisenbahn, Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn, Kreis Altenaer Schmalspur-Eisenbahnen und Lausitzer Eisenbahn. Außerdem sind die Umladegebühren der Kreis Altenaer Schmalspur-Eisenbahnen erhöht. Sämtliche Erhöhungen entsprechen den in den deutschen Tarifen bereits durchgeführten Erhöhungen. Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Altona, den 16. Juli 1920. (730)
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Badischer Gütertarif. Wechselgütertarife und Verkehr mit der Schweiz.
Auf 1. August 1920 wird Basel Rbf. mit den Entfernungen und Frachtsätzen für Basel Bad. Stb. unter Beschränkung auf den Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Werke und Lagerplatzinhaber und auf die Umbehandlung von Wagen einheitlicher Ladung, die in Basel Rbf. zollamtlich abgefertigt werden können, in die Tarife aufgenommen. Näheres in unserem nächsten Tarifanzeiger. (736)

Karlsruhe, den 19. Juli 1920.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Vom 1. August d. J. ab erhält der durch Nachtrag I (giltig vom 15. Juli d. J.) zum **Gütertarif für die Oberschles. Schmalspurbahn,** giltig vom 1. April d. J., anderweit festgesetzte Abschnitt „C Nebengebührentarif" unter Punkt IX „Zustellgebühren nach den Freiladestellen" folgende Fassung:

IX. Zustellgebühren nach den Freiladestellen.

An Zustellgebühren sind zu erheben für die Beförderung

	von Kohlen, Koks, Preßkohlen aller Art	von allen anderen Gütern
	pro 100 kg	
von Tarifstation Bogutschütz Süd nach Freiladest. Bogutschütz	1,2 Pf.	1,3 Pf.
von Tarifstation Friedenshütte nach Freiladest. Friedenshütte	0,8 „	0,9 „
von Tarifstation Friedrichshütte nach Freiladest. Friedrichshütte	0,8 „	0,9 „
von Tarifstation Georgenberg nach Freiladest. Georgenberg	0,8 „	0,9 „
von Tarifstation Gleiwitz nach Freiladest. Gleiwitz	1,6 „	1,7 „
von Tarifstation Gleiwitz nach der Umschlagstelle östl. der Wilhelmstraße	1,6 „	1,7 „
von Tarifstation Königshütte nach Freiladest. Königshütte	0,8 „	0,9 „
von Tarifstation Laurahütte nach Freiladest. Laurahütte	0,8 „	0,9 „
von Tarifstation Marthahütte nach Freiladest. Marthahütte	0,8 „	0,9 „
von Tarifstation Neu Karf nach Freiladest. Neu Karf	0,8 „	0,9 „
von Tarifstation Friedrichsgrube nach Freiladest. Neurepten	2,0 „	2,1 „
von Tarifstation Roßberg nach Freiladest. Roßberg	0,8 „	0,9 „
von Tarifstation Scharley nach Freiladest. Scharley	0,8 „	0,9 „
von Tarifstation Tarnowitz nach Freiladest. Tarnowitz	0,8 „	0,9 „

Kattowitz, den 18. Juli 1920. (735)
Eisenbahndirektion.

Badischer Gütertarif.
Die Bestimmung für Ausnahmetarife, wonach bei Verwendung belgischer oder französischer Wagen, die keinen dem angeschriebenen Ladegewicht entsprechenden Laderaum besitzen, die Fracht für das wirklich verladene Gewicht, mindestens für 10 t, berechnet wird, wenn der Laderaum voll ausgenutzt ist, wird mit Wirkung vom 1. Oktober 1920 aufgehoben.

Karlsruhe, den 20. Juli 1920. (738)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Wechselverkehr Sachsen-Württemberg, Tarifheft 11 B.
Mit sofortiger Gültigkeit werden im Nachtrag I vom 1. März 1920 berichtigt die Entfernungen Wendischfähre-Eschenau bei Weinsberg in 598 und Herrnhut-Stuttgart Hbf. in 683 km.

Dresden, am 20. Juli 1920. (737)
Eisenb.-Generaldirektion Dresden
als geschäftsführende Verwaltung.

3. Personen- und Güterverkehr.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Personen- und Eilgutverkehr auf den Strecken Passau-Linz-Wien. Änderung von Gebühren.

Mit Gültigkeit vom 24. Juli 1920 bis auf weiteres treten im Post- bzw. Lokalschiffverkehre zwischen den Stationen der Strecken Passau-Linz-Wien Änderungen der Fahrpreise sowie der Eilgutfrachtsätze für bestimmte Güter ein. Näheres ist bei der gesellschaftlichen Direktion in Wien sowie bei den beteiligten Dienststellen zu erfragen.

Wien, am 16. Juli 1920. (731)

4. Verdingung.

Der sofortige Bedarf von ungefähr:
8 cbm Eichenbohlen,
89 cbm Tannen- und Kiefernkantholz, Tannen- und Kiefernbrettern besäumt, Spaltbortbrettern besäumt, Fußbodenbrettern gefedert und genutet,
7050 lfdm. Dachlatten, Spalierlatten, Fußleisten
soll vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen liegen beim Zentralbüro hierselbst, Bismarckplatz Nr. 1, zur Einsicht offen und können, solange der Vorrat reicht, gegen Einsendung von 6,00 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) von dort bezogen werden.

Angebote mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Nutzholz" sind bis zum 5. August 1920, vormittags 11 Uhr, an die unterzeichnete Direktion (Bismarckplatz 1) einzusenden. Zuschlagsfrist innerhalb 14 Tagen.

Essen, den 17. Juli 1920. (734)
Eisenbahndirektion.

Hierzu eine Beilage der Hutten-G. m. b. H., Berlin W 10 und der Maschinenfabrik Schiess A.-G., Düsseldorf.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins
von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.
Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 53. Berlin, den 28. Juli 1920. LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.
Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.
Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 16 M. für das Vierteljahr bezogen werden.
Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 80 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 90 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.
Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.
Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24.** Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Inhalt:

Der englische Eisenbahn-Betriebs-Ausschuß.

Als bei Kriegsausbruch die englischen Eisenbahnen vom Staate übernommen wurden, fiel die Leitung ihrer Angelegenheiten dem Eisenbahn-Betriebs-Ausschuß (Railway Executive Committee) zu. Diese schon 1912 geschaffene Körperschaft bestand aus den Generaldirektoren der elf bedeutendsten englischen und einer schottischen Eisenbahngesellschaft; den Vorsitz führte dem Namen nach der Handelsminister, in Wirklichkeit einer der Generaldirektoren. Als am 1. Januar 1917 auch die irischen Eisenbahnen vom Staate übernommen wurden, wurde für sie ein entsprechender Ausschuß eingesetzt. Die Leitung des Betriebes der einzelnen Eisenbahnen blieb zwar auch im Kriege bei den Stellen und Beamten, die den Betrieb im Frieden geleitet hatten, soweit aber ein Zusammenarbeiten verschiedener Gesellschaften in Frage kam, erhielten sie ihre Anweisungen vom Betriebsausschuß. Alle Ausgaben der Eisenbahngesellschaften, namentlich solche für außergewöhnliche Unterhaltungsarbeiten und Erneuerungen, bedurften der Genehmigung des Ausschusses, nur über die Beträge, die die Regierung den Eisenbahngesellschaften als Entschädigung für die Überlassung ihrer Anlagen an den Staat zu dem Zwecke zahlte, sie als Dividende an die Aktionäre zu verteilen, konnten die Gesellschaften frei verfügen. Die Übernahme der Eisenbahnen durch den Staat kam also im wesentlichen darauf hinaus, daß alle Transporte für Staatszwecke ohne Berechnung von Frachten und Fahrpreisen ausgeführt wurden, daß aber der Staat als Entschädigung dafür den Eisenbahnen Pauschalsummen bezahlte, die ihnen die Ausschüttung einer Dividende, und zwar in Höhe derjenigen des letzten Friedensjahres, ermöglichte. Überdies machte sich der Einfluß des Staates auf die Eisenbahnen insofern geltend, als er bestimmte Transporte oder Verkehrsarten bestimmten Strecken zuweisen und so den Wettbewerb der Eisenbahnen untereinander ausschalten konnte. Für die Eisenbahnen war diese Art der Verwaltung sehr bequem; es konnte ihnen gleichgültig sein, ob sie Überschüsse erzielten oder nicht, ihre Dividende war ihnen ja durch den Staat gewährleistet. Wenn er dabei auch ihre Ausgaben überwachte, so darf doch nicht außer Acht gelassen werden, daß das Organ, dessen er sich dazu bediente, die Generaldirektoren der größeren Gesellschaften waren, die zwar das Staatsinteresse wahrnehmen sollten, sich aber sicher nicht von dem Bestreben frei machen konnten, auch den Vorteil ihrer Gesellschaften in weitgehendem Maße zu wahren.

Daß die Leitung des englischen Eisenbahnwesens während des Krieges, in die sich nach dem eben Gesagten die Eisenbahngesellschaften und der Betriebsausschuß teilten, keine Kleinigkeit war, geht schon aus der ungeheuren Steigerung der Leistungen hervor, die in dieser Zeit von den englischen Eisenbahnen verlangt wurden. Für diese Leistungen seien nur einige Beispiele angeführt. Über Southampton allein wurden vom Kriegsausbruch bis zum Waffenstillstand 6 952 450 Offiziere und Mannschaften, 821 034 Pferde, 12 772 Geschütze, 154 144 Fahrzeuge, 3 232 052 t Heeresgut und 7 169 167 Säcke Briefe und Päckchen von und nach dem Festland befördert. In der zweiten Hälfte des Jahres 1917 und im Jahre 1918 berührten 85 000 und 760 000 Amerikaner den Hafen von Liverpool; zu ihrer Beförderung wurden nahezu 1500 Sonderzüge gefahren. Im ganzen hat die Große Westbahn 33 615 Sonderzüge, die Nordostbahn 24 172 und die Südost- und Chatham-Eisenbahn, die den Verkehr zwischen London und Dover vermittelt, also den Hauptteil des Verkehrs nach dem Festland zu bewältigen hatte, 101 872 Sonderzüge für Kriegszwecke in Verkehr gesetzt. Trotzdem wurde der öffentliche Verkehr niemals eingestellt, nur selten mußte er dem Heeresverkehr weichen. Auch den kleineren Eisenbahngesellschaften fiel ihr Teil am Kriegsverkehr zu. So hatte z. B. die Furness-

Eisenbahn, deren Netz noch nicht 200 km lang ist, in ihrem Hafen Barrow infolge des vermehrten Erz- und Ölverbrauchs, sowie infolge der stärkeren Beschäftigung der in seiner Nähe gelegenen bekannten Werke von Vickers, die im Frieden hauptsächlich, im Kriege wahrscheinlich ausschließlich Heeres- und namentlich Flottenbedarf hergestellt haben, einen Verkehrszuwachs von 25 % im Güter- und 50 % im Personenverkehr zu verzeichnen gehabt, während die Einfuhr von Erz sich verdoppelt hat und die von Öl auf das 1,3 fache gestiegen ist; ihre kilometrischen Leistungen im Güterverkehr haben dabei um 25 % zugenommen. Die Verbindungsbahn der Midland- und der London- und Südwestbahn, die nur etwa 100 km lang ist aber den Hauptzugang für die Midlandbahn nach Southampton bildet, hat auf ihrer zur Hälfte eingleisigen Strecke 3 173 885 Offiziere und Mannschaften, 134 582 Pferde, 8718 Fahrzeuge, 5730 Fahrräder und 15 176 t Gepäck befördert. Außer 6542 Truppenzügen verkehrten auf dieser Strecke noch 1488 Lazarettzüge. Unter den schottischen Eisenbahnen fiel beispielsweise der Hochlandbahn infolge des Umstandes, daß sie den Zugang zu den Flottenstützpunkten Scapa Flow, Cromarty und Aultbea von der Landseite her bildet, ein starker Kriegsverkehr zu, der sich über das ganze Jahr erstreckte, während sie im Frieden nur während der vier Sommermonate ausgenutzt wird. Ihr Güterverkehr hat sich infolgedessen 1918 gegenüber 1913 mehr als verdoppelt, ihr Personenverkehr mehr als veranderthalbfacht. Die Zahl der von ihr beförderten Angehörigen von Heer und Flotte hat 3 000 000 übertroffen, und täglich gingen durch ihren Bahnhof Inverness 1000 Postsäcke.

Nach einer amtlichen Veröffentlichung belief sich der Wert des Güterverkehrs der englischen Eisenbahnen in den fünf Kriegsjahren August 1914 bis Juni 1919, wobei also an den vollen fünf Jahren nur ein Monat fehlt, auf 355 000 000 £, wozu noch 125 Millionen für den unbezahlten Heeresverkehr kommen. Das ergibt einen Durchschnitt von fast 100 000 000 Pfund Sterling im Jahre gegenüber 68,5 Millionen im Jahre 1913. Der entsprechende Vergleich für den Personenverkehr gibt kein klares Bild, weil Anfang 1917 die Fahrpreise um 50 %, im Mai 1917 die Preise der Dauerkarten um 10 und 20 % erhöht worden sind. Einem Erlös von 54 000 000 £ aus dem Personenverkehr im Jahre 1913 stehen 295 Millionen für die fünf Kriegsjahre gegenüber. Der geringe Überschuß, den der Durchschnitt der Kriegszeit gegenüber dem letzten vollen Friedensjahr ergibt, zeigt, wie der Personenverkehr im Kriege abgedrosselt worden ist.

Die Zahl der Eisenbahnunternehmungen, die der Leitung des Betriebsausschusses unterstanden, belief sich auf 130; 46 Eisenbahnen waren von seiner Zuständigkeit ausgenommen, doch machen diese der Länge nach nur 2 % des englischen Eisenbahnnetzes aus, so daß man wohl sagen kann, er habe das gesamte Eisenbahnwesen Englands geleitet. Jeden Dienstag und meist noch an einem zweiten Tage der Woche hielt der Betriebsausschuß in den Diensträumen der London- und Nordwestbahn in London (Westminster) eine Vollsitzung ab. In der ersten Zeit des Krieges waren einige Mitglieder des Ausschusses dauernd dort anwesend, um bei unvorhergesehenen Ereignissen sofort ihre Anordnungen treffen zu können. Seine Arbeiten wurden dadurch wesentlich erleichtert, daß kurz vor Ausbruch des Krieges ein selbständiges Fernsprechnetz zur Verbindung aller Eisenbahnstellen hergestellt worden war. Ein großer Teil der Arbeiten wurde in Unterausschüssen erledigt, zu denen die beteiligten Eisenbahnbeamten herangezogen wurden. Als es z. B. anfing, an Schwellen zu fehlen, weil die Zufuhr aus den Ostseegebieten aufhörte, wurde ein Holzbeschaffungsausschuß eingesetzt, der die Beschaffung von Schwellen im Inlande und in den englischen Siedelungen in die Wege leitete. Da im Frieden der Jahresbedarf der 13 größten Gesellschaften über 3 000 000 Schwellen betrug, gab es manche Arbeit zu erledigen, ehe an die Stelle der bisherigen neue, auch im Kriege zugängliche Quellen erschlossen wurden. Auf ein Tränken der Schwellen mußte man freilich in England ebenso wie in anderen Ländern aus Mangel an dazu geeigneten Flüssigkeiten verzichten. Ein anderer Unterausschuß, bestehend aus den Chemikern der Eisenbahngesellschaften, bearbeitete beim Knappwerden der Schmier- und Leuchtöle die Frage der Beschaffung von Ersatzstoffen, wieder ein anderer die Beschaffung eines Ersatzes von Flachs für die Wagendecken, weil dieser für die Tragflächen der Flugzeuge vorbehalten werden mußte.

Der wichtigste von den Unterausschüssen war derjenige für die Umstellung der Eisenbahnwerkstätten auf die Herstellung von Kriegsbedarf. Schon im Oktober 1914 zeigte sich, daß die Fabriken für Artilleriebedarf den erhöhten Anforderungen des Krieges nicht zu genügen vermochten, und das Handelsministerium erörterte daher mit den Leitern der Eisenbahnwerkstätten die Frage, ob die Einrichtungen der letzteren nicht zu diesem Zwecke nutzbar gemacht werden könnten. Es fanden Verhandlungen zwischen den leitenden Beamten der Eisenbahnwerkstätten und den Technikern der Heereswerkstätten von Woolwich über die einschlägigen Fragen statt, und das Ergebnis war die Gründung eines Ausschusses, der zwischen beiden Teilen vermitteln sollte. Außer sieben, später 19 Vertretern der Eisenbahngesellschaften gehörten ihm zwei Generale aus dem Kriegsministerium an. Einige Mitglieder des Ausschusses bereisten zunächst die Heereswerkstätten in Woolwich, sowie eine Anzahl Fabriken, die Heeresbedarf herstellen, und stellten dabei fest, daß die Eisenbahnwerkstätten sehr wohl in der Lage sein würden, diese Fabriken zu unterstützen.

Aufträge der Heeresverwaltung sowie der für sie arbeitenden Unternehmer für die Eisenbahnwerkstätten wurden den Eisenbahnmitgliedern des Unterausschusses von den ihm angehörenden Offizieren, zu denen übrigens im Laufe der Zeit noch ein Vertreter des neu gegründeten Munitions-Ministeriums und der Admiralität hinzukamen, zur Entscheidung vorgelegt, ob die Arbeit für die Eisenbahnwerkstätten geeignet wäre. Fiel diese Entscheidung bejahend aus, so verteilten die technischen Mitglieder des Unterausschusses die Arbeiten an die am besten zu ihrer Ausführung geeigneten Eisenbahnwerkstätten, während die militärischen Mitglieder die Reihenfolge, in der die Arbeiten ausgeführt werden sollten, festsetzten. Der endgültige Auftrag wurde den Eisenbahnwerkstätten durch den Betriebsausschuß erteilt. Auf diese Art wurden den Eisenbahnwerkstätten Aufträge auf Herstellung und Ausrüstung von Lazarettzügen und Wagen für Sonderzwecke, Ersatzteilen für Eisenbahnbetriebsmittel zum Gebrauch auf den überseeischen Kriegsschauplätzen usw. übermittelt. Sie fertigten ferner Granaten aller Größen an. Auch auf Erzeugnisse der Feinmechanik für die verschiedensten Zwecke erstreckte sich die Tätigkeit der Eisenbahnwerkstätten. Im ganzen hatten die Lieferungen der Eisenbahnen für das Heer einen Wert von 17 000 000 £, wobei nur die Löhne und der Preis der Rohstoffe, sowie ein Zuschlag für Verwaltungsaufwand, aber kein Verdienst gerechnet ist.

Wie schon erwähnt, gewährleistete die Regierung den Eisenbahngesellschaften die Dividenden des Jahres 1913. Die Einnahmen aus dem Betriebe flossen auch während des Krieges den Kassen der Gesellschaften zu, und diese trugen auch alle Ausgaben, die seit Anfang 1919 infolge der ungeheuren Steigerung der Löhne bei allen Gesellschaften die Einnahmen überwogen haben. Die Feststellung der Beträge, die die Regierung den Eisenbahngesellschaften zu zahlen hatte, war Sache eines Unterausschusses, der aus den Rechnungsbeamten von 12 Eisenbahngesellschaften bestand. Hier wurden die Berichte über die Einnahmen und Ausgaben, die die Gesellschaften allmonatlich aufstellten und einreichten, geprüft, und zwar die Berichte einer jeden Gesellschaft von einem Beamten einer anderen Gesellschaft. In der Frage der Entschädigung der Eisenbahngesellschaften ist bis jetzt stets eine Einigung

zwischen der Regierung und der Eisenbahn zustande gekommen, und der Eisenbahn- und Kanalausschuß, den das Gesetz als Schiedsrichter für den entgegengesetzten Fall vorgesehen hat, ist noch nicht angerufen worden.

Auch die Regelung der Arbeiterfrage gehörte zum Geschäftsbereich des Betriebsausschusses; er hatte sich dabei namentlich mit der leidigen Lohnfrage, mit der Einführung des Achtstundentages und der Einsetzung von Beschwerde-Ausschüssen zu befassen.

Infolge der Wiederherstellung des Friedenszustandes hat die Tätigkeit des Betriebs-Ausschusses ein Ende gefunden. Seit dem 1. Januar 1920 ist die Leitung des englischen Eisenbahnwesens auf Grund eines besonderen Verkehrsgesetzes, das das Verkehrsministerium ins Leben gerufen hat (s. Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, LIX. Jahrgang, Nr. 96 vom 16. Dezember 1919, S. 1026), auf dieses Ministerium übergegangen. Die tatsächlichen Verhältnisse sind dadurch nicht verändert worden, nur wird ein großer Teil der Arbeit des Betriebs-Ausschusses, insbesondere soweit sie das Rechnungswesen und die Vergütung, die die Regierung an die Eisenbahnen zu zahlen hat, betraf, jetzt vom Ministerium erledigt. Für die Lösung der Eisenbahnfrage, die im wesentlichen darin besteht, ob die Eisenbahnen wieder in das unbeschränkte Eigentum der Gesellschaften zurückfallen oder verstaatlicht werden sollen, ist durch das Gesetz eine Frist von zwei Jahren vom Erlaß des Gesetzes an gesetzt. Innerhalb dieser Frist soll der Verkehrsminister dem Parlament einen Gesetzentwurf zur zukünftigen Regelung des englischen Eisenbahnwesens vorlegen. Bei der Gründung des Verkehrsministeriums ist der Eisenbahn-Betriebs-Ausschuß aufgelöst worden, seine Mitglieder sind aber in den Beirat aufgenommen worden, der, aus 16 Mitgliedern, darunter vier Arbeitervertretern aus Eisenbahnkreisen bestehend, dem Ministerium beigeordnet ist. Diese Körperschaft soll lediglich eine beratende Tätigkeit ausüben; die Entscheidung über die von ihr behandelten Fragen steht dem Minister selbst zu; er ist dabei an das Gutachten des Beirats nicht gebunden.

Indische Verkehrsfragen.

Ein Gewährsmann schrieb mir nach einem Schweigen von über fünf Jahren u. a. folgendes: „Das Durcheinander, das der Krieg geschaffen hat, wird noch nicht so bald geklärt sein, aber Deutschland muß beizeiten wissen, wie es steht, und was es im Auslande zu erwarten hat, denn sein Handel, sein Export sind seine Lebenskraft für die Zukunft. Höchstwahrscheinlich ist Deutschland jetzt arm an Rohstoffen, und trotz aller Ersatzstoffe, die seine Technik hervorbrachte, werden die ersteren nicht entbehrt werden können. Und die Blicke werden sich wieder nach Indien richten. Während des Krieges gingen fast alle Rohstoffe durch Regierungsverträge an die Regierung ab, der Versand ist aber jetzt frei, und man ist eifrig hier bei der Arbeit, wieder zu guten Ausfuhrverhältnissen zu kommen. Nicht daß englische Firmen dahin noch auf lange hinaus mit Deutschland verhandeln wollten. Aber das Exportgeschäft in Rohstoffen liegt zum großen Teil in indischen und jüdischen Händen, und diese Parteien werden nicht davor zurückschrecken, mit den Hunnen wieder anzuknüpfen. Wenn auch Japan alles Erdenkliche während des Krieges hierher lieferte, auf den meisten Gebieten stehen die deutschen Waren unerreicht da. Lagerbestände und Gelegenheitskäufe sind zurzeit hier undenkbar, wenn auch die englische Einfuhr 1919 stark eingesetzt hat. Es sind aber so viel britische Kolonialländer zu beschicken, und das gewaltige Indien braucht so viel. Ein- und Ausfuhr werden sich daher gleich rege gestalten. Das Jahr 1919 gehörte zu den trockenen, auch die Dezember-Regen blieben aus, und mehr denn je sieht sich die Regierung in die Lage versetzt, der Wassernot für solche Zeiten vorzubeugen; hängt doch in den Tropen alles vom Regen ab. Die ganze Hoffnung liegt auf 1920, denn einem regenarmen Jahr folgt fast immer ein regenreiches Jahr. Aller Schriftwechsel mit hier ist auf Englisch zu führen, alle Berechnungen in Pfund Sterling. Die Muster bezahlt man bereitwillig."

Aus diesen Ausführungen geht unleugbar hervor, daß auch in Indien ein großer Warenhunger namentlich auch nach deutschen Waren herrscht, und daß andererseits mit aller Energie daran gearbeitet wird, die in reichlichem Maße in Indien erzeugten Rohstoffe aller Art nach Übersee abzustoßen. Will man sich aber ein genaueres Bild über die Lage in Indien machen, ist es unerläßlich, daß man sich die Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Indien unmittelbar vor Ausbruch des Krieges wieder vor Augen führt.

Von welcher Bedeutung der überseeische Handel Indiens geworden ist, lehrt die Tatsache, daß nach der indischen Statistik für das Jahr 1903 der Wert der Einfuhr sich auf 2 899 910 055 ℳ und derjenige der Ausfuhr auf 3 459 508 785 ℳ belief. Die Beteiligung der wichtigeren mit Indien Handel treibenden Länder an der Wareneinfuhr und Warenausfuhr weist folgende Werte auf:

	Einfuhrwert in 1000 Pfd. Sterl.	Ausfuhrwert in 1000 Pfd. Sterl.
Großbritannien	67 623	40 433
Britische Kolonien	7 227	25 295
Deutschland	6 869	16 576
Java	6 359	2 160
Nordamerika	3 469	15 527
Japan	2 318	12 473
Österreich-Ungarn	2 352	4 835
Belgien	2 029	8 758
Frankreich	1 453	10 503
China	1 376	7 337
Italien	1 048	4 601
Niederlande	972	2 480
Persien	473	338
Schweden	417	212
Schweiz	410	—

Hieraus ist ersichtlich, daß, während die Ausfuhr indischer Waren sich im allgemeinen in größeren Werten auf verschiedene Abnehmer verteilt, bei der Einfuhr Großbritannien die bei weitem führende Stellung einnimmt. Denn während beispielsweise Großbritannien sich während des Jahres 1913 an der gesamten Warenausfuhr mit 25,1 % und Deutschland mit 10,1 % beteiligte, betrugen die entsprechenden Anteile beider Länder an der Einfuhr 63 bzw. 6,4 %. Vergleicht man die Werte beider Länder für dieses Jahr, so ergibt sich, daß Großbritannien für rund 828,75 Millionen Mark kaufte, wogegen es für 1386,25 Millionen verkaufte, so daß ihm also ein Guthaben von 557,50 Millionen Mark verblieb. Deutschland dagegen verkaufte an Indien Waren im Werte von rund 140,75 Millionen Mark, während es andererseits für annähernd 339,75 Millionen indische Landeserzeugnisse kaufte und somit für 199 Millionen Mark Indiens Schuldner war. Dieser Gegensatz zwischen dem deutschen und dem britischen Handel mit Indien ist sehr lehrreich.

Während der langen Jahre des indischen Handelsaufschwunges ist ein vollständiger Wechsel in dem Warenaustausch eingetreten. Während ehedem vorherrschend Gewürze, Indigo, Kalikos, Seide, Elfenbein, Zucker und Lackfarben als die Stapelartikel der Ausfuhr in Frage kamen, nehmen jetzt Weizen, Reis, Gerste, Hülsenfrüchte, Rohbaumwolle, baumwollene Fabrikate, Jute und Jutegewebe, Ölsaaten, Tee, Häute und Felle den Vorrang ein. Bei der Einfuhr fremder Waren ist ein ähnlicher Vorgang festzustellen. Der früher so große Handel in wollenen Geweben und Artikeln ist durch baumwollene Fabrikate zum großen Teil verdrängt worden, neben welchen nunmehr auch Maschinen, Betriebseinrichtungen, Lokomotiven, Bahnwagen und sonstiges Eisenbahnmaterial, Eisen- und Stahlwaren, Metalle, Zucker, Salz usw. in erster Linie in Betracht kommen.

Die indische Statistik weist u. a. in der Ausfuhr des Jahres 1913 nach:

	im Werte von
Metalle und Erze	1 478 667 Pfd. Sterling
Lacke (Knopf-, Stock-, Samen-, Gummi- und Schellack)	1 408 881 „ „
in der Einfuhr:	
Eisenbahnmaterialien	4 268 598 „ „

An der Einfuhr von Eisenbahnmaterialien hatte Deutschland einen nicht unbeträchtlichen Anteil. Nach der deutschen Statistik wurden im Jahre 1913 nach Indien ausgeführt:

Eisenbahnschienen	142 107 dz
Eisenbahnschwellen aus Eisen	29 526 „
Eisenbahnachsen, -radreifen, -räder, -radsätze	92 875 „
Tenderlokomotiven bis 100 Doppelzentner das Stück	1 379 „

Für die Einfuhr nach Indien kommen im allgemeinen fast ausschließlich Fertigwaren in Betracht, so daß sich hier der europäischen Industrie ein außerordentlich großes Absatzgebiet eröffnet. Wenn auch die deutsche Einfuhr während der letzten Jahre vor dem Kriege bereits nicht unerheblich zugenommen hatte, so blieb ihr Anteil von 6,4 % an der Gesamtsumme der Einfuhr doch noch immer im Vergleich zu der britischen Beteiligung von 63 % recht klein, obwohl die Aussichten für einen Wettbewerb auf den indischen Märkten für den deutschen Handel im allgemeinen als recht günstig bezeichnet werden können.

Indien ist in erster Linie ein Ackerbau treibendes Land. Nichtsdestoweniger hat auch die Industrie in einigen Zweigen einen Platz, ja in manchen Zweigen, wie in der Baumwoll- und Juteindustrie, eine derartige Ausdehnung gefunden, daß ihre Erzeugnisse im Wettbewerb mit europäischen stehen. Die Schwerindustrie ist in Indien durch zwei große Werke, die Tata Iron & Steel Works in Sackchi bei Kalamati und die Bengal Iron & Steel Works in Barakar vertreten. Ersteres ist für eine Erzeugung von 180 000 Tonnen Roheisen angelegt, während das letztere etwa 40 000 Tonnen jährlich liefert. Kleinere, von Eingeborenen betriebene Schmelzen findet man überall im Lande, doch sind sie nur von örtlicher Bedeutung.

Besondere Erwähnung verdienen die 62 in Indien verstreuten, teilweise recht bedeutenden Eisenbahnwerkstätten, die sich nicht nur mit Reparaturen, sondern auch mit der Herstellung von Personen- und Güterwagen befassen. Diese Werke sind größtenteils mit ausgezeichneten Arbeitsmaschinen ausgerüstet und bilden ein vorzügliches Absatzfeld für Werkzeugmaschinen.

Zur Hebung eines großen, Ackerbau treibenden Landes von der riesigen Ausdehnung Indiens war die erste Bedingung, daß das Land mit guten Verkehrs- und Transportmitteln ausgestattet wurde, also vor allem mit einem großen Eisenbahnnetz versehen werden mußte. Wie richtig sich diese Annahme herausstellte, beweist die Tatsache, daß seit der Betriebsaufnahme der ersten Bahnen im Jahre 1851 sich innerhalb von 16 Jahren der Wert des indischen Überseehandels fast verdreifachte. Von rund 440 Millionen erhob er sich auf 1220 Millionen Mark, nachdem in diesen Jahren ungefähr 6400 km Bahnen betriebsfähig geworden waren. In der richtigen Erkenntnis dieser Sachlage hat sich denn auch die indische Regierung im allgemeinen stets bemüht, trotz jahrelanger Verluste, die ihr durch das System der Zinsengarantie-Übernahme erwuchsen, ohne welche sich damals keine Gesellschaft finden ließ, die Bahnen baute, in großen Zügen den Ausbau des Bahnnetzes durchzuführen. Wie weit sie ihren Vorsatz trotz häufiger, fast unüberwindlich erscheinender Schwierigkeiten ausgeführt hat, läßt sich daraus ersehen, daß Ende 1912 etwa 52 820 km, für deren Bau rund 6166 Millionen Mark verausgabt wurden, dem Verkehr offenstanden. Die ersten Bahnen wurden in Indien für eine Spurweite von 1766 mm gebaut, da man der Ansicht war, daß der für eine solche Weite nötige Bahndamm den häufig auftretenden Stürmen und großen Überschwemmungen den besten Widerstand leisten würde. Erst nach einigen Jahren, als die Finanzen des Landes eine billigere Konstruktion bedingten, entschloß man sich zu der schmaleren Spurweite von 1 m in der Absicht, solche Bahnen in besseren Finanzzeiten in vollspurige umzubauen. Man hatte aber die Rechnung ohne Rücksicht auf das schnelle Anwachsen des Verkehrs gemacht, den Bahnen in der Regel mit sich bringen, und der innerhalb weniger Jahre derartig in die Höhe ging, daß der verhältnismäßig leichte Oberbau den Anforderungen nicht mehr genügte. Man wurde daher vor die Wahl gestellt, entweder den Oberbau zu erweitern oder zu verstärken. Man entschloß sich unter Beibehaltung der schmalen Spur für das letztere, wodurch dann diesen Bahnen der provisorische Charakter genommen wurde, da man natürlich später nicht mehr daran dachte, sie in Vollbahnen umzubauen. Ob nun diese Entscheidung damals die richtige war, ist häufig in Frage gestellt worden, denn bei den verschiedenen Systemen spielt das Umladen von dem einen zum andern eine große Rolle und verteuert in einem Lande mit Massengüterbeförderung, wie sie nun einmal in Indien mit der Fortschaffung der vielen Landeserzeugnisse besteht, die Gestehungskosten nicht unbedeutend. Ferner darf nicht übersehen werden, daß ein Betrieb auf den vollspurigen Bahnen im Vergleich zu der Leistungsfähigkeit von schmalspurigen im allgemeinen billiger sein dürfte. In späteren Jahren glaubte man ferner, daß selbst das Metersystem noch nicht das richtige für Lokalbahnen sei, und man baute solche mit noch schmaleren Spuren, nämlich von 762 mm und selbst von 610 mm. Es verteilen sich nunmehr die indischen Bahnen nach der Spurenweite wie folgt: Vollspurbahnen 17 085, Meterspurbahnen 13 833, Bahnen mit anderen Spurweiten 2097 englische Meilen, oder zusammen 33 015 englische Meilen.

Das rollende Material der sämtlichen indischen Bahnen betrug im Jahre 1913: 7657 Lokomotiven, 21 985 Personenwagen und 158 200 Güterwagen, ein Bestand, der im Verhältnis zur Betriebslänge noch als ein recht niedriger anzusehen ist. Die Baukosten der Bahnlinien sind in Indien mit Rücksicht auf die niedrigen Löhne und sonstigen in Betracht kommenden vorteilhaften Verhältnisse nicht hoch. Bei einer Betriebslänge von 32 839 englischen Meilen im Jahre 1911 stellte sich der Preis für die Bahnlänge einer englischen Meile nur auf 137 053 Rupien oder auf 117 351 ℳ für ein Kilometer, was als sehr billig angesehen werden dürfte. Hierbei muß aber auch noch in Betracht gezogen werden, daß das für den Bau benötigte Land sehr häufig kostenlos übergeben wird.

G. Badermann-Steglitz.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Beschlüsse des Reichskabinetts.** Amtlich wird gemeldet: Das Reichskabinett stimmte dem Entwurf des Reichslohntarifs der Eisenbahner im wesentlichen zu. Dabei wurde beschlossen, daß künftig in Verhandlungen wegen Änderung des Reichslohntarifs nur nach Genehmigung des Kabinetts eingetreten werden darf. Der Reichsverkehrsminister und der Reichspostminister wurden beauftragt, sofort in Verbindung mit den anderen beteiligten Ressorts, namentlich dem Reichsarbeitsministerium, alle Maßnahmen zu prüfen und anzuordnen, die dazu führen können, die Betriebe wieder rentabel zu gestalten. Das Kabinett ermächtigte ferner den Reichsfinanzminister, bei der im Reichsbesoldungsgesetz vorgesehenen Nachprüfung der Besoldungsordnung Änderungen in Rücksicht auf die in den Besoldungsordnungen der Länder enthaltenen Abweichungen vorzuschlagen. Der Finanzminister wurde ferner ermächtigt, in Verhandlungen mit dem Reichsrat darüber einzutreten, daß die in den Staatsverträgen für den Rücktritt der verreichlichten Beamten vorgesehene Frist anderweit festgesetzt wird.

Die Frist, innerhalb deren die in den Reichsdienst übernommenen Eisenbahnbeamten berechtigt sind, ihren Rücktritt in den Landesdienst zu erklären, läuft am 4. August d. Js. ab. Der Beamtenschaft hat sich nun neuerdings, wie der Württ. Staatsanz. berichtet, eine lebhafte Erregung bemächtigt, da die Verhandlungen über die Einstufung der Beamten in die Reichsbesoldung, die nach dem Schlußprotokoll zum Staatsvertrag zwischen dem Reich und den Ländern zu vereinbaren ist, bis jetzt zu einer endgültigen Einigung nicht geführt haben. Es wird deshalb nötig werden, diese Frist zugunsten der Beamtenschaft so lange zu verlängern, bis die Grundsätze über die Einstufung der vom Reich übernommenen Eisenbahnbeamten den Beamten bekannt sein werden. Eine diesbezügliche Erklärung der Reichsregierung steht zu erwarten. Diese Verlängerung der Frist soll aber nicht die Folge haben, daß die Einstufungsarbeiten irgendwie verzögert werden. Vielmehr sind, wie obige Quelle berichtet, die Arbeiten in der Reichsfinanzverwaltung in den letzten Tagen so weit gefördert worden, daß bald mit der Bekanntgabe des Ergebnisses gerechnet werden darf.

— **Der deutsche Durchgangsverkehr mit Ostpreußen.** Die „D. Allg. Ztg." schreibt: „Nach Artikel 89 und 98 des Friedensvertrages hat Deutschland einen Anspruch auf freien Verkehr für Personen und Verkehrsmittel jeder Nation für die Hin- und Rückfahrt nach Ostpreußen durch die zwischen Ostpreußen und Deutschland gelegenen polnischen Gebiete. Es handelt sich demnach nicht nur um den freien Durchgang durch den sogenannten Danziger Korridor, sondern auch z. B. durch die frühere preußische Provinz Posen im Verkehr von Ostpreußen nach Schlesien usw. Es ist daher irreführend, wenn allgemein bei dem Durchgangsverkehr nach Ostpreußen von „Korridor-Verkehr" oder einem „Durchgangsverkehr durch den Korridor" gesprochen wird, da es sich, wie gesagt, auch um polnische Gebiete handelt. Die Betonung dieser Auffassung ist um so wichtiger, als Polen nach diesem unrichtigen Sprachgebrauch die Auffassung vertreten könne, es habe nur die Verpflichtung, den Verkehr durch den Korridor zuzulassen."

— **Erhebung einer Sondergebühr im Güterverkehr des Saargebiets.** Zur Behebung des im Haushalte der Saarbahnen festgestellten Defizits hat die Regierungskommission auf Antrag des Regierungskommissars für die öffentlichen Arbeiten auf Grund des § 19 der Anlage IV Teil III des Friedensvertrages

von Versailles und gemäß den Bestimmungen der Regierungskommission vom 10. Juni und 7. Juli 1920 verordnet, daß vom 20. Juli 1920 ab vorübergehend bis auf weiteres für jedes Kilogramm aller auf den Eisenbahnen des Saargebiets auf Frachtbrief beförderten Güter eine Sondergebühr von 2 (zwei) Pfennigen erhoben wird. Ausgenommen sind die besonders aufgeführten Güter (vornehmlich Massengüter, wie Eisen, Kalk, Schlacken, Steine, Wegebaustoffe, Mehl, Milch, Kartoffeln, Umzugsgut, Durchgangsgut auf direkten Frachtbrief u. dgl.). Die Sondergebühr wird erhoben von Stückgütern und Wagenladungen nach dem wirklichen auf die nächsten vollen 10 (zehn) Kilogramm aufgerundeten Gewicht; mindestens werden 20 (zwanzig) Kilogramm berechnet und 40 (vierzig) Pfennig erhoben.

Die Sondergebühr ist zu zahlen: 1. bei Gütern, die von außerhalb des Saargebiets gelegenen Versandstellen eingehen, vom Empfänger; 2. bei Gütern, die innerhalb des Saargebiets zum Versand eingeliefert werden, vom Empfänger oder vom Versender. Der Versender haftet für den Eingang der Abgabe, wenn der Empfänger nicht bezahlt. Leichen, Reisegepäck auf Gepäckschein, Expreßgut und lebende Tiere sind von der Sondergebühr befreit. Von den Dienststellen der Eisenbahn wird die Sondergebühr grundsätzlich für jede Abfertigung, auch für jede Weiterabfertigung erhoben. Sofern dadurch Durchgangsgut mit der Gebühr belastet oder anderes Gut bei seiner Beförderung im Saargebiet mehrfach mit der Gebühr belastet wird, obwohl es die Bahn nicht verläßt, kann bei Wagenladungen auf Antrag für Durchgangsgut die erhobene Gebühr, für anderes Gut die wiederholte Belastung erstattet werden. Voraussetzung für die Erstattung ist der Nachweis, daß die Ladung alsbald nach ihrer Ankunft in unverändertem Zustand weitergesandt worden ist. In gleicher Weise kann die Gebühr erstattet werden, wenn Güter in Wagenladungen innerhalb des Saargebiets zur Ergänzung der Ladung oder nach teilweiser Entladung von einer Station nach einer anderen weitergesandt werden.

Die Sondergebühr wird erhoben, jedoch bei Nachweis der Verwendung der Ware für bestimmte Zwecke auf Antrag wieder erstattet: a) für Steinkohlenkoks in Wagenladungen, hergestellt im Saargebiet aus Steinkohlen, für die nachweislich die Sondergebühr schon erhoben wurde; b) für Eisen und Stahl in Wagenladungen, die zur Weiterverarbeitung innerhalb des Saargebiets an ein Werk gesandt, von diesem weiterverarbeitet und später in veränderter Form weiter- oder zurückgesandt werden; c) für Bretter des Sp. T. II in Wagenladungen zur Herstellung von Kisten zum Versand eigener Erzeugnisse; d) für Stroh, Heu, Holzwolle in Wagenladungen zum Verbrauch als Packmaterial für Glashütten und keramische Betriebe.

Diese Verordnung findet vorläufig keine Anwendung auf die im Saargebiet gelegenen, der Verwaltung der elsaß-lothringischen Bahnen in Straßburg unterstellten Strecken. Die Verordnung wird in vollem Umfange durchgeführt auf den Gemeinschaftsbahnhöfen Merzig (Saar), Dillingen (Saar), Buß (Saar), Hostenbach West und Völklingen. Die Durchführung dieser Verordnung wird der Direktion der Saarbahnen in Saarbrücken übertragen; diese erläßt die erforderlichen Ausführungsbestimmungen. Wer es unternimmt, durch unrichtige Angaben oder andere Mittel die Einziehung der Sondergebühr ganz oder zum Teil zu verhindern, wird nach den allgemeinen Strafgesetzen verfolgt.

— **Eine neue Eisenbahnpaketkarte.** Wie die Reichshauptstädtische Korrespondenz meldet, sollen vom 1. August ab bei der Abfertigung von Expreßgut neue Eisenbahnpaketkarten zur Verwendung gelangen. Von den bisher gebräuchlichen Karten unterscheidet sich die neue Paketkarte dadurch, daß ihr ein dritter Teil, der bisher nicht erforderlich war, angefügt ist. Die oben und unten mit einem roten Rande versehene weiße Karte hat an der linken Seite einen Abschnitt für den Empfänger, in der Mitte den Stamm für die Empfangsstation, auf dem der Empfang der Sendung vom Empfänger bestätigt wird, und endlich einen Teil für die Versandstation, auf dem alles über die Sendung und deren Beförderung Wissenswerte vermerkt wird. Die bisherigen Eisenbahnpaketkarten hatten nur die beiden ersten Abschnitte. Um sie durch die Neueinführung nicht wertlos zu machen, hat die Eisenbahnverwaltung angeordnet, daß sie weiter aufgebraucht werden dürfen. Hierzu wird der dritte, fehlende Abschnitt besonders hergestellt und von den Gepäckabfertigungen an die Versender von Expreßgut kostenfrei abgegeben. Der Absender muß den dritten Abschnitt dann ausgefüllt mit der Paketkarte und dem Gute aufliefern. Der Inhalt des Gutes braucht in Zukunft auf der Eisenbahnpaketkarte nicht mehr angegeben zu werden.

— **Die Verkehrslage im Ruhrgebiet.** Die Verkehrslage im Ruhrgebiet hat sich gegen die vorige Woche kaum verändert. In der Kohlenförderung ist kein nennenswerter Umschlag zum Besseren eingetreten. Die Wagengestellung war normal. Es wurden 19172 Wagen gegenüber 18607 in der vorausgegangenen Woche angefordert und gestellt. Die Haldenbestände verminderten sich weiter auf 167166 Tonnen. Der Umschlag und Versand auf den Duisburg-Ruhrort-Häfen litt fortgesetzt unter dem Mangel an Schleppkraft nach dem Oberrhein; im Zusammenhang damit ging die Schipperleistung zurück auf 24166 Tonnen werktäglich, dagegen machte sich sowohl im Rhein- wie im Kanal-Gebiet ein übermäßig starkes Angebot von Leerkähnen von Tag zu Tag mehr geltend. Der Brennstoffumschlag in den Kanalzechenhäfen hielt sich annähernd auf der gleichen Höhe wie in der Vorwoche.

— **Crefelder Eisenbahn-Gesellschaft.** Auf Antrag der Stadt Crefeld war eine außerordentliche Generalversammlung der Crefelder Eisenbahn-Gesellschaft einberufen worden. In ihr war ein Aktienkapital von 1224500 *M* vertreten, davon durch die Stadt Crefeld 844500 *M*. Auf Antrag des Vorsitzenden, Oberbürgermeisters Dr. Johannsen-Crefeld, wurden die Punkte der Tagesordnung: Übertragung des Betriebes an einen anderen und Übernahme der Bahn durch das Reich zusammen verhandelt. Der Vorsitzende begründete die Anträge unter dem Hinweis darauf, daß die wirtschaftlichen Verhältnisse der Gesellschaft schon vor dem Kriege ungünstig gewesen seien, und daß der Krieg sie noch weiter verschlechtert habe. Die vor einiger Zeit eingetretenen Streitigkeiten mit den Angestellten und Arbeitern der Bahn hätten eine Betriebseinstellung zur Folge gehabt; um diese zu beseitigen, mußten die Städte Crefeld und Kempten finanzielle Opfer auf sich nehmen. Selbstverständlich könne es sich hierbei nur um einen vorübergehenden Zustand handeln, es gäbe eigentlich nur einen Weg, um die Wirtschaftlichkeit der Bahnen auszunutzen, das sei die Übernahme der Bahn durch das Reich mit einem Anschluß an das Reichseisenbahnnetz. Das würde aber noch längere Zeit in Anspruch nehmen; die Versammlung müsse ihre Zustimmung dazu erteilen, daß möglichst bald zur Erreichung dieses Zieles Schritte unternommen würden. Sollte es nicht erreichbar sein, so müsse für den Notfall die Übernahme des Betriebes durch die Stadt Crefeld erfolgen. Für die zu unternehmenden Schritte sei die Auflösung des Vertrages mit der Allgemeinen Deutschen Kleinbahn-Gesellschaft in Berlin, die jetzt den Betrieb führt, erforderlich. Der Vorstand soll durch die außerordentliche Generalversammlung ermächtigt werden, bindende Verträge nach den Beschlüssen des Aufsichtsrates abzuschließen. Vom Vorstand wurde betont, daß die Allgemeine Deutsche Kleinbahn-Gesellschaft unter den vorhandenen schwierigen Verhältnissen immerhin gute Erfolge erzielt habe, daß durch eine andere Betriebsführerin eine Besserung erreicht werden könne, glaube er nicht; anders läge die Sache aber, wenn das Reich die Bahn übernehmen würde. Es wurde zu dem Antrag der Zusatzantrag gestellt: „Vorbehaltlich der Zustimmung einer neuen Generalversammlung". Der gleiche Antrag galt auch für den Beschluß einer Übernahme der Bahn durch das Reich. Diese Zusätze aber wurden, nachdem der Vorsitzende betont hatte, daß schnell verhandelt werden müsse, um den Plan nicht scheitern zu lassen, abgelehnt und die Anträge des Vorsitzenden angenommen.

— **Großfeuer im Hölzlebrucker Sägewerk der Firma Himmelsbach.** Auf dem Sägewerk J. Himmelsbach in Hölzlebruck (Schwarzwald), das zu den größten Lieferwerken der deutschen Eisenbahnen gehört, hat eine Feuersbrunst unermeßlichen Schaden angerichtet. Die großen Langholzvorräte dürften bis zur Hälfte vernichtet sein, desgleichen die wertvollen Maschinen. Die beiden großen Hallen nach dem Bahnhof Hölzlebruck zu stehen noch. Der Bahnverkehr auf der Höllentalbahn konnte aufrechterhalten werden, dagegen sind die Fernsprechverbindungen gestört. Auch Freiburger Feuerwehrmannschaften beteiligten sich an der Bekämpfung des Brandes. Genaue Schätzungen über den riesigen Schaden liegen noch nicht vor, doch dürfte die Zahl von 25—30 Millionen erreicht werden. — Weiter wird noch berichtet, daß der zwischen der Gutach und der Landstraße Neustadt-Titisee liegende Teil des Sägewerks zerstört worden ist. Von den Fertighölzern sind annähernd 50% vernichtet, dagegen ist die auf dem anderen Ufer der Gutach liegende Imprägnieranstalt unversehrt geblieben. Der Betrieb der Gesellschaft erleidet keine Störung, da sie in Württemberg und Hessen andere gleichartige Betriebe besitzt.

— **Personalnachrichten.** Ernannt sind: der Ministerialrat Reiffen im Reichsverkehrsministerium unter Versetzung von Berlin nach Cassel zum Präsidenten der Eisenbahndirektion daselbst, ferner die Regierungsbauräte Franz Bergmann in Königsberg (Pr.), Friedrich Wolfhagen in Frankfurt (Main) und Kurt Wiedemann beim Eisenbahn-Zentralamt in Berlin zu Oberregierungsbauräten und die Regierungsbauführer des Eisenbahn- und Straßenbahnbaufachs

Günther Galle aus Erdmannsdorf, Kreis Hirschberg (Schles.) und Kurt Herrenkind aus Erfurt zu Regierungsbaumeistern. — Versetzt sind: der Regierungsrat Üttech, bisher in Posen, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Berlin, der Regierungsbaurat Ziehl, Mitglied der Eisenbahndirektion Osten, von Bromberg nach Berlin, die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Deiß, bisher in Siegen, zur Eisenbahndirektion nach Elberfeld und Hans Lehmann, bisher in Olpe, zum Eisenbahn-Betriebsamt 1 nach Elberfeld, der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Vock, bisher in Saarbrücken, zur Stammeisenbahndirektion Saarbrücken nach Trier. — Der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Fritz Sassenfeld ist beim Eisenbahn-Zentralamt mit amtlichem Wohnsitz in Düsseldorf zur Beschäftigung im Reichseisenbahndienst einberufen.

Bei dem Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Sachsen, ist der Geheime Regierungsrat Dr. Bach auf seinen Antrag aus dem Reichseisenbahndienst entlassen und der juristische Hilfsarbeiter mit der Dienstbezeichnung „Oberregierungsrat“ Dr. Kittel zum Ministerialrat beim Reichsverkehrsministerium, Hauptstelle Berlin, ernannt worden.

Österreich.

— **Regelung des Dienstes im Signalwesen.** Im Zusammenhange mit der verfügten Aufstellung von Signalwerkstättenleitungen für die Arbeiten des ausführenden technischen Dienstes im Signal- und Sicherungswesen hat das Staatsamt für Verkehrswesen in zwei Dienstanweisungen vom 28. Juni 1920 folgende Anordnungen getroffen:

In Zukunft sind die mit der Erhaltung der Einrichtungen des Signal- und Sicherungswesens auf der Strecke betrauten Bediensteten, das sind die Signalmeister, die Signalschlosser und die ihnen aus dem Stande der Signalwerkstätten ständig zugeteilten Hilfskräfte, in technischer und administrativer Hinsicht vollständig den Signalwerkstättenleitungen unterstellt. Die Auszahlung dieser Streckenbediensteten, deren Verrechnung, so wie bisher, auf Kapitel V beziehungsweise VI erfolgt, hat in Zukunft einheitlich auf Anweisung durch die Stationskassen der Heimatstationen zu erfolgen.

Den Signalwerkstättenleitungen kommt im allgemeinen der Wirkungskreis einer untersten Dienststelle der staatlichen Eisenbahnverwaltung zu. Den Signalwerkstättenleitungen obliegt in technischer Hinsicht die Instandhaltung der gesamten Telegraphen-, Fernsprech-, Signal- und Sicherungseinrichtungen und auf besondere Anordnung auch jene der Bahnschranken (ausgenommen die einfachen Wegabsperrungen), der Brücken- und Dezimalwagen sowie die Ausführung der Spenglerarbeiten für den Stations- und Fahrdienst, die Vornahme von Herstellungsarbeiten an Fahrrädern und Draisinen (Motorfahrzeuge ausgenommen), ferner die Durchführung und Überwachung von Um- und Neubauten der Signal-, Sicherungs- und Schrankenanlagen.

Der Gruppe für das Signalwesen bei der Abteilung für Bau- und Bahnerhaltung obliegt in erster Linie die Verfassung aller Projekte über Sicherungs-, Telegraphen- und Fernsprecheinrichtungen, die nachweisliche Mitwirkung bei der Verfassung der Projekte für Stations- und Schleppgleisanlagen sowie Hochbauten, insoweit sie zur Unterbringung von Verkehrsdiensträumen oder Stellwerken dienen, ferner die Mitwirkung bei Erteilung der Baubewilligung für elektrische Starkstromleitungen im Bahnbereiche. Die Gruppe für Signalwesen hat ferner die Tätigkeit der Signalwerkstätten zu überwachen, die wiederkehrenden Überprüfungen der gesamten Telegraphen-, Fernsprech-, Signal- und Sicherungseinrichtungen auf Grund der einschlägigen Vorschriften sowie die Belehrung und Schulung der mit der Handhabung dieser Einrichtungen betrauten Bediensteten vorzunehmen und bei der Abnahme der Fachprüfungen gemäß den Prüfungsvorschriften mitzuwirken. Außerdem obliegt dieser Gruppe die Veranschlagung der ordentlichen und außerordentlichen Kredite, die Mitwirkung bei der Inventar- und Materialbeschaffung, insbesondere die Beschaffung von besonderen Einrichtungen und der maschinellen Einrichtungen für die Signalwerkstätten. Weiter die Führung der vorgeschriebenen Vormerke und die Erstattung der im Eingabenverzeichnis bezeichneten wiederkehrenden Berichte, die Verfolgung aller das Signalwesen betreffenden Neuerungen, die Durchführung von Versuchen und Studien und die Erstattung von Anträgen zur Hebung der Verkehrssicherheit. Wenn den der Staatsbahndirektion unterstehenden Signalwerkstätten auch die Instandhaltung der Bahnschranken, der Fahrräder, Draisinen und Wägemittel übertragen wird, so obliegt der Gruppe für das Signalwesen auch die Behandlung aller die Bauart und Instandhaltung der genannten Einrichtungen betreffenden Angelegenheiten. Dem Vorstand der Gruppe für Signalwesen, der im Sinne der Geschäftsordnung für die Staatsbahndirektionen die den technischen Teil der Sicherungs-, Telegraphen- und Fernsprecheinrichtungen betreffenden Geschäfte nach den Anordnungen des Staatsbahndirektors selbständig zu besorgen hat, kommt bei Behandlung aller vorgenannten Fachangelegenheiten — mit Ausnahme der die Instandhaltung der Bahnschranken, Fahrräder usw. betreffenden Geschäfte — der Wirkungskreis eines Abteilungsvorstandes zu. Er hat demgemäß hinsichtlich Genehmigung und Fertigung der einschlägigen Schriftstücke die einem Abteilungsvorstand zustehenden Befugnisse. Bei der Beschreibung der Bediensteten der Gruppe für Signalwesen und der Signalwerkstätten wird ihm gleichfalls der Wirkungskreis eines Abteilungsvorstandes eingeräumt.

Die Telegraphenrapporte (2. Durchschrift) über Störungen sind in Zukunft nicht mehr an die Gruppe für Signalwesen, sondern an die zuständige Signalwerkstättenleitung zu senden.

— **Zur Elektrisierung der Staatsbahnen** führt Eisenbahnminister a. D. Wrba in einem längeren Aufsatze im „Neuen Wiener Tagblatt“ nach Zusammenfassung der auch von uns gebrachten (vgl. Nr. 50, S. 571 d. Ztg.) jüngsten Mitteilungen über den Stand der einschlägigen Arbeiten folgendes aus:

Die bei günstigen Voraussetzungen durch die Elektrisierung der Bahnen, insbesondere auf Gebirgsstrecken, zu erzielenden betriebs- und verkehrstechnischen, ebenso auch wirtschaftlichen Vorteile sind vielfach erörtert und allgemein anerkannt. Ebenso ist auch der wirtschaftliche und sozialpolitische Wert der hierdurch bewirkten Belebung und Förderung der einschlägigen Industrie nicht zu unterschätzen. Hierzu kommt seit der Abtrennung der früher zur Monarchie gehörigen, über reiche Kohlenschätze verfügenden Nachfolgestaaten die ausschlaggebende Erkenntnis, daß die möglichst rasche und weitgehende Elektrisierung unserer Staatsbahnen wohl als das einzige wirksame Mittel zur tunlichsten Behebung der in unserem kohlenarmen Lande so schwer empfundenen Kohlennot und zur Abwehr der uns immer mehr bedrückenden Kohlenteuerung, überhaupt zur Erreichung einer größeren „Unabhängigkeit von wirtschaftlichen und politischen Ereignissen und Bestrebungen im Auslande“ anzusehen ist. Diesen zwingenden Rücksichten gegenüber kann und muß man wohl über die immerhin sonst gegen die Elektrisierung der Staatsbahnen etwa vorzubringenden Bedenken und Besorgnisse hinweggehen. Das vorliegende Programm kann man demnach in voller Zuversicht in die oft bewährten glänzenden Leistungen unserer ausgezeichneten technischen Kräfte im Staatsdienste und in die heranzuziehende Privatindustrie nur mit besonderer Genugtuung begrüßen.

In finanzieller Hinsicht allerdings erscheint mir die geplante, technisch und wirtschaftlich gewiß hoch bedeutsame und wichtige Unternehmung, die so recht eigentlich ein erfreuliches Friedenswerk darstellen würde, unter den gegenwärtigen noch wenig gefestigten Verhältnissen, unter denen eine annähernd richtige Veranschlagung selbst für eine nähere Zukunft wegen der stets zu gewärtigenden Preis- und Lohnsteigerungen gar nicht möglich ist, als ein kühnes Wagestück, das schwerwiegende finanzielle Folgen nach sich ziehen kann und überhaupt nur unter der Voraussetzung unbedingter Notwendigkeit zu vertreten ist. Wenn sich auch die aus der Elektrisierung erwachsenden Jahreslasten, die durch die Minderauslagen für die entfallenden Kohlenmengen keineswegs ausreichend ausgeglichen werden, beträchtlich erhöhen, so kann, soweit ich die Verhältnisse auf Grund der mir vorliegenden Daten beurteilen kann, für die nähere Zukunft, das heißt, solange die Kohlenpreise nicht eine weitere beträchtliche Erhöhung erfahren, auch von einer Verbesserung der Rentabilität der Staatsbahnen aus dem Titel der Kohlenersparnis gegenüber dem dermaligen Zustand nicht die Rede sein. Für die Zukunft könnten freilich die jährlichen Mehrkosten der Elektrisierung durch Mehreinnahmen aus gesteigertem Verkehr und durch rechnungsmäßige Ersparnisse infolge erhöhter Kohlenpreise hereingebracht und aufgewogen werden. Höchst bedenkliche, geradezu vernichtende Folgen würden sich aber meiner Meinung nach ergeben, wenn Schwierigkeiten der Geldbeschaffung die programmäßige Fortsetzung der bereits begonnenen Arbeiten unmöglich machen sollten. Es scheint mir sonach dringend geboten, rechtzeitig, noch vor Inangriffnahme der Arbeiten in größerem Umfang, die dauernde Geldbeschaffung für die vollständige Durchführung des Elektrisierungsprogramms in bindender Form sicherzustellen und hierbei im gesetzlichen Wege ausreichende Vorsorge zu treffen, daß das in Aussicht genommene Investitionsanlehen und dessen Erlös auch wirklich nur bestimmungsgemäß verwendet und nicht etwa in Zeiten finanzieller Bedrängnis der Staatsfinanzen in einer trostlosen Verlustwirtschaft aufgelöst werde. Von einem solchen vorsichtigen Vorgehen wird es abhängen, ob das Elektrisierungsprogramm als ein erfolgreiches, technisch und wirtschaftlich hochbedeutsames

nternehmen planmäßig durchgeführt werden kann oder sich n einem höchst bedenklichen Abenteuer gestaltet, das in inanzieller und sonstiger Beziehung zu den schwersten Beorgnissen Anlaß bieten würde.

— **Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.** In der am 17. Juli bgehaltenen ordentlichen Generalversammlung der Gesellchaft begründete Präsident Dr. Franz Schonka den Antrag er Verwaltung auf Erhöhung des Aktienkapitals um 25 000 tück und auf Ermächtigung der Verwaltung zur Durchührung der Kapitalserhöhung, unter Ausschaltung des den ktionären zustehenden Bezugsrechtes sowie zum Abschlusse er damit zusammenhängenden Vereinbarungen. Er führte ierbei folgendes aus: „Bei der außerordentlichen Generalverammlung am 5. Juli 1919 ist die Änderung eingetreten, daß er Friedensvertrag von Saint-Germain, vor dessen Verhandung wir damals standen, inzwischen abgeschlossen und jüngst uch ratifiziert worden ist. Die Erfüllung der für den Donauerkehr hieran geknüpften Hoffnungen steht aber noch in eiter Ferne. Die im Friedensvertrag vorgesehene internatioale Donaukommission, die nunmehr an die Stelle ihrer Voräuferin, der interalliierten Donaukommission, getreten ist, at sich wohl schon gebildet, die Ausarbeitung der neuen onauakte aber ist — von vorbereitenden Arbeiten abgeehen — eigentlich noch gar nicht in Angriff genommen, und uch die im Friedensvertrage in klaren Worten festgelegte reiheit des Donauverkehres, deren Schutz und Sicherung ben in die Hände der internationalen Donaukommission elegt ist, ist bisher auf dem Papier geblieben. Die Hoffnung, aß im Gefolge der Friedensverträge die Wiederaufnahme noraler Handels- und Verkehrsbeziehungen in möglichst kurzer rist erfolgen werde, ist durch die inzwischen eingetretenen, ur zu bekannten Ereignisse zunichte gemacht. Nach wie vor t der größte Teil der Donau, sind ihre Nebenflüsse und Kaäle der freien Befahrung nicht zugänglich, nach wie vor ist ie Abwicklung des Personen- und Güterverkehres zum Teil it den größten, einer freien Verkehrsentfaltung geradezu ohnsprechenden Schwierigkeiten verknüpft. Ein für uns besoners wichtiger Punkt des Friedensvertrages setzt fest, daß auf em Gebiete der ehemaligen österreichischen und ungarischen lonarchie die Rechte und Interessen der österreichischen taatsangehörigen oder der von solchen kontrollierten Gesellchaften nicht der Beschlagnahme und Liquidation unterliegen nd das, was im Gegensatze hierzu seit dem 3. November 1918 urch Verfügungen dieser Art getroffen wurde, nun frei on jeder derartigen Zwangsmaßnahme zurückzustellen ist. Auch in dieser Beziehung ist bisher ichts geschehen, und nach wie vor sind daher wichtige Beände unseres Unternehmens unberechtigterweise in fremder and. Von höchster Bedeutung für unsere Gesellschaft wird er im Artikel 300 des Friedensvertrages vorgesehene chiedsspruch über jene Fragen sein, die sich auf die bgabe von Schiffen an andere Ufermächte und insbesondere uch auf die Zugehörigkeit jener Schiffe beziehen, deren igentum oder Nationalität zu einer Meinungsverschiedenheit wischen Staaten Anlaß gibt. Wir haben es als unsere Aufabe betrachtet, in einer zunächst an das österreichische taatsamt des Äußern gerichteten, aber auch den einzelnen emden Missionen überreichten ausführlichen, in deutscher, nglischer und französischer Sprache gehaltenen Denkschrift ie die Flußschiffahrt betreffenden, in manchen Beziehungen nklaren Bestimmungen des Friedensvertrages an Hand der egebenen Verhältnisse und des von uns beigebrachten Mateials zu erläutern, um auf diese Weise eine objektive, den sachchen Bedürfnissen des Donauverkehres Rechnung tragende rundlage für eine gerechte Beurteilung dieser Fragen zu chaffen. Alles in allem stehen wir aber wie im Vorjahre uch heute noch vor gänzlich ungeklärten Verhältnissen, und ie Ungewißheit über das Schicksal wichtiger Umstände macht s uns heute noch unmöglich, zu einem ordnungsmäßigen Rechungsabschlusse zu gelangen. In einer Frage aber sehen wir eute schon klar, und das ist die Frage der künftigen finanellen und wirtschaftlichen Fundierung unseres Unternehens und der Notwendigkeit, das gesellschaftliche Betriebsapital in ein richtigeres Verhältnis zu den hochgespannten orderungen des Betriebs- und Investitionsdienstes zu bringen. Vir haben uns daher entschlossen, Ihnen eine Erhöhung unseres Aktienkapitals um 25 000 Stück, auf den Nennbetrag von 050 K. lautende Aktien vorzuschlagen. Das ist aber nur die ne Seite der Frage. Die politische und wirtschaftliche chwächung, zu der Österreich durch den Friedensvertrag verrteilt ist, legt uns — vor allem eben im Interesse der Erfülung unserer angestammten, in den Dienst des heimischen Verehrs gestellten Aufgaben — die Pflicht auf, auch nach Mögchkeiten zu suchen, um den Wiederaufbau und die Weiterenticklung unseres Unternehmens auf eine breitere, wirtschaftch kräftigere und mit weitreichenden Machtmitteln ausgeistete Grundlage zu stellen. Diese Möglichkeiten ergeben sich aber nur dann, wenn es gelingt, ausländisches Kapital und ausländisches Interesse für unser Unternehmen zu gewinnen. Es war uns daher nur willkommen, als eine englische Gruppe auftrat, die, von Reeder- und Bankfirmen allerersten Ranges gebildet, ihr Interesse dem Donauverkehre und damit selbstverständlich auch unserer Gesellschaft zuwendete. Die mit dieser Gruppe gepflogenen Besprechungen ergaben, daß hier wirklich die Voraussetzungen für das Zustandekommen eines den berechtigten Wünschen beider Teile Rechnung tragenden, im übrigen aber die Bewegungsfreiheit unserer Gesellschaft in Verwaltung und Betrieb durchaus nicht behindernden Übereinkommens gegeben seien, und so haben wir die Absicht, die neu auszugebenden Aktien unter vorheriger Aufhebung des Bezugsrechtes der alten Aktionäre für diesen Fall zu einem angemessenen Preise — es werden uns 12½ Pfund Sterling für die Aktie geboten — gänzlich an diese Gruppe zu begeben. Wir wollen es aber dabei nicht bewenden lassen, sondern neben den materiellen auch die wirtschaftlichen Kräfte der Gruppe in den Dienst unseres Unternehmens stellen und dieses solcherart ihrem Interesse noch näher bringen. Es soll dies durch Abschluß einer besonderen Vereinbarung mit der englischen Gruppe geschehen, worin diese uns in allen Fragen, die den Schutz und die Sicherung unserer Interessen, den Wiederaufbau und die Weiterentwicklung unseres Unternehmens sowie die Befruchtung unseres Verkehres betreffen, ihre wirtschaftliche Unterstützung zusichert. Als Gegenwert soll ihr eine Vergütung zugesprochen werden, die zu Lasten des Betriebes geht und auch vom jeweiligen Betriebserfolge abhängig ist. Sie soll nur dann zahlbar sein, wenn die Dividende 5 % des Aktienkapitals übersteigt, und vorweg so bemessen sein, daß sie 20 % des überschießenden Gewinnbetrages nicht überschreitet. Nach Ablauf von 10 Jahren soll es unserer Gesellschaft jederzeit freistehen, die Leistung dieser Vergütung nach einem vereinbarten Schlüssel abzulösen. Die Gruppe will in unserer Verwaltung durch einen oder zwei Vertrauensmänner vertreten sein."

Bei der Abstimmung wurden die Anträge der Verwaltung wegen der Kapitalserhöhung ohne Erörterung einstimmig zum Beschluß erhoben.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Polnisch-tschechische Verkehrsverhandlungen.** Auf Veranlassung der internationalen Kommission in Teschen fanden am 21. Juli d. J. in Oderberg und Teschen Verhandlungen zwischen dem tschechoslowakischen Ministerium für auswärtige Angelegenheiten und Vertrauensmännern sämtlicher Eisenbahnangestellten in Oderberg einerseits und polnischen Vertretern andererseits statt. Der Zweck der Verhandlungen war die Wiederaufnahme des Güterverkehrs aus der Tschechoslowakei nach Polen und umgekehrt. Die Polen erklärten sich bereit, das Verbot der Transporte von Naphtha nach der Tschechoslowakei aufzuheben, worauf von tschechischer Seite erklärt wurde, daß die für Polen bestimmten zurückgehaltenen Waren durchgelassen werden.

Übrige europäische Länder.

— **Schwedischer Staatsbahnbetrieb und Sozialisierung.** Bei den bevorstehenden Wahlen spielen in Schweden zurzeit die verschiedenen Sozialisierungsprobleme eine Rolle, und dabei ist die insbesondere in den letzten Jahren hervorgetretene Unwirtschaftlichkeit des schwedischen Staatsbahnbetriebes etwas, was den Vertretern des Sozialisierungsgedankens nicht ganz ins Konzept paßt. Es wird nun die Behauptung aufgestellt, es sei eine grundlegende Tatsache, daß gewaltige Strecken der schwedischen Staatsbahnen von vornherein nicht als gewinnbringend gebaut worden seien, sondern lediglich, um Landstriche zu bebauen und den Absatz von Erzeugnissen zu erleichtern. Dies gelte für alle Norrlandsbahnen, für die überhaupt kein Privatmann sein Geld hätte in Gefahr setzen wollen. Nahezu 50 % aller schwedischen Staatsbahnen seien solcher Art, und es sei daher „elender Humbug", den Ertrag des Staatsbahnnetzes mit dem der Privatbahnen des südlichen und mittleren Schwedens zu vergleichen. Demgegenüber wird darauf hingewiesen, daß die Angabe von 50 % offenbar weit übertrieben sei, denn in ihrer Statistik von 1918 gebe die Eisenbahndirektion selbst die nicht ertragsfähigen Bahnen auf 27 % an. Bezüglich der Norrlandsbahnen handle es sich um längst nicht mehr gültige Schlagworte. Sie hätten jetzt, wie die Statistik beweise, eine Verkehrsdichte, die recht wohl vergleichbar sei mit der eines großen Teiles der Privatbahnen, ja vielfach sogar größer sei. Sodann wird geltend gemacht, daß die Privatbahnen höhere Tarife gehabt hätten. Das ist allerdings

richtig, und der Umstand, daß die Staatsbahnen so schlecht abgeschlossen haben, ist zum Teil auch darauf zurückzuführen, daß sie sich eben nicht genügend geschmeidig dem Bedürfnis nach Erhöhung der Tarife angepaßt haben. Andererseits ist es aber ganz selbsverständlich, daß ein Großbetrieb, wie die schwedischen Staatsbahnen, mit etwas geringeren Tarifen auskommen muß. Der empfindlichste Punkt an der wirtschaftlichen Beurteilung der schwedischen Staatsbahnen ist die Personal- und Lohnfrage. Wer die Verhältnisse kennt, wie auch die Druckmittel, mit denen von sozialistischer Seite hier gearbeitet wurde, wird aus dem schwedischen Staatsbahnbetrieb nicht gerade eine sehr günstige Voraussage für eine zukünftige Sozialisierung ableiten. Dr. S.

— **Erhöhung der Gütertarife in Belgien.** Am 1. Juli d. J. ist, wie wir dem Allg. Tarifanzeiger entnehmen, eine neue Tariferhöhung in Belgien in Kraft getreten. Der Zuschlag zu den Frachtsätzen der allgemeinen Wagenladungsklassen beträgt von diesem Tage ab statt 100 % 200 % bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg, wenn nicht die Anwendung der Frachtsätze vor dem Kriege, erhöht um 260 % (bisher 140 %), bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg sich günstiger stellt. Für Güter der 4. Klasse in Mengen von 10 000 kg beträgt der Zuschlag zu den vor dem Krieg gültigen Sätzen 150 %. Die Nebengebühren sind um 200 % erhöht worden.

— **Erhöhung der Rollgebühren der schweizerischen Bundesbahnen.** Vom 1. Juni d. J. an sind die amtlichen Rollfuhrunternehmer der schweizerischen Bundesbahnen ermächtigt worden, zu den zurzeit in Kraft bestehenden tarifmäßigen Rollgebühren, mit Ausnahme der Mindestgebühren, bis auf weiteres einen Teuerungszuschlag von 100 % in Anrechnung zu bringen. Die Berechnung der jeweiligen Rollgebühr geschieht in der Weise, daß die sich nach den tarifmäßigen Gebühren ergebenden Beträge um 100 % erhöht werden, worauf die Aufrundung auf die nächsthöheren fünf oder zehn Rappen erfolgt. Vom gleichen Zeitpunkt an kann zu den Mindestgebühren ein Zuschlag von 30 Rappen in der ersten und zweiten Zone und ein solcher von je 50 Rappen in den weiteren Zonen erhoben werden. Die vorstehende Ermächtigung bezieht sich nicht auf die Bahnhöfe Basel-S. B. B., Basel-St. Johann, Zürich Hbf. und Zürich-Tiefenbrunnen, deren Rollfuhrwesen den örtlichen Verhältnissen entsprechend besonders geordnet ist.

— **Rumänische Tarifvorschriften.** Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1920 ab hat, wie die Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport dem Allgemeinen Tarifanzeiger entnimmt, die rumänische Regierung für die Anwendung des rumänischen Staatsbahnbinnentarifs auf die neu erworbenen rumänischen Gebiete folgende Bestimmungen in Kraft gesetzt:

1. An Stelle der Beförderungsbestimmungen, welche in den verschiedenen Gebieten gültig waren, wird ein einheitliches Reglement angewendet, das für die Beförderung von Reisenden, Gepäck, Hunden, Leichen und Tieren die Bestimmungen des Transportreglements der rumänischen Staatsbahnen und für die Beförderung von Gütern die Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens mit folgenden Abweichungen enthält: a) Die im Art. 14 vorgesehenen Transportfristen und die im Art. 33 vorgesehene Frist für die Annahme des Verlustes der Güter werden verdoppelt. b) Die Erklärung des Interesses an der Lieferung (Art. 38) wird nicht zugelassen. c) Nachnahmen oder Barvorschüsse sind im Verkehr mit den Privatbahnen mit eigener Verwaltung nicht zugelassen.

2. a) Es werden die Lokaltarife der rumänischen Staatsbahnen für Reisende, Gepäck, Hunde und Waren vom 1. April 1920 mit einigen Abänderungen mit dem Rechte für die Verfrachter angewendet, in der Bukowina und in Siebenbürgen die Frachten und Nebengebühren in Kronen zum gesetzlichen Kurse von 1 Lei gleich 2 Kronen zu bezahlen. Dieses Recht erstreckt sich nicht auf Nachnahmen oder Barvorschüsse. b) Für feste Brennstoffe, Grubenholz und Düngemittel wird ein neuer Spezialtarif angewendet. c) Für die Bukowina und Siebenbürgen wird eine neue Ausgabe dieser Tarife in Anwendung gebracht, während im alten Königreiche die eingetretenen Änderungen durch Nachträge eingeführt werden. Die Abfertigung von Sendungen im Verkehr mit den Stationen der Bukowina und Siebenbürgens geschieht auf Grund eines Kilometerzeigers, der seinerzeit den Stationen zugehen sollte. Durch die Einführung dieser Tarife sind die in der Bukowina und in Siebenbürgen gültigen Reglements, Tarife und alle Tarifbestimmungen aufgehoben worden.

— **Lokomotivbestellungen für Rumänien.** Die rumänische Regierung hat, wie wir dem „Handelsmuseum" entnehmen, mit den Skodawerken in Böhmen einen Vertrag zur Lieferung von 80 neuen Lokomotiven und zur Ausbesserung von 500 alten Lokomotiven abgeschlossen. Die Ausbesserung dieser Lokomotiven wird ungefähr zwei Jahre beanspruchen. 50 neue Lokomotiven aus den Baldwin Lokomotivwerken in Amerika sind auf dem Transport nach Rumänien unterwegs und dürften in den nächsten Tagen in Konstanza eintreffen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Die nachstehenden Stationsnamen werden mit alsbaldiger Gültigkeit wie folgt geändert: Stolberg Hbf. in Stolberg (Rheinl.) Hbf., Stolberg Hammer in Stolberg (Rheinl.) Hammer, Stolberg Mühle in Stolberg (Rheinl.) Mühle, Worringen in Worringen (Rhein).

Köln, 21. Juli 1920. (743)
Eisenbahn-Direktion.

2. Güterverkehr.

Gemeinschaftliches Heft CIb (Stationstariftafeln usw.). — Tfv. 200.

Mit sofortiger Gültigkeit wird im Abschnitt „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten" in den Bestimmungen über Währungszuschläge (Unterabschnitt 7a) der Absatz 5 geändert. Näheres enthält die am 22. Juli 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 19. Juli 1920. (741)
Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. August 1920 werden direkte Entfernungen zwischen norddeutschen Kaliversandstationen und 5 in den allgemeinen Verkehr nicht einbezogenen Stationen der Nebenbahn Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheim eingeführt, die aber nur zur Abfertigung von Gütern des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) von den norddeutschen nach den süddeutschen Stationen Geltung haben. Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen und im preußischen Güter-, Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Erfurt, den 22. Juli 1920. (742)
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft CIb (Stationstariftafeln usw.) Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1920 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Braunschweigischen Landes-Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht. Näheres enthält die am 26. Juli 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.G.Bl 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 22. Juli 1920. (740)
Eisenbahndirektion.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Touage-Tarif für die Strecke Hofkirchen-Regensburg, gültig vom 20. Oktober 1891; Remorque-Tarif für die Beförderung hölzerner Ruderschiffe auf der Strecke Dévény (Theben)-Wien-Linz-Passau, gültig vom Schiffahrtsbeginn 1905; Tarif für die Remorkierung fremder Fahrzeuge auf der Donaustrecke Gönyü-Báziás, der Theiss, der Save und der Drau, gültig vom 1. Juli 1916. Aufhebung der Tarife.

Die vorgenannten Tarife werden mit sofortiger Gültigkeit — vorläufig ohne Ersatz — außer Kraft gesetzt.

Wien, am 23. Juli 1920. (744)

3. Personen- und Güterverkehr.

Im Personen- und Güterverkehr mit Geestemünde Fähre über Blexen treten mit Gültigkeit vom 1. August 1920 ab erhöhte Tarifsätze in Kraft.

Näheres ist auf unserem Verkehrsbureau und demnächst auch bei den Abfertigungsstellen zu erfahren.

Oldenburg, den 18. Juli 1920. (739)
Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 54. Berlin, den 31. Juli 1920. LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 16 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 80 M. ,nach sämtlichen anderen Staaten für 90 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 54. Berlin, den 31. Juli 1920. LX. Jahrgang.

Inhalt:

Reichseisenbahnen.

In Nr. 35 und 36 d. Ztg. versucht Herr Geh. Oberbaurat Gadow unter dieser Überschrift aus dem Verhältnis der Ausgaben, die einerseits bei den preußischen Staatsbahnen, andererseits bei den übrigen deutschen Bundesbahnen auf die gleiche Zahl von Wagenachskilometern entfallen, einen Schluß auf die Vorteile des Großbetriebes zu ziehen. Er nimmt an, daß die günstigeren Zahlen, die sich nach der Reichsstatistik hierbei für Preußen ergeben, beim Übergang der Bahnen auf das Reich auch für die Strecken der übrigen Staatsbahnen zu erwarten sind. Zugrunde gelegt sind die Zahlen vor dem Kriege. Die inzwischen eingetretene Verschiebung in den Kosten bleibt dabei natürlich unberücksichtigt. Bei dieser Schlußfolgerung scheint mir zu wenig beachtet worden zu sein, daß die preußischen Bahnen unter günstigeren Verhältnissen gearbeitet haben, als der Durchschnitt der übrigen deutschen Staatsbahnen, und daß sich hieraus die geringeren preußischen Ausgaben, bezogen auf die gleiche Anzahl von Wagenachskilometern, genügend erklären. Ich möchte hierbei zur Ergänzung folgende Punkte hervorheben. Die preußischen Staatsbahnen waren den übrigen deutschen Staatsbahnen gegenüber im Vorteil

1. wegen günstigerer Neigungs- und Krümmungsverhältnisse, da sie mehr dem Flachland angehören;
2. wegen größerer Dichte des Verkehrs auf den Strecken und Stationen;
3. wegen eines günstigeren Verhältnisses vom Güterverkehr zum Personenverkehr.

Die im folgenden benutzten Zahlen sind aus der Statistik des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Jahr 1913 entnommen. Unter den deutschen Staatsbahnen sind auch die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen mit einbegriffen.

Zu 1. Von den Neigungs- und Krümmungsverhältnissen mögen hier nur die Neigungsverhältnisse betrachtet werden. Es ergibt sich folgendes Bild:

Streckenlängen in Kilometern.

1	2	3	4	5	6	7
	in der Wagerechten	in der Neigung				im Ganzen
		bis 5 ‰	über 5 ‰ bis 10 ‰	über 10 ‰ bis 25 ‰	über 25 ‰	
in Preußen	13 296	15 562	7 018	3 402	88	39 366
bei den übrigen Staatsbahnen . .	5 130	7 261	4 328	2 649	169	19 537

Der Einfluß der Neigung auf die bei der Beförderung zu leistende mechanische Arbeit, also auf die Kosten für Betriebsstoffe (Tit. 7 der preußischen Buchungsordnung) und für Unterhaltung und Erneuerung der Lokomotiven (Hauptanteil des Tit. 9) ist ohne weiteres klar. Weiter wird der Tit. 8, Unterhaltung und Erneuerung der baulichen Anlagen, hierdurch erheblich beeinflußt. Denn einerseits erfordert ein Gleis im Hügel- und Gebirgsland bei gleicher Anzahl darüber bewegter Tonnenzahl höhere Unterhaltungskosten als im Flachland, andererseits entfällt auf die gleiche Anzahl Wagenachsen wegen des größeren Anteils des Lokomotivgewichts eine größere über das Gleis bewegte Bruttolast. Auch die Personalkosten wachsen, bezogen auf das Wagenachskilometer, mit der Steigung. Für das Zugpersonal ist das ohne weiteres ersichtlich. Denn erstens leistet es wegen der geringeren Fahrgeschwindigkeit weniger Kilometer in der gleichen Zeit, zweitens verteilen sich die Kosten für Lokomotiv- und Bremserpersonal wegen der geringeren Achszahl des einzelnen Zuges und der stärkeren Bremsbesetzung auf eine geringere Anzahl von Wagenachsen. Auch an Bahnhofs- und Streckenpersonal für den Betriebsdienst ist auf geneigten Strecken unter sonst gleichen Verhältnissen ein Mehr erforderlich, da die Zugfolgestellen und die Überholungsgleise wegen der geringeren Fahrgeschwindigkeit dichter liegen müssen. Bei der Ermittlung des Einflusses der Neigungsverhältnisse auf die Kosten eines Wagenachskilometers ist davon ausgegangen, daß schwache Neigungen (bei Güterzügen etwa bis 3 ‰, bei Personenzügen bis 5 ‰) auf die Kosten nur wenig Einfluß haben, da die Mehrleistung bei der Bergfahrt nahezu durch die Minderleistung bei der Talfahrt, bei der noch keine Bremsung erforderlich ist, ausgeglichen wird.

Bei weitergehenden Steigungen kann die Mehrleistung der Lokomotiven dadurch berücksichtigt werden, daß der wirklichen Länge der Steigungsstrecke für je 1 Tausendteil Mehrsteigung bei Güterzügen das 0,3fache und bei Personenzügen das 0,2fache dieser Länge hinzugezählt wird. Dieser Zuschlag kommt nur für die Länge der über die Neigungsstrecken beförderten Achskilometer in Frage, da eine Hälfte im Gefälle fährt. Dies wird dadurch berücksichtigt, daß der Zuschlag für sämtliche Achskilometer, aber nur in halber Höhe, angesetzt wird. Die übrigen Kosten wachsen, wie vorher ausgeführt ist, zwar gleichfalls mit der Stärke der Neigung, aber doch nicht in gleichem Maße. Der Zuschlag für die Gesamtkosten ist daher nur halb so hoch angenommen, wie sich der Zuschlag für die Lokomotivleistung nach vorstehendem er-

gibt. Nach diesen Gesichtspunkten ist ermittelt, daß die Ausgaben für ein Wagenachskilometer in den Neigungen bis 5 ‰, über 5 bis 10 ‰, über 10 bis 25 ‰ und über 25 ‰ sich zu den Kosten in der Wagrechten etwa verhalten wie 1,01, 1,23, 1,77 und 2,44 zu 1. Die 39 366 km der preußischen Staatsbahnen sind dann betreffs der Betriebskosten gleichwertig mit 43 883 km wagerechter Strecke und die 19 537 km der übrigen deutschen Staatsbahnen mit 22 888 km wagerechter Strecke. Ein Kilometer wirklicher Länge ist danach in dieser Beziehung gleichwertig in Preußen mit 1,115 km, bei den übrigen Bahnen mit 1,172 km wagerechter Strecke. Nach den Neigungsverhältnissen der Strecke muß danach erwartet werden, daß die preußischen Bahnen im Verhältnis von 1,115 : 1,172 oder 0,95 : 1, also um 5 % weniger Ausgaben auf die gleiche Anzahl von Wagenachskilometern haben als die übrigen deutschen Staatsbahnen. Man mag im einzelnen die oben angegebenen Verhältniszahlen bemängeln, zumal da nicht feststeht, ob die im vorstehenden stillschweigend gemachte Voraussetzung, daß die verschieden geneigten Strecken gleichmäßig am Verkehr teilnehmen, annähernd zutrifft. An dem Gesamtergebnis, nämlich, daß die geringeren Ausgaben für das Wagenachskilometer zum Teil auf die günstigeren Neigungs- und Krümmungsverhältnisse der preußischen Bahnen zurückzuführen ist, wird sich nicht rütteln lassen.

Zu 2. Mit zunehmender Dichte des Verkehrs ist in der Regel eine bessere Ausnutzung des Personals im Bahnhofs-, Abfertigungs- und Streckendienst verbunden. Auch können durch Verwendung von kräftigeren Lokomotiven die Ausgaben für die Zugbeförderung herabgemindert werden. Nun sind 1913 auf den preußischen Bahnen 24 644 Millionen Wagenachskilometer auf 39 328 km Streckenlänge, also 627 000 Achskilometer auf 1 km Streckenlänge, auf den übrigen deutschen Staatsbahnen 7935 Millionen Wagenachskilometer auf 19 450 km, also nur 406 000 Achskilometer auf 1 km Streckenlänge geleistet worden. Dies dürfte ein weiterer Grund dafür sein, daß in Preußen die Ausgaben für ein Wagenachskilometer geringer sind, als bei den übrigen deutschen Staatsbahnen.

Noch günstiger steht Preußen da, wenn das Verhältnis der geleisteten Achskilometer zur Zahl der Stationen in Betracht gezogen wird. Im Jahr 1913 bestanden in Preußen 7823, bei den übrigen deutschen Staatsbahnen 5241 Stationen einschließlich Haltepunkte. Auf je 10 Millionen geleisteter Wagenachskilometer entfallen also in Preußen 3,18, bei den übrigen Staatsbahnen 6,6 Stationen. Es ist mit Sicherheit anzunehmen, daß die Personalkosten und damit die Ausgaben für das Wagenachskilometer in Preußen erheblich gestiegen wären, wenn die Zahl der Stationen und Haltepunkte dem Verhältnis der übrigen Staatsbahnen entsprechend etwa verdoppelt wäre.

Zu 3. Die Ausgaben für ein Personenwagenachskilometer sind durchweg höher als für ein Güterwagenachskilometer. Denn alle Aufwendungen, die entsprechend der Zugzahl wachsen, wie die Kosten der Bedienung der Lokomotiven, der Signale und der Schranken, verteilen sich bei den Personenzügen auf eine viel geringere Zahl von Achsen als bei den Güterzügen. Der auf ein Wagenachskilometer entfallende Anteil ist daher bei den Personenzügen erheblich höher. In Preußen war das Verhältnis der Achszahlen eines Personenzuges und eines Güterzuges etwa 2 : 5. Hierhin gehören auch die Kosten, die durch Beförderung der Lokomotiven als Fahrzeug entstehen. Auf die Wagenachsen verteilt, sind bei Personenzügen etwa 2 bis 2½ t Lokomotivgewicht auf jede Wagenachse mehr zu befördern als bei Güterzügen. Da das Reingewicht (einschl. Ladung) einer Personen- und Güterwagenachse unter Berücksichtigung, daß ein Teil der Güterwagen leer läuft, nicht viel voneinander abweicht, stellen diese 2 bis 2½ t das auf jede Personenwagenachse zu befördernde Mehrgewicht dar. Das Verhältnis des auf die Wagenachse entfallenden Zuggewichts verhält sich danach bei Personen- und Güterzügen etwa wie 5 : 4 oder 4 : 3.

Weiter ist zu erwähnen, daß ein Wagenachskilometer eines Personenzuges auch deshalb eine größere Lokomotivleistung erfordert, weil der Zugwiderstand infolge der größeren Geschwindigkeit größer ist, und weil die durch das häufigere Anhalten bedingte Bremsung, also Vernichtung an lebendiger Kraft, in höherem Maße eine vermehrte Arbeitsleistung zum Wiederingangsetzen des Zuges erfordert. Dabei müssen die reinen Überholungshalte der Güterzüge den Personenzügen zur Last gelegt werden, da sie durch diese bedingt sind.

Dieser größeren Arbeitsleistung entsprechend sind die Kosten für Betriebsstoffe und für Unterhaltung und Erneuerung der Lokomotiven, bezogen auf das Wagenachskilometer, im Personenzugdienst erheblich höher als im Güterzugdienst. Ebenso wächst die Beanspruchung und damit die Ausgabe für Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues mit der Arbeitsleistung der hinüberrollenden Lokomotiven. Die Ausgaben für die Gleisunterhaltung sind daher, bezogen auf das Wagenachskilometer, für Strecken mit überwiegendem Personenzugverkehr höher. Endlich sind die Kosten der Unterhaltung und Erneuerung der Personenwagen, bezogen auf die gleiche durchfahrene Kilometerzahl, höher als die der Güterwagen.

Demgegenüber läßt sich auch eine Reihe von Umständen anführen, die für eine Höherbemessung der Ausgaben für ein Güterwagenachskilometer sprechen, so die Mehrkosten für den Abfertigungs- und den Rangierdienst. Sie dürften aber gegenüber den zuungunsten des Personenwagenachskilometers sprechenden Umständen nicht erheblich ins Gewicht fallen. Dies wird auch durch die allgemein verbreitete Auffassung, daß der Personenverkehr weniger Überschüsse liefert als der Güterverkehr, bestätigt. Trifft sie zu, so müssen, da die Einnahmen, bezogen auf das geleistete Wagenachskilometer, im Personen- und Güterzugverkehr annähernd gleich groß sind (in Preußen 1913 etwa 10,5 Pf.), die Ausgaben im Personenzugverkehr höher sein.

Das Verhältnis der im Jahre 1913 geleisteten Achskilometer ist nun folgendes:

Geleistete Wagenachskilometer (in Millionen)

1	2	3	4
	von Personenwagen	von Güterwagen	Verhältnis Sp. 2 : (Sp. 2 + 3)
in Preußen . . .	6 784	15 948	0,298
bei den übrigen Staatsbahnen . .	2 329	4 622	0,335

Bei den übrigen deutschen Staatsbahnen ist also der Anteil der Personenwagenachskilometer an der Gesamtzahl der Wagenachskilometer (Sp. 4) mit 0,335 erheblich höher als in Preußen mit 0,298. Wird das preußische Verhältnis zwischen Personenwagenachskilometern zur Gesamtzahl der Wagenachskilometer mit 1 bezeichnet, so beträgt dasselbe Verhältnis bei den übrigen deutschen Staatsbahnen im Durchschnitt 0,335 : 0,298 = 1,12.

Ähnlich stellt sich das Verhältnis der beiden Bahngruppen zueinander, wenn man die gefahrenen Zugkilometer miteinander vergleicht.

Geleistete Zugkilometer (in Tausenden).

1	2	3	4
	in Personen- u. Schnellzügen	in Güterzügen	Verhältnis Sp. 2 : (Sp. 2 + 3)
in Preußen . . .	330 837	211 101	0,610
bei den übrigen Staatsbahnen . .	145 803	70 998	0,672

Wird das Verhältnis für Preußen wieder gleich 1 gesetzt, so ergibt sich für die übrigen Staatsbahnen 0,672 : 0,610 = 1,10.

Also auch der größere Anteil der Güterwagenachskilometer der Gesamtzahl der Wagenachskilometer hat zur Herabnderung der preußischen Ausgaben für den Durchschnitt es Wagenachskilometers wesentlich beigetragen.

Nach vorstehendem erscheint es zweifelhaft, wie viel der hrkosten, die bei den übrigen deutschen Staatsbahnen im rgleich zu den preußischen auf ein Wagenachskilometer tfallen, dem geringeren Umfang der Verwaltung zur Last zu legen ist. Vielleicht ist dieser Rest sogar gleich Null, d. h. also: die jetzigen Verwaltungsbezirke der übrigen Staatsbahnen arbeiten nicht ungünstiger als der große preußische. Jedenfalls wird die am Schlusse des Aufsatzes in Nr. 36 d. Z. ausgesprochene Warnung, daß die Öffentlichkeit sich von der Verreichlichung der Eisenbahnen keine übergroßen finanziellen Vorteile versprechen darf, durch vorstehende Ausführungen noch verstärkt. Kiel, Oberbaurat.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die Hafen- und Eisenbahnarbeiter gegen den Bruch der itschen Neutralität.** Nachdem die deutsche Regierung in n polnisch-russischen Kriege ihre Neutralität erklärt hat, ırde die Durchführung von Truppen und Munition der Ente durch deutsches Gebiet gegen diese Neutralität verßen. Die Regierung ist gewillt, diese Beförderung auch den Fällen zu verhindern, wo die Entente versuchen sollte, unter Verletzung des Völkerrechts durch falsche Deklaranen und andere Täuschungen durchzusetzen. Die Danziger fenarbeiter weigerten sich, die für Polen bestimmten Waffen d Munition zu verladen. Die polnischen Arbeiter sollen als genaktion planen, die für Danzig bestimmten Lebensmittel lange nicht zu löschen, bis die polnische Munition ausgeladen rd. Inzwischen haben die Danziger Eisenbahner die Erirung abgegeben, daß sie sich weigern werden, die Munin noch Polen zu transportieren. Oberkommissar Tower t sich dahin geäußert, daß er die Munition bis Dirschau auf hnen transportieren lassen wolle.

— **Expreßgut-Versicherung.** Die Eisenbahnverwaltung hat Versicherung von Expreßgut durch die Europäische Reisepäckversicherung A.-G. an den Schaltern der Gepäckabfertingen zugelassen. Bei dieser Versicherung haftet die Gesellaft bis zur Höhe der Versicherungssumme für den vollen satz des Schadens einschließlich des entgangenen Gewinns. ısgeschlossen von der Versicherung sind Bargeld, Bankten, Fahrkarten, Urkunden und Wertpapiere irgendwelcher t. Die Versicherung der Sendung beginnt von dem Augenck an, in dem auf der Rückseite der Eisenbahnpaketkarte Wertmarke in Höhe des Versicherungswertes mit dem gesstempel entwertet wird. Für je 1000 ℳ Wert und eine förderungsstrecke von 150 km beträgt die Versicherungsbühr 3 ℳ, bis 400 km Beförderungsstrecke 6 ℳ und darüber naus 10 ℳ. Die neue Versicherung gibt den Verkehrtreinden die Möglichkeit, ihr Gepäck bis zur vollen Höhe des ertes zu versichern. Eine Beschränkung tritt nur bei der rsendung von Schmuckgegenständen, echten Perlen, Edeleinen, Gold- und Silberwaren sowie sonstigen Kostbarkeiten , die bis zu 25 % der Gesamtversicherungssumme, jedoch cht über 2000 ℳ mitversichert werden.

— **Der deutsche Eisenbahnerverband zum Spa-Abkommen.** r in Berlin versammelte erweiterte Vorstand des deutschen senbahnerverbandes nahm folgende Entschließung einstimg an: „Der deutsche Eisenbahnerverband bekundet seinen rlichen Willen, am Wiederaufbau des europäischen Wirtaftslebens nach Kräften mitzuwirken. Er hält aber das gebnis der Verhandlungen in Spa für wenig geeignet, die iederaufbaubestrebungen zu fördern. Der deutsche Eisenhnerverband wird in voller Solidarität mit den Bergarbeitern d den Transportarbeitern bestrebt sein, die in Spa unter ßerstem Druck von den deutschen Unterhändlern eingeganenen Verpflichtungen nach Möglichkeit zu erfüllen. Die füllung der Verpflichtungen kann nur ermöglicht werden rch verständnisvolles Entgegenkommen der Ententeregiengen, während jede Gewaltmaßnahme das Gegenteil bewirn wird. Nicht im Interesse des Wiederaufbaus des euroischen Wirtschaftslebens liegen auch die Loslösungsbestreungen, die in gewissen kapitalistischen Kreisen propagiert rden. Deshalb würde der deutsche Eisenbahnerverband gegebenen Falle seine ganze organisatorische Macht solen Bestrebungen entgegensetzen."

— **Erleichterungen im Güterverkehr.** Dringlichkeitsbescheirungen für den Versand von Eisenbahnsendungen sind nach ıer der Handelskammer zu Berlin zugegangenen Mitteilung r hiesigen Eisenbahndirektion bei Anträgen auf Wagengestellung künftig nicht mehr erforderlich, da sich die Verkehrslage im allgemeinen so gebessert hat, daß die Eisenbahnverwaltung glaubt, den Anforderungen des Verkehrs entsprechen zu können.

— **Dampfer nach Helgoland.** Nach langer Zeit wird nunmehr einer Bekanntmachung der Eisenbahndirektion Altona zufolge vom 29. Juli ab der Dampferverkehr zwischen Bremerhafen, Helgoland und Norderney wieder aufgenommen. Wie wir hören, werden die Dampfer in der Richtung nach Helgoland von Bremerhafen (Lloydhalle) im Anschluß an den Berliner Schnellzug Nr. 102 ab Lehrter Bahnhof 11.25 abends verkehren. Sie fahren in Bremerhafen von Lloydhalle um 8.45 vormittags und treffen um 12.30 mittags in Helgoland ein. Von Helgoland wird die Fahrt um 3.30 nachmittags nach Norderney fortgesetzt, wo die Dampfer abends 7 Uhr eintreffen. Die Rückfahrten von Norderney sind nach den wechselnden Flutzeiten geregelt, jedoch haben die Dampfer der Gegenrichtung jederzeit Anschluß an die nach Bremen-Berlin verkehrenden Züge.

Österreich.

— **Gütertarifreform.** Der Ausschuß für tarifarische und reglementarische Fragen des Eisenbahngüterverkehrs (vergl. Nr. 48, S. 554 d. Ztg.), in dem die Industrie, der Handel, das Gewerbe, die Land- und Forstwirtschaft sowie die Verbraucher vertreten sind, nahm kürzlich seine Verhandlungen, betreffend die Neuordnung des Gütertarifs der österreichischen Staatsbahnen, auf. Nachdem vom Standpunkte der Staatseisenbahnverwaltung Sektionschef Dr. Max Pichler zum Gegenstande ausführlich Stellung genommen hatte, einigte sich der Ausschuß nach eingehender Aussprache, an der sich sämtliche Ausschußmitglieder beteiligten, dahin, den der Vollversammlung schon seinerzeit vorgelegten Entwurf eines neuen Gütertarifes der österreichischen Staatsbahnen zur Grundlage der Beratungen zu nehmen; diese führten schließlich zur einstimmigen Annahme des folgenden von Professor Freud gestellten Antrages: Die Tariferhöhungen bei den Wagenladungsklassen im Nahverkehre seien fallen zu lassen, wogegen von den in Aussicht genommenen Ermäßigungen für Kohle und Koks im gegenwärtigen Zeitpunkt abgesehen werden könnte. Die beabsichtigten Ermäßigungen im Fernverkehre wären beizubehalten, desgleichen die sonstigen in Aussicht genommenen Ausnahmetarife. Im übrigen seien die Arbeiten zu einer grundlegenden Reform der Gütertarife ehestens aufzunehmen. In der folgenden Sonderaussprache wurde noch eine Reihe von Entschließungen eingebracht, unter anderem betreffend Gleichstellung der Tarife der Lokalbahnen mit jenen der Hauptbahnen und die Durchrechnung der Tarife; Einbeziehung der Wiener Überfuhrtarife in den allgemeinen Kilometerzeiger und Gleichstellung der Tarife für die einzelnen Wiener Bahnhöfe; Schaffung zweier Rohstofftarife für minder- und höherwertige Rohstoffe; Ausnahmetarife für Lebensmittel in ganzen und halben Wagenladungen. Bezüglich aller dieser Anträge wurde vom Regierungsvertreter sorgfältigste Prüfung und tunlichste Berücksichtigung bei Durchführung in dem Übergangstarife zugesagt.

— **Zur Elektrisierung der Staatsbahnen.** Das Kabinett hatte in seiner Sitzung am 16. März 1920 auf Antrag des früheren Staatssekretärs für Verkehrswesen Paul die Ausarbeitung eines Gesetzentwurfes, betreffend die Einführung der elektrischen Zugförderung auf den Staatsbahnen der Republik Österreich, beschlossen. Die Regierungsvorlage ist nunmehr fertiggestellt und in der Nationalversammlung eingebracht worden. Der Gesetzentwurf bezweckt nicht allein die Genehmigung des für den ersten Bauzeitabschnitt aufgestellten Arbeitsplanes im Wege der Gesetzgebung, sondern vielmehr auch die Beurkundung des Entschlusses der gesetzgebenden Gewalt zur Elektrisierung der Staatsbahnen überhaupt. Als Richtlinie, in welchem Umfange die Elektrisierung vorzunehmen sei, wird im § 1 des Entwurfes der Grundsatz ausgesprochen, daß die Elektrisierung sich auf die großen Durch-

gangslinien des Gesamtnetzes zu erstrecken habe. Der erste Bauzeitabschnitt umfaßt die Elektrisierung der Arlbergbahn und der Vorarlberger Bahn, der Salzkammergutbahn, der Westbahn in den Teilstrecken Salzburg-Schwarzach-St. Veit und Schwarzach-St. Veit-Wörgl, ferner der Tauernbahn. Im § 2 wird der Kraftversorgungsplan für diese Linien festgelegt und der Bau bahneigener Wasserkraftwerke vorerst am Spullersee bei Danöfen im Stubachtale und an der Mallnitz bei Obervellach, sowie die bauliche Erweiterung des schon bestehenden Bahnkraftwerkes am Ruezbache vorgesehen. Der § 3 enthält die zur Einführung des elektrischen Betriebes auf der Südbahnstrecke Spittal-Millstätter See-Villach (Mitbetriebsstrecke) notwendigen gesetzlichen Bestimmungen. Im § 4 des Entwurfes wird die Genehmigung des auf Grund des bis 30. Juni 1925 reichenden Arbeitsplanes und der gegenwärtigen Preise mit 5 096 000 000 Kronen erstellten Aufwandplanes angestrebt und im § 5 der Staatssekretär für Finanzen ermächtigt, die Mittel zur Bedeckung des Erfordernisses nach Maßgabe des jeweiligen Geldbedarfes durch langfristige, innerhalb wenigstens 25 Jahren rückzahlbare Anleihen, insbesondere auch unter Heranziehung ausländischen Kapitals aufzubringen und die zur Begebung dieser Anleihe notwendigen Sicherstellungen vorzunehmen. Im § 6 wird die Bindung des Kredits an seine Zweckbestimmung sowie die Sonderung der ihn betreffenden Gebarung von der etatmäßigen ausgesprochen, im § 7 die Stempel- und Gebührenbefreiung für die Geschäfte gewährt, die sich aus Anlaß der Elektrisierung der Bahnen ergeben. Die dem Gesetzentwurfe beigegebene Begründung ist sehr ausführlich gehalten und umfaßt ohne die ihr beigeschlossenen Pläne, Karten und Tafeln 70 Druckseiten. Sie enthält in der Einleitung eine zusammenfassende Darstellung der bisher elektrisierten Vollbahnen der Erde, der Elektrisierungsstudien und -pläne ausländischer Bahnverwaltungen und einen Rückblick auf die Arbeitsergebnisse der Studienabteilung des vormaligen österreichischen Eisenbahnministeriums zur Vorbereitung des elektrischen Betriebes der Staatsbahnen. Von den folgenden Hauptstücken enthält eines die allgemeinen Grundlagen für die Elektrisierung der österreichischen Staatsbahnen, ein anderes den Arbeitsplan für die durch die Regierungsvorlage sicherzustellende Elektrisierung. Ersteres verbreitet sich über die Bedeutung der Elektrisierung in wirtschaftlicher und technischer Hinsicht, über den Kraftbedarf und die Wahl der Stromart, letzteres enthält unter anderem eine Baubeschreibung der zu schaffenden Anlagen und Betriebsmittel und ferner Ausführungen über die Anlagekosten und die Wirtschaftlichkeit der Herstellungen in dem ersten Bauzeitabschnitt bis 1925. Der Gesetzentwurf samt Begründung und ihren Beilagen ist in der Staatsdruckerei käuflich.

— **Hohe Beförderungszahlen im Sonntags-Nahverkehr der Südbahn.** Die Gluthitze am Sonntag, dem 18. d. M., hatte eine wahre Massenflucht der großstädtischen Bevölkerung in die Wald- und Bergwelt der Umgebung Wiens zur Folge. Die Südbahn allein hat an diesem Tage auf der Lokalstrecke rund 80 000 Personen befördert, eine Zahl, die sich von den Höchstzahlen der Friedensjahre nicht wesentlich entfernt.

— **Zollprüfung bei den Schnellzügen in Gmünd.** Angesichts der in der letzten Zeit erhobenen Beschwerden über die umständliche und zeitraubende Zollabfertigung des Reisegepäcks in Gmünd bei Schnellzügen wird der „Staatskorr." von zuständiger Stelle mitgeteilt, daß das Staatsamt für Finanzen und das Staatsamt für Verkehrswesen schon seit längerer Zeit bemüht sind, beim Wien-Prag-Berliner Schnellzuge und bei den sogenannten Bäderschnellzügen in beiden Verkehrsrichtungen die Abfertigung während der Fahrt einzurichten, um die übermäßig langen Zugaufenthalte in Gmünd zu vermeiden und den Reisenden das lästige Aussteigen zu ersparen. Natürlich könnte der angestrebte Zweck nur erreicht werden, wenn auch von tschechischer Seite die Untersuchung in Gmünd fallengelassen und die Abfertigung während der Fahrt durchgeführt würde. Da aber die tschechoslowakische Zollverwaltung bisher auf den österreichischen Vorschlag nicht eingehen zu können erklärte, konnte die Abfertigung während der Fahrt auch österreichischerseits noch nicht eingerichtet werden. Das österreichische Staatsamt für Finanzen ist in dieser Angelegenheit nunmehr von neuem an das tschechoslowakische Finanzministerium herangetreten, so daß erwartet werden kann, daß die bestehenden Hindernisse bald überwunden sein werden.

— **Dr. Viktor Ruß †.** Am 17. Juli ist in Velden am Wörthersee das ehemalige Mitglied des österreichischen Herrenhauses Dr. Viktor Ruß im Alter von 80 Jahren gestorben. Dr. Ruß war im Jahre 1840 in Wien geboren. Seine Studien vollendete er in Prag. 1870 wurde er in den böhmischen Landtag, 1871 in das österreichische Abgeordnetenhaus entsendet. Dem Staatseisenbahnrate gehörte er seit dem Jahre 1897 an. Im Jahre 1907 wurde er in das österreichische Herrenha berufen.

Im Abgeordnetenhaus trat Dr. Ruß als erster mit ausfüh licher Begründung für die Errichtung eines Verkehrsminist riums ein und bekannte sich in überzeugender Weise als A hänger der Verstaatlichung der Eisenbahnen. Im Staatseise bahnrate nahm er auf die Behandlung großer Eisenbah fragen maßgebenden Einfluß. Hervorgehoben sei seine fü rende Mitwirkung bei den Beratungen über den Referent entwurf des früheren Eisenbahnministeriums über die Ne regelung der Staatseisenbahnverwaltung, der dem Staatseise bahnrate zur Begutachtung überwiesen worden war, und der Durchführung der Tarifreform des Jahres 1910. Vi Jahre war Dr. Ruß auch als Präsident des Zentralvereins f Fluß- und Kanalschiffahrt in Österreich, ferner als Obma des Elbe-Schiffahrtsvereins in Aussig und als Präsident d österreichischen Nordwestdampfschiffahrtsgesellschaft tät Die österreichische Regierung hat sich in wichtigen Schi fahrtsangelegenheiten häufig seines wertvollen Rates bedie

---

Übrige europäische Länder.

— **Erhöhung schwedischer Eisenbahntarife.** Die Eisenbah direktion hatte im Dezember 1919 beantragt, daß für Ausfü rung der Postbeförderung für das Jahr 1920 ein vorläufig Zuschlag von 200 % auf die früher festgesetzten Abgaben f solche Transporte auferlegt werden solle. (Siehe Jahrg. 19 S. 50 d. Ztg.) Die Direktion verlangt nunmehr von der R gierung unter Hinweis auf die inzwischen eingetretene weite Erhöhung der Betriebskosten, daß dieser Zuschlag auf 300 erhöht werde, und zwar soll dieser Zuschlag schon für d zweite Hälfte des laufenden Jahres erhoben werden. In d sem Zusammenhange gibt die Direktion auch ihre Absic kund, in der nächsten Zeit eine nähere Untersuchung vorz nehmen, ob und in welchem Umfange eine allgemeine E höhung der Tarife unumgänglich notwendig sei, um nach d von der Regierung erteilten Weisungen für das laufende Ja einen Betriebsverlust zu vermeiden. Für diese Untersuchu die ungefähr bis Mitte August abgeschlossen sein dürfte, spi die Vergütung der Postbeförderung eine sehr wesentlic Rolle. Die schwedischen Staatsbahnen hatten bis April e schließlich 10,2 Millionen Überschuß. Die seit August 19 durchgeführte Erhöhung der Fahrscheinpreise hat besond den Verkehr auf kurzen und mittellangen Strecken betroff Zugleich folgte daraus eine Vergrößerung des Unterschied der Preise für 2. und 3. Klasse und infolgedessen eine allg meine Abwanderung in die 3. Klasse. Obgleich die Wag 2. Klasse bedeutend vermindert wurden, ließ die Platzau nutzung in der 2. Klasse doch viel zu wünschen übrig. Dies Umstand sowie häufige Klagen über die verhältnismäßig hohen Fahrpreise 2. Klasse haben die Eisenbahndirektion ve anlaßt, zu untersuchen, wie die Preise soweit gesenkt werde könnten, daß die Wagen 2. Klasse besser ausgenutzt würde Diese Untersuchung hat ergeben, daß die Anzahl der Reise den 2. Klasse auf größeren Strecken nicht abgenommen h sondern vielmehr gewachsen ist. Dagegen haben die Reise den 2. Klasse auf kurze Abstände tatsächlich abgenomme Es war also zunächst zu untersuchen, ob nicht auf kurze u mittellange Abstände eine Ermäßigung der Tarife platzgreif könne. Vor dem Kriege waren die Fahrscheine 2. Klasse u die Hälfte teurer als die 3. Klasse. Dieses Verhältnis ka ungefähr als entsprechend gelten. Wenn also eine Senku der Fahrscheinpreise 2. Klasse vorgenommen werde, so kön es sich nur darum handeln, das frühere Verhältnis zum Pre der 3. Klasse wiederherzustellen. Die Untersuchung hat ab gezeigt, daß die zu gewärtigenden absoluten Senkungen d Fahrpreise 2. Klasse auf kürzere Abstände im Verhältnis zu ganzen Preis verschwindend gering werden. So würde d Preisunterschied bei Abständen zwischen 46 und 80 km hö stens 1 Kr. für den Fahrschein erreichen. In der Erörteru wird hervogehoben, daß die Senkung der Preise 2. Klasse a betriebswirtschaftlichen Gründen nicht zu stark werden u sich auch nicht auf größere Abstände ausdehnen dürfe, weil d mit teils der Übergang auf die für größere Abstände gelten Abgaben erschwert werde und anderseits der Reisende dur Zusammensetzung von Fahrscheinen für kürzere Strecken si den höheren gewöhnlichen Fahrscheinpreisen für gewisse lä gere Strecken entziehen könne. Eine Herabsetzung der Prei 2. Klasse würde also nach den Feststellungen der Eisenbah direktion voraussichtlich nur eine Herabsetzung der bisherig Einkünfte ohne Wiedergutmachung durch Verkehrserhöhu und dadurch entstehende Einnahmen herbeiführen, und s daher nicht annehmbar.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli hat die Eisenbahndirektion g wisse Änderungen an besonderen Abgaben festgesetzt. sollen künftig Wagenladungsgüter, die auf Verlangen des A

ders in einem von der Eisenbahn gekühlten Wagen befert werden, außer der gewöhnlichen Fracht besondere hlwagenabgaben zahlen. Milchsendungen sollen diese Aben nur zur Hälfte tragen. Platzgelder für Güter, welche einem nicht besonders vermieteten Platz innerhalb der tionen lagern, sollen für jeden angefangenen Tag und jedes dratmeter, das das Gut einnimmt, die ersten acht Tage, öre, darüber hinaus 20 öre zahlen. Auch die Preise für von der Eisenbahn verkauften Frachtbriefe wurden erhöht. Dr. S.

Personalentlassungen bei den schwedischen Staatsbahnen. Leitung des schwedischen Eisenbahnerverbandes richtete einiger Zeit eine Eingabe an die Regierung, es möchten mittelbare Maßnahmen zur Vermeidung weiterer Personalassungen getroffen werden. Die Eisenbahndirektion behnete es demgegenüber als ihre unabweisliche Pflicht, auf zufriedenstellendes Betriebsergebnis der Staatsbahnen hinwirken. In diesem Zusammenhange wies die Direktion darhin, daß ihr Bestreben, zu sparen, sich viel mehr auf die maßgebende Frage der Lokomotivbrennstoffe beziehe als Personalentlassung. Die Gesamtzahl des Personals habe Februar 1919, wo sie am höchsten war, bis Ende 1919 um 4 Personen abgenommen, darunter 447 durch Tod oder Pensionierung. In der Minderung seien auch 884 Bahnarbeiter inbegriffen. Die Durchführung des Arbeitszeitgesetzes, d. i. des Achtstundentages, erfordere, daß der Dienst entsprechend eingerichtet werde, um mit möglichst geringem Personalbedarf durchzukommen. So sollen die Linienverwaltungen besondere Aufmerksamkeit auf geänderte Geschäftszeit der Güterhallen und Abfertigungen, Einziehung und Umlegung von Zügen u. a. richten. Die jetzt vorhandene Personalbesetzung reiche bei sonst ungeänderten Dienstverhältnissen aus, um einen ungleich stärkeren Verkehr als den jetzigen zu bewältigen. Dabei sei es gar nicht ausgeschlossen, daß mit einem weiteren Verkehrsrückgang gerechnet werden müsse. Die Begrenzung der Betriebsausgaben, u. a. durch volle Ausnutzung der jetzt außerordentlich kostspieligen Arbeitskräfte, sei eine Voraussetzung für die längst angestrebte Herabsetzung der Tarife, die ihrerseits wieder eine Grundbedingung für den Abbau der Preise bilde. Die Regierung hat diesen Standpunkt der Direktion gebilligt, ebenso hat sie die vom Eisenbahnerverband gestellten Forderungen auf Befreiung vom Sonntagsdienst und Gewährung von Urlaub abgelehnt, desgleichen das Verlangen, daß das Personal am 1. Juli so zahlreich sein solle, daß die kommende Herabsetzung der Dienstzeit da schon durchgeführt werden könne. Dr. S.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Ab- bzw. Zurechnung einer Vereinsbahnstrecke.
ie Vereinsmitgliedschaft der Direktion der Militärsenbahn ist erloschen. Die Strecken dieser Bahn sind den Betrieb der Eisenbahndirektion Berlin übergegangen daher den Vereinsbahnstrecken dieser Verwaltung zugenet worden.

Schließung von Stationen.

isenbahndirektionsbezirk Halle. Vom August d. J. ab ist die Tarifstation Jüterbog ehem. litärbf. für den Güter-, Eilgut- und Viehverkehr gelossen. Von diesem Zeitpunkte ab können daher für erbog bestimmte Sendungen nur noch nach der zum Eisenbahndirektionsbezirk Halle gehörenden Güterabfertigung Jüterbog abgefertigt werden.

Änderung von Stationsnamen.

Direktion der Königl. Ungarischen Staatseisenbahnen. Vom 1. Juni ab hat die an der Strecke Györ-Fehring zwischen den Stationen Györszemere und Gyömöre gelegene Haltestelle Felpécz-Halipuszta die Bezeichnung Tét-Felpécz erhalten.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 108 vom 16. Juli 1920 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Vereinsmitgliedschaft (abgesandt am 26. Juli d. Js.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schließung von Stationen.

ließung der Güterabfertigung Jüterbog ehem. Militärbf.

Mit Gültigkeit vom 1. August J. ab wird die Tarifstation Jüterehem. Militärbf. für den Güter-, gut- und Viehverkehr geschlossen. diesem Zeitpunkte ab können dafür Jüterbog bestimmte Sendungen noch nach der zum Eisenbahnektionsbezirk Halle gehörenden erabfertigung Jüterbog abgefertigt rden.

Halle (Saale), im Juli 1920. (745)
Eisenbahndirektion.

Aenderung von Stationsnamen.

eutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit sofortiger Gültigkeit hat die lzische Station Waldmohr die Bechnung „Waldmohr-Jägersrg" erhalten.

D. Hannover 8 V 10/112 vom 22. 1920. (747)

3. Güterverkehr.

orddeutsch-niederländischer Güterverkehr.

Am 1. Oktober 1920 tritt der nordtsch - niederländische Gütertarif l II, Hefte 1—9 und gemeinsames ft nebst Nachträgen außer Kraft. Zum gleichen Zeitpunkt wird die rzu besonders herausgegebene Zuagstafel zur Berechnung der deutschen Reichsabgabe nebst Teuerungs- und Kriegszuschlägen aufgehoben.

Cöln, den 26. Juli 1920. (749)
Eisenbahndirektion.

Niederlausitzer Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 27. d. M. werden die gegenwärtigen Frachtzuschläge wie folgt erhöht:

für Eilstückgut auf 200 ₰,
„ Frachtstückgut auf 100 ₰,
„ Wagenladungen (außer Kohlen) auf 20 ₰,
„ Kohlen (in Wagenladungen) auf 18 ₰
für je angefangene 100 kg.
„ Tiere bei Abfertigung mit Stückfracht auf 10 ℳ,
„ Tiere bei Abfertigung mit Ladungsfracht auf 20 ℳ.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (R. G. Bl. 1914, S. 455.)

Berlin, im Juli 1920. (746)
Die Direktion.

— **Das Übereinkommen über die Behandlung von Gütersendungen,** die infolge von Beförderungshindernissen auf Hilfswege abgelenkt werden (H. Übk.), vom 1. Juli 1917 tritt mit Wirksamkeit vom 1. September 1920 außer Kraft. Hierdurch werden berührt:

Insoweit Hilfswege über bayerisches Gebiet in Anspruch genommen werden, der Binnenverkehr der österr. Staatsbahnen, der Binnenverkehr der Südbahn-Gesellschaft und die österreichischen Anschluß- und Verbandverkehre, insoweit Hilfswege über außerdeutsches Gebiet in Anspruch genommen werden, der Binnenverkehr der bayerischen Staatseisenbahnen, rechtsrheinisches Netz.

Wien, am 23. Juli 1920. (748)
Oesterreichische Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Güterverkehr.

Butzbach-Licher Eisenbahn.

Vorbehältlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde werden mit Gültigkeit vom 1. August 1920 weitere Erhöhungen im Personen- und Güterverkehr unserer Bahn vorgenommen. Nähere Auskunft erteilt bis zum Erscheinen eines Nachtrages die Bahnverwaltung in Butzbach-Ost.

Butzbach, den 20. Juli 1920. (751)
Der Vorstand.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Heft 3 des Personen- und Gepäcktarifs, Teil II, für den Binnenverkehr der Eisenbahndirektion Oldenburg.

Zum Tarifheft 3 vom 1. Juni 1920 wird am 1. August 1920 der Nachtrag I herausgegeben. Der Nachtrag enthält Erhöhungen der Tarifsätze für den Verkehr mit Geestemünde über Blexen und mit Ankum über Bersenbrück sowie für den Verkehr auf der Kleinbahn Bersenbrück-Ankum. Das Nähere ist auf den Stationen zu erfahren.

Oldenburg, den 27. Juli 1920. (750)
Eisenbahndirektion.

Hierzu eine Beilage der Maschinenfabrik Schiess A.-G., Düsseldorf.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Economics.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 55. Berlin, den 4. August 1920. LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.
Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.
Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 16 M. für das Vierteljahr bezogen werden.
Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 80 M. ,nach sämtlichen anderen Staaten für 90 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.
Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen.
Beilagen werden nach Vereinbarung beigefügt.
Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die Verlagsbuchhandlung von Julius Springer in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Inhalt:

Ueber die Neueinrichtung von Betriebsämtern hinter der Front während des deutschen Frühjahrsangriffes 1918.

Es ist bekannt, daß die Eisenbahner im Weltkriege oft mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen hatten, da häufig jede gewohnte Voraussetzung für die Bewältigung des Betriebes fehlte, so daß diese nur mit der größten Anstrengung möglich war. Eine von diesen Voraussetzungen — und nicht die unwichtigste — wird immer gut eingearbeitetes Personal bleiben. Aber gerade hierin trat mit zunehmender Länge des Krieges ein stets größerer Mangel ein. Das war kein Wunder, da die geschulten Kräfte der Eisenbahn auf allen weitverzweigten Kriegsschauplätzen wirken mußten. Diesem schwerwiegenden Mangel zu begegnen, war eine Aufgabe, die viel Überlegung verlangte. Besondere Maßnahmen waren erforderlich, als bei den Vorkehrungen zum deutschen Frühjahrsangriff 1918 die Übernahme weiterer Eisenbahnlinien vorbereitet und nachher auch ausgeführt werden mußte. Wie man dieser Schwierigkeiten bei der Neueinrichtung eines Betriebsamtes Herr zu werden versuchte, mögen die folgenden Erinnerungen des Verfassers darlegen. Ähnliche Erfahrungen werden die anderen Amtsvorstände, die dieselben Aufgaben hatten, auch gemacht haben, selbst wenn im einzelnen andere Wege zum gleichen Ziele eingeschlagen wurden.

Damals war die Heimat so weit wie möglich vom Personal ausgepumpt, Ersatz an Eisenbahnern war dorther nicht zu beziehen. Es standen nur zwei Wege offen, um Kräfte freizumachen; beide wurden beschritten: Einmal wurden von der Kampftruppe aus ruhigen Frontstellen alle Eisenbahner der Eisenbahn zur Verfügung gestellt. Dieser Weg schien vom Eisenbahnstandpunkt aus der gangbarste und der am meisten versprechende zu sein. Daß er es durchaus nicht war, wird sich zeigen. Die zweite Möglichkeit war die, daß im ganzen besetzten Gebiet, vorwiegend im Etappengebiet, aber auch weiter vorn, alles irgend entbehrliche Personal herausgezogen wurde. Daß besonders diese letzte Maßnahme ganz außerordentliche Bedenken erregte, ist ohne weiteres klar, besonders wenn man erwägt, daß schon an sich kein Personalüberfluß vorhanden war. Selbstverständlich hatte sie für die abgebende Stelle eine Verwässerung des Personals zur Folge. Dabei war es menschlich begreiflich, daß nicht gerade die besten Kräfte zur Abgabe ausgesucht wurden, trotz aller gegenteiligen Befehle. Möglich war diese Freimachung nur durch gut vorbereitete Aus- und Höherbildung aller Kräfte, so daß jeder irgend Geeignete allmählich einen höheren Posten übernehmen konnte, vom einfachen Arbeiter angefangen, der sich verhältnismäßig am leichtesten ersetzen ließ. Um das zu ermöglichen, wurden einheimische Kräfte in weitgehendem Maße herangezogen und außerdem jede mögliche männliche durch eine weibliche Kraft ersetzt. Natürlich war auch eine Vergrößerung der Amtsbezirke erforderlich, um Amtsvorstände und Büropersonal für neue Ämter zu gewinnen.

Über die Einteilung der Ämter ist einiges zu sagen: Im Bewegungskriege folgten der Kampftruppe die militärisch ausgebildeten und organisierten Eisenbahnbetriebskompagnien für den eigentlichen Betrieb und die sogenannten mobilen Maschinenämter für den Maschinendienst. Die anders geartete Bezeichnung dieser letzteren erklärt sich daraus, daß keine Maschinenkompagnien planmäßig vorgesehen waren, sondern daß diese Ämter erst aus abkommandierten Mannschaften — den für den Lokomotivdienst geeigneten Fachleuten — zusammengesetzt wurden*). Diese Ämter wurden weiter rück-

*) Vergl. auch: Bode, das Feldeisenbahnwesen — Glasers Annalen 1920 Nr. 11.

wärts durch die naturgemäß viel größeren Ämter mit Eisenbahnbeamten abgelöst. Im Stellungskrieg hatten die Betriebskompagnien nur den Betrieb an den vorderen Strecken (Spitzenstrecken) zu führen, während das übrige Gebiet von Ämtern nach preußischem Muster besetzt war. Bei dem geplanten Vormarsch im Frühjahr 1918 mußten nun die Betriebskompagnien abgelöst werden, um ihre eigentliche Aufgabe, den Betrieb hinter der Kampftruppe im Bewegungskrieg, zu übernehmen. Es geschah dies dadurch, daß der Front entlang die Kompagnien durch die „zivilen“ Ämter ersetzt wurden. Diese mußten zum Teil neugebildet werden, zum Teil wurden die bestehenden Ämter vergrößert.

Dementsprechend erhielt in den ersten Apriltagen 1918 eine Anzahl Amtsvorstände der Militäreisenbahndirektion 1 den telegraphischen Befehl, diese neuen Ämter einzurichten und die Kompagnien sobald wie möglich freizumachen. Die Grenzen der neuen Ämter waren in dem anordnenden Telegramm angegeben. Danach hatte Verfasser sein bisheriges Amt in Valenciennes abzugeben und ein neues in Douai einzurichten. Abzulösen waren zwei vereinigte Betriebskompagnien mit ihren sämtlichen Strecken bis auf einen Spitzenbahnhof, von den beiderseits anstoßenden Nachbarkompagnien eine Anzahl kleinerer und mittlerer Bahnhöfe und von den rückwärtsliegenden „zivilen“ Ämtern ein großer und mehrere kleinere Bahnhöfe mit den zugehörigen Strecken. Diese letzteren waren die einzigen, auf denen das Personal blieb, während die anderen alle neu besetzt werden mußten.

Zum besseren Verständnis müssen wir uns hier kurz die militärische Lage vergegenwärtigen: Der Vormarsch bei St. Quentin war angetreten und bis vor Amiens vorgetragen. Den Operationen vor Arras war ein Erfolg leider nicht beschieden gewesen, doch wurde infolge der Vorstöße im Raume von Lille auch da ein Fortschritt alsbald erwartet; also schien Eile zum Freimachen von Eisenbahnern geboten. Daher folgte sofort nach Eingang des Telegramms die Ausführung. Zunächst wurde der Inhalt der Telegramme durch wiederholte, eingehende Ferngespräche mit der M. E. D. ergänzt. Es wurde festgestellt, daß einmal das ganze Büro, dann aber auch Betriebspersonal aus den beiden Valencienner Ämtern soweit möglich mitzunehmen sei. Gleichzeitig wurde mitgeteilt, daß die ersten Kräfte des freigemachten Personals nach Douai bereits in Marsch gesetzt wären. Infolgedessen begannen unmittelbar darauf Verhandlungen, einmal mit den Führern der abzulösenden Kompagnien über die Verteilung des eintreffenden Personals, dann mit dem Vorstand des Betriebsamts I in Valenciennes, der das bisherige Amt II mitübernehmen mußte, über die freizumachenden Beamten. Vorausgeschickt sei, daß alle diese vielen Besprechungen sich glatt erledigten, da alle beteiligten Herren die wichtige Sache über persönliche Unbequemlichkeiten stellten. Ihrer Mithilfe war die glatte Erfüllung des übertragenen Auftrags mit zu danken. Auf das Ergebnis der Verhandlungen selbst muß näher eingegangen werden, da es wesentlich für die Besetzung des übernommenen Amtes war. Zunächst die Freimachung der Kräfte aus den beiden Valencienner Ämtern. Es ist klar, daß diese große Schwierigkeiten machte, denn einmal war der Personalbestand nicht reichlich, dann wurden schon viele Arbeiten von Kräften ausgeführt, die eigentlich für geringwertigere Leistungen vorgesehen und ausgebildet waren. Außerdem sollte man nicht bloß gutes Unterpersonal, sondern in erster Linie auch tüchtige mittlere Beamte, darunter Vorsteher und Fahrdienstleiter und auch Bahnmeister freimachen, um dadurch die Mängel der sonst überwiesenen Bediensteten auszugleichen. Ermöglicht wurde trotzdem die Freigabe nur durch Einschränkung der Betriebsmöglichkeiten, indem Nebenstrecken zum Teil stillgelegt wurden, zum Teil Kreuzungs- oder Überholungsmöglichkeiten ausgeschaltet oder auch Verbindungsbogen zum Abschneiden von Spitzkehren in Bahnhöfen zeitweilig außer Betrieb gesetzt werden mußten. Die Entnahme jedes einzelnen Mannes bedurfte sorgsamer Überlegung, da die Hauptstrecken in ihren Betriebsmöglichkeiten nicht wesentlich beeinträchtigt werden durften. Weil aber bei Neubesetzung von Bahnhöfen immer mehr Arbeit zu leisten ist, als bei Fortführung des Betriebes mit eingearbeitetem, bodenständigem — soweit dieser Ausdruck im Kriege anwendbar — Personal, wurden verschiedene der besten Kräfte freigemacht, um so mehr, als sich inzwischen bei dem von auswärts überwiesenen Personal verschiedene Mängel herausstellten, die unten dargelegt werden sollen. Gleichzeitig mit diesen Verhandlungen und Überlegungen ging die Einsetzung der von auswärts eintreffenden Kräfte, die ja, wie erwähnt, aus zwei Gruppen bestanden. Es sei hier gleich bemerkt, daß diese beiden Gruppen etwa gleich groß waren und jede ungefähr 400 Mann zählte, dazu kamen noch die Zugpersonale und eine Anzahl Kräfte auf den schon vorher von Zivilbeamten besetzten Bahnhöfen. Von diesen zwei Gruppen trafen die aus der Front gezogenen Eisenbahner zuerst ein und waren dementsprechend zuerst unterzubringen. Auch hierüber wurde, wie erwähnt, sofort mit den abzulösenden Kompagnieführern Fühlung genommen, da schon am Tage des Befehlseinganges ein kleiner Trupp eintraf. In den folgenden Tagen wurden diese bisherigen Frontsoldaten, die in Trupps von etwa 20 bis 100 Mann nacheinander eintrafen, durch den Amtsvorstand in Douai unter Unterstützung durch die Offiziere der Betriebskompagnien verteilt. Diese Verteilung war nicht einfach, da sich jetzt erst herausstellte, daß der größte Teil der überwiesenen Mannschaften für den Betriebsdienst nicht ohne weiteres zu gebrauchen war. Die Auswahl in den ruhigen Frontstellen geschah wohl in der Regel durch die Anfrage, wer Eisenbahner sei. Nun meldeten sich viele, die mit der Eisenbahn bisher nicht allzuviel zu tun gehabt hatten, um die Gelegenheit zu benutzen, aus der Front in den verhältnismäßig ruhigen Eisenbahndienst zu kommen. Dadurch wurden mancherlei ungeeignete Kräfte überwiesen, z. B. Arbeiter, die erst wenige Wochen vor ihrer Einberufung bei der Eisenbahn eingestellt waren, oder gar solche von Kleinbahnen ganz untergeordneter Bedeutung. Mittlere Beamte waren kaum, Unter- oder Hilfsbeamte nur wenige unter diesen Mannschaften. Es galt also, das geringe betriebliche Arbeitsvermögen nach Möglichkeit auszunutzen und so schnell wie möglich zu erhöhen. Das sollte dadurch geschehen, daß die neuen Eisenbahner den gut ausgebildeten Leuten der Betriebskompagnien zur örtlichen Ausbildung zugewiesen wurden. Die örtliche Ausbildung setzte in diesem Falle, wo es galt, so schnell wie möglich abzulösen, eigentlich schon besonders gute Fachkenntnisse voraus. Um diese festzustellen, wurde bei jedem neuen Trupp zunächst einmal angefragt, wer telegraphieren konnte und also im Zugmeldedienst sofort oder wenigstens alsbald brauchbar war. Das Ergebnis ermutigte nicht gerade. Bei dem größten ankommenden Trupp von fast 100 Mann z. B. waren vier, die geläufig, und zwei, die etwas telegraphieren konnten. Dann wurden die ausgesucht, die für Weichensteller- und für Rangierdienst sofort in Frage kamen, und entsprechend verteilt. Das Endergebnis der Verteilung dieser aus der Front überwiesenen Mannschaften war, daß nur geringwertige Betriebsposten besetzt werden konnten, und daß eine größere Anzahl zunächst noch als Arbeiter beschäftigt werden mußte, da sie sich für keine andere Stelle ohne weiteres eigneten. Der Mangel zwang jedoch dazu, Leute, die an sich brauchbar erschienen, sofort für bessere Posten neu auszubilden. Dazu wurden geweckte Mannschaften ausgesucht. Als einzige Richtschnur gab es zunächst nur den militärischen Grad, da angenommen wurde, daß die, die es beim Militär weiter gebracht hatten, auch im Eisenbahndienst ihren Mann stellen würden.

Leichter war schon die Verteilung der weiter rückwärts freigemachten Eisenbahner, bei denen ja grundsätzlich bekannt war, wie sie verwendet werden konnten, wenn auch zunächst noch nicht feststand, ob sie sich in jedem Falle für den zu besetzenden Posten eigneten. Das mußte sich eben herausstellen. Jedenfalls wurden sie zum örtlichen Einarbeiten den

Leuten der Kompagnie zugeteilt. Die schlimmsten Lücken und schwierigsten Stellen füllten die inzwischen freigemachten, gut bekannten und sorgfältig ausgewählten Beamten und Hilfsbeamten aus den Valencienner Ämtern aus. Aber auch dann blieben noch Lücken nach Zahl und Güte, da, wie erwähnt, die aus rückwärtigen Gebieten überwiesenen in vielen Fällen nicht gerade die besten waren. Diese Lücke mußte die vorgesetzte Direktion ausfüllen, indem ihr die noch nicht besetzten und noch fehlenden Stellen durch Fernsprecher übermittelt wurden. Hierzu wurden dann namentlich ausgesuchte bewährte Kräfte überwiesen. Nach etwa 10 Tagen war dann endlich das ganze Amt besetzt. Inzwischen waren, etwa 4 Tage nach Eingang des Befehls, die Arbeiten der Übergabe und der Loslösung des Personals in Valenciennes erledigt, so daß die endgültige Übersiedlung des Amtes selbst nach Douai erfolgen konnte und durch Fortfall der Reisen zwischen altem und neuem Amtssitz viel Zeit gewonnen wurde, die der Arbeit im neuen Amt zugute kam. Ebenso waren die wichtigeren Vorsteherstellen inzwischen besetzt, und diese Beamten waren natürlich in der Lage, die wesentlichsten Stellen von der Betriebskompagnie schon nach ganz kurzem Zusammenarbeiten zu übernehmen. Für den aus der Front gezogenen Teil der Bediensteten dauerte die notwendige Übernahmefrist länger, und schon jetzt zeigte sich an einzelnen Stellen die Nichteignung für den vorgesehenen Posten, so daß Wechsel eintreten mußten. Der Not gehorchend kam, wie erwähnt, an vielen Stellen schon von vornherein die örtliche Ausbildung einer völligen Neuausbildung gleich, und hier war die Übernahme einzelner Posten von der Betriebskompagnie nicht so schnell möglich. Infolge der zeitweise günstigen militärischen Ereignisse kam viel zu früh für diese Stellen des Betriebsdienstes der militärische Befehl, das Amt in ganz kurzer Zeit — bis zum nächsten Morgen — völlig durch die eigenen Leute zu übernehmen, die Betriebskompagnien also freizumachen. Vom betrieblichen Standpunkt war dieser Befehl eigentlich nicht durchführbar. Da aber die Kompagnien noch keinen Marschbefehl hatten, sondern an Ort und Stelle blieben, halfen an einzelnen Punkten die bisherigen Mannschaften noch aus, bis die Ausbildung einigermaßen betriebssicher vollendet war. Im Notfalle hätten diese Mannschaften den Kompagnien später folgen müssen.

Nachdem die einzelnen Vorsteher ihre Dienststellen übernommen hatten, mußten sie sofort ihr Personal fest in die Hand bekommen. Schon aus diesem Grunde wurde die Ablösung der Mannschaften der Kompagnien möglichst beschleunigt und geschah Posten für Posten, je nachdem sich die einzelnen Ablöser eingearbeitet hatten. Die Übernahme eines Bahnhofs durch die neuen Vorsteher wartete die völlige Ablösung der einzelnen Posten, die sich, wie gesagt, in einzelnen Fällen länger hinzog, nicht ab. Es war das dadurch möglich, daß im Einvernehmen mit den Führern der Kompagnien die vorläufig noch verbleibenden Leute, soweit erforderlich, den neuen Vorstehern dienstlich unterstellt wurden. Die Zahl dieser Leute nahm von Tag zu Tag ab.

Auf diese Weise war es möglich, das Amt in denkbar kürzester Zeit zu besetzen. Daß diese Besetzung jedoch nichts weniger als vollkommen war, ist ohne weiteres klar, wenn man bedenkt, daß bis auf einige Ausnahmen unbekanntes Personal auf wenig bekannte Bahnhöfe und Strecken verteilt werden mußte. Außerdem war die Zahl so bemessen, daß bei achtstündiger Schicht auf einzelnen schwierigen Posten der beiden großen Bahnhöfe und bei zwölfstündiger im übrigen Bezirk noch keine Ablösung für Krankheiten vorhanden war, gar nicht zu reden von den Vertretungen für Urlaub. Diese kamen zwar zunächst noch nicht in Frage, da vorläufig noch Urlaubssperre bestand, mußten aber vorbereitet werden. Vor allem wichtig war die Schaffung eines ausreichenden Ersatzes. Deshalb setzte denn auch sofort, nachdem die Bahnhofsvorsteher ihre Stellen übernommen hatten, eine umfangreiche Ausbildung des Personals ein. Alle Bahnhofsarbeiter, die Rotten- und Rangierkolonnen, auch weniger wichtige Weichenstellerposten, wurden, soweit irgend möglich, durch einheimische ersetzt und jeder irgend brauchbare Mann je nach Eignung und Neigung zunächst praktisch ausgebildet. Diese Ausbildung wurde den Vorstehern besonders ans Herz gelegt, damit auch der Unterricht, soweit durchführbar, nicht unterlassen würde. In diesem Zusammenhange sei bemerkt, daß späterhin nach Erledigung der dringlichsten Arbeiten ein gemeinsamer regelmäßiger Unterricht auf den größeren Bahnhöfen für die Bediensteten auch der benachbarten Stationen durch besonders geeignete Vorsteher und Bürobeamte des Amtes eingerichtet wurde. Dieser wurde mit gutem Erfolge durchgeführt, solange es die späteren ungünstigen militärischen Ereignisse gestatteten.

Jedenfalls war durch diese Ausbildung bald ein immer wachsender und immer besser werdender Ersatz geschaffen. Hand in Hand damit ging die Prüfung, ob jeder einzelne auch für seinen Posten geeignet war. Im Zusammenhang damit fand ein weitgehender Austausch des Personals statt. Hierbei ließen sich auch häufig billige Wünsche des Personals erfüllen, wodurch die Dienstfreudigkeit gehoben wurde. Vor allen Dingen waren auch bei den Versetzungen die Wünsche des Vorstandes des Verkehrsamtes zu berücksichtigen. Möglich waren diese Versetzungen nur dadurch, daß dem Amtsvorstand in gewissen Grenzen freie Hand gelassen war, weil es unmöglich gewesen wäre, für jede notwendige Verschiebung an die Direktion heranzutreten. Nötig war natürlich eine ständige, eingehende Prüfung des Bedarfs und Bestandes und außerdem der Fähigkeiten der einzelnen durch außerordentlich viele Reisen.

Es ist einleuchtend, daß von dem gesamten Personal unter diesen Umständen ganz besondere Arbeitsleistungen verlangt wurden, und es machte Freude zu sehen, wie sich jeder Mühe gab. Die meiste Arbeit lastete natürlich auf den Dienststellenvorstehern, von denen einzelne Bahnhofsvorsteher außer ihrem eigentlichen Bahnhof zuerst noch eine Anzahl kleinerer Nachbarbahnhöfe mitleiten mußten, weil es an geeigneten Bahnhofsaufsehern fehlte. Bis die dafür eingesetzten Kräfte genügend eingearbeitet waren, in dem Rangierdienst, Wagendienst, der Bedienung schwieriger Anschlüsse und dergleichen, mußten diese Vorsteher besonders auf ihren Posten sein. Ganz erhebliche Arbeitsleistungen hatten natürlich auch der Personalsekretär und Betriebskontrolleur des Amtes zu leisten. Günstig war, daß starke Verkehrsstöße in der ersten Zeit nicht vorkamen, so daß allen genügend Zeit zum Einarbeiten blieb. Wesentlich erschwerend dagegen waren für das Personal die außerordentlich zahlreichen Fliegerangriffe, die den Dienst erschwerten und die Ruhe der dienstfreien Zeit beeinträchtigten.

Zu den Vorbereitungen für den außergewöhnlichen Verkehr gehörte auch die Ausgestaltung der Bahnanlagen, soweit es mit eigenen Kräften und geringen Mitteln möglich war. Auf Grund der ganzen Betriebsaufgabe mußte zur gegebenen Zeit mit einem starken Durchgangsverkehr zu den Spitzenstrecken gerechnet werden, und es galt den auf diesen erfahrungsgemäß auftretenden Stockungen zu begegnen. Deshalb wurde besonders auf den Knotenpunkten noch eine Anzahl Gleise zum Aufstellen von Zügen oder zur Verbesserung der Rangieranlagen alsbald in Angriff genommen. Zivilarbeiter wurden von der Truppe in gewissem Umfange zur Verfügung gestellt. Die Ausführung lag bei den Bahnmeistern, die an sich schon lange Strecken und nicht eben zahlreiche Rottenführer hatten. Auch die Bahnunterhaltungsrotten bestanden zum größten Teil aus Einheimischen. Für alle diese Arbeiten mußte Ersatz an Rottenführern herangebildet werden, für den nur mehr oder weniger geeignete Rottenarbeiter zur Verfügung standen. In baulicher Beziehung kam noch der Ausbau zahlreicher Anschlüsse und deren Änderungen infolge anderweitiger militärischer Beanspruchung hinzu. Bei den betrieblichen Anordnungen und den baulichen Ausführungen war die Verkehrs-

form mit der vorgesetzten Direktion in dringenden Fällen denkbar einfach und oft durch ein Ferngespräch erledigt. Als Ergebnis ist festzustellen, daß die Aufgabe nur durch außerordentliche Selbständigkeit der Amtsvorstände und Dienststellenvorsteher gelöst werden konnte. Es war dadurch möglich, in wichtigen Fällen sofort die verantwortliche Entscheidung zu treffen.

Zu erwägen wäre, ob nicht auch im Frieden den ausübenden Ämtern und Dienststellen eine größere Selbständigkeit betrieblich und auch in Personalfragen gegeben werden könnte, weil dadurch einmal der Schriftverkehr vereinfacht und andererseits die Dienstfreudigkeit gehoben werden könnte.

Möglich war die Durchführung der Einrichtung und des Betriebes unter den erschwerenden Umständen nur durch besondere Pflichttreue und Hingabe des gesamten Personals, und es muß betont werden, daß diese auch beim einfachen Mann ausgezeichnet waren. Bestrafungen waren sozusagen nicht erforderlich. Wenn man bedenkt, daß diese Zeit kaum zwei Jahre zurückliegt, kann man es kaum fassen, daß eine derartige Änderung in der Auffassung der Pflicht möglich ist. Daraus kann man die Hoffnung ableiten, daß der jetzige Zustand nur eine Krankheitserscheinung ist, und daß Pflichttreue und Arbeitsfreudigkeit endlich wieder zurückkehren. Es muß bald sein, wenn es nicht zu spät sein soll.

Cassel, Juli 1920. Kümmell, Regierungsbaumeister.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Ausschuß zur Prüfung der technischen und finanziellen Verhältnisse der Reichseisenbahnen.** Dem Reichstage ist ein Schreiben des Reichsverkehrsministers Gröner zugegangen, wonach den Wünschen des Reichstages entsprechend ein Ausschuß zur Prüfung der technischen und finanziellen Verhältnisse der Reichseisenbahnen eingesetzt worden ist. Ihm sollen neben Verkehrssachverständigen 12 Reichstagsabgeordnete und 12 Mitglieder des Reichswirtschaftsrats angehören.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichsverkehrsministerium hat unterm 20. Juli einige Änderungen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung verfügt. Das Nähere geht aus der Bekanntmachung in Nr. 158 des Reichs-Gesetzblattes hervor.

— **Die Einstufung des Verkehrspersonals in die Besoldungsordnung und das Ultimatum der Eisenbahner.** Der Haushalts- des Inhalts, daß, wenn nicht bis 31. Juli nachmittags 3 Uhr den Beschlüssen seines Unterausschusses über die Einstufung des Verkehrspersonals in die Besoldungsordnung. Hierbei kam es zu einer lebhaften Auseinandersetzung, da die Vertreter der drei Eisenbahnerverbände ein Ultimatum eingereicht hatten, ausschuß des Reichstags beschäftigte sich am 30. Juli mit ihre Forderungen erfüllt seien, sie einen Demonstrationsstreik der Eisenbahner in ganz Deutschland in die Wege leiten würden.

Im Hinblick darauf erklärte der Reichsfinanzminister, daß er nun seine Bemühungen um eine Verständigung einstellen müsse, weil er dem Drucke dieser Organisationen nicht weichen könne; das gehe gegen die Autorität der Regierung gegen die Demokratie und das Parlament. Abg. Ersing (Zentr.) beantragte Aussetzung der Verhandlungen, da sich der Ausschuß nicht dem Diktat dieser Organisationsvertreter beugen könne. Ähnlich äußerte sich eine Anzahl anderer Redner. Abg. Dr. Pachnicke (Dem.) erklärte, sachlich wäre eine Einigung jetzt leicht gewesen. Nachdem aber dieses Schriftstück der drei Organisationen an die Reichsregierung und den Haushaltsausschuß gelangt sei, beantrage er, die Verhandlungen auszusetzen, bis die Organisationen von dieser offenbar durch Unberufene erhobenen Drohung mit dem Demonstrationsstreik zurückgetreten seien. Obwohl die Abgg. Kotzur (Soz.), Schuldt (Dem.) und Dr. Hoefle (Zentr.) feststellten, daß die ihnen nahestehenden Organisationen von dem Ultimatum nicht verständigt seien und auch deren Vorstände nichts davon wüßten, beschloß der Ausschuß, die Verhandlungen über diese Angelegenheit abzubrechen, bis die Sache geklärt und das Ultimatum förmlich zurückgezogen sei.

Im Haushaltsausschuß des Reichstages gab Reichsfinanzminister Dr. Wirth folgende Erklärung ab:

„Als wir in die Beratung des Umbaues der Reichsbesoldungsordnung schon vor Wochen eintraten, habe ich von meiner Auffassung über die Lage kein Hehl gemacht. Ich habe von Anfang an den Standpunkt vertreten, daß das Unglück, das durch die Besoldungsordnung der Länder angerichtet ist, ausgeglichen werden muß durch einen Umbau der Reichsbesoldungsordnung. An diesem Standpunkt halte ich noch heute fest. Ich habe mich in den letzten Tagen lebhaft um einen Ausgleich in der von mir angedeuteten Richtung bemüht. Ohne jede Voreingenommenheit, rein sachlich, habe ich den Ausgleich fördern wollen. Ich sehe mich nun plötzlich in dieser meiner Arbeit gestört durch ein Ultimatum vom 30. Juli, das dem Reichsverkehrsministerium und damit der Reichsregierung überreicht worden ist. Ich werde es zur Kenntnis des Haushaltsauschusses bringen.

„Die Vertreter der Groß-Organisationen des Deutschen Eisenbahnpersonals haben von der Auslegung des Beschlusses des Haushaltsunterausschusses vom heutigen Tage, wonach die Höhertufung der Eisenbahnbeamten erst bei der Revision im Herbst 1920 erfolgen soll, Kenntnis erhalten. Sie vermögen unter diesen Umständen nicht mehr ihre Mitglieder vom Rücktritt in den Landesdienst zurückzuhalten, und haben die Absicht, im Laufe der nächsten Woche zunächst einen Demonstrationsstreik des gesamten deutschen Eisenbahnpersonals einzuleiten, falls die Groß-Organisationen bis Sonnabend, den 31. Juli 1920, nachmittags 3 Uhr vom Haushaltsausschuß des Reichstags und von der Reichsregierung keine befriedigende und bindende Erklärung über die alsbaldige Erfüllung ihrer Wünsche erhalten.

Deutscher Eisenbahnerverband,
Reichsgewerkschaft Deutsch. Eisenbahnbeamt. u. Anwärter,
Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner u. Staatsbediensteten.“

Ich stehe mit tiefer Betrübnis vor einer solchen Kundgebung. (Lebhafte Zustimmung.) Das ist das Ende der Demokratie. Ich stelle fest: Ein Unterausschuß beschließt, und ehe der Hauptausschuß darüber Beschluß gefaßt hat, können es die Beamten über sich bringen, der Regierung ein Ultimatum in solcher Form zu überreichen, obwohl die Herren wissen, daß der Reichsfinanzminister und der Reichsverkehrsminister sich auf das äußerste bemühen, eine Einigung in dieser Frage zu erzielen. Ich erkläre Ihnen, daß ich nach diesem Vorkommnis meine Vermittlungsaktion vorerst nicht weiterführen kann, und daß ich als Finanzminister nicht in der Lage bin, die Ausführung der von mir erstrebten Einigung durchzuführen, solange dieses Ultimatum nicht zurückgezogen wird. Ich setze dafür meine ganze Stellung ein, und ich verzichte auf das Amt, das ich heute zu führen die Ehre habe, wenn von den Eisenbahnerorganisationen in dieser Form mit der Regierung verhandelt wird. (Bravo!) Die Ausführungen des Herrn Staatssekretärs von Stieler unterschreibe ich Wort für Wort. Sie erkennen daraus, wie meine Stellung ist. Es hat keinen Wert, wenn Sie hier den Beamten einen Trostwechsel auf das Spätjahr übergeben. Es soll doch mit dieser Aktion eine politische Beruhigung erzielt werden. Wenn man aber das Ziel im Auge hat, muß man auch die Mittel wollen, und die Mittel bestehen eben nicht in Worten, sondern in Taten. Darum sage ich: Wer Geld geben will, gebe es doch möglichst bald, damit die politische Wirkung auch erzielt wird. Das ist mein Standpunkt in der Sache. Den habe ich von Anfang an eingenommen, und den vertrete ich auch hier. Aber diesen meinen Standpunkt kann ich vorerst nicht mehr vertreten, nachdem mir die Beamten hier geradezu rückwärts den Dolch in den Rücken stoßen. Das kann ein Minister niemals ertragen. Dann sollen die Herren Beamten die Betriebe übernehmen und schauen, wie sie weiterkommen.

Ich erkläre Ihnen also: Ich könnte Beschlüsse des Haushaltsausschusses überhaupt nicht ausführen, ehe dieses Ultimatum nicht zurückgezogen ist, denn das geht gegen die Ehre nicht nur des Ministers, sondern der gesamten Regierung und der gesamten Volksvertretung.“ —

Es gewinnt immer mehr den Anschein, als ob dem angeblichen Ultimatum der Eisenbahner, das am 31. Juli zum Abbruch der Verhandlungen über die Einstufung des Verkehrspersonals im Haushaltsausschuß des Reichstages führte, nicht die schwerwiegende Bedeutung zukäme, die man ihm anfänglich beizumessen berechtigt war. Das geht aus den nachstehenden Meinungskundgebungen maßgebender Faktoren der Eisenbahner-Organisationen hervor, nach denen es sich um das übereilte Vorgehen einiger Unterorganisationen gehandelt zu haben scheint.

Vom Vorstand des Deutschen Eisenbahnerverbandes wird dem „Vorwärts“ geschrieben:

„Im Haushaltsausschuß und im Plenum des Reichstags teilte am Sonnabend der Reichsfinanzminister mit, daß ihm am Freitag ein Ultimatum von drei großen Eisenbahnerverbänden übermittelt wurde. Es hieß darin, daß die Forderungen der Verkehrsbeamten bis Sonnabend mittag 3 Uhr erfüllt sein müßten, widrigenfalls ein Demonstrationsstreik proklamiert werden würde. Der Deutsche Eisenbahnerverband, der 550 000 Mitglieder umfaßt, hat sich in seiner Vorstandssitzung am Sonnabend mit der Angelegenheit befaßt und das Vorstandsmitglied Abg. Kotzur, beauftragt, dem Parlament mitzuteilen, daß er mit diesem Ultimatum nichts zu tun habe. Im Gegensatz hierzu gab der Abg. Dr. Hoefle (Zentr.) für die Christliche Eisenbahnergewerkschaft die Erklärung ab, daß der Vorstand dieser Organisation hinter dem Ultimatum stehe. Für die Demokraten erklärte Herr Schuldt, daß der Vorstand der Reichsgewerkschaft der Beamten dazu keine Stellung genommen habe. Demnach hat der Vorstand der Christlichen Eisenbahnergewerkschaft das Ultimatum für notwendig gehalten in einem Augenblick, wo — wie wir festgestellt haben — die restlose Erfüllung der Eisenbahnerforderungen gesichert war. Das Ultimatum hat leider eine Verzögerung um einige Tage gebracht, weil der ganz ungewöhnliche Vorgang den Reichsfinanzminister zu der Erklärung veranlaßte, daß es mit der Ehre eines Reichsministers und Parlaments unvereinbar sei, darauf Rücksicht zu nehmen.“

Der Zentrumsabgeordnete Dr. Hoefle vom Elberfelder Verband hat aber inzwischen, wie die „Germania“ erfährt, mit den Eisenbahnergewerkschaften verhandelt, die sich auf folgende Erklärung geeinigt haben:

„Die Großorganisationen des deutschen Eisenbahnpersonals haben weder dem Reichstag noch der Regierung, noch dem Verkehrsministerium gegenüber Mitteilungen über beabsichtigte gewerkschaftliche Maßnahmen gemacht. Der als „Ultimatum“ bezeichnete Beschluß stellt nur Richtlinien für die Großorganisationen dar. Eine Zurücknahme eines Ultimatums kann, da ein solches nicht vorliegt, nicht in Frage kommen.“

— **Verkehrsforderungen für Ostpreußen.** Die ostpreußische Landwirtschaftskammer erhebt, wie die „Dt. Allg. Ztg.“ schreibt, frühere von ihr und anderen Behörden und Interessenverbänden gemachte Vorschläge zusammenfassend und ergänzend, folgende Forderungen:

Um die Verkehrsverhältnisse in Ostpreußen zu verbessern, ist zunächst erforderlich, daß billigere Staffelsätze für den Fracht- und Güterverkehr und für den Verkehr der Provinz Ostpreußen mit den übrigen Teilen des Deutschen Reiches herbeigeführt würden. Dieses könnte durch einen Ausbau der schon bestehenden Rohstofftarife in einer den geschäftlichen Verkehr Ostpreußens begünstigenden Weise sowie durch die Einführung von Staffeltarifen auch für andere Güter erreicht werden. Besonders ist die Einführung der Staffeltarife bei der exponierten Lage der Provinz Ostpreußen zum übrigen Deutschen Reiche ein durchaus berechtigtes Verlangen der Bevölkerung, da bei den hier in Frage kommenden sehr großen Entfernungen die Unkosten der Eisenbahnverwaltung sich verhältnismäßig geringer stellen als bei kleineren Entfernungen. Es würde dadurch ein Ausgleich der ungünstigen geographischen Lage der Provinz zum Reiche erreicht werden. Ferner muß eine Verbesserung des Verkehrs dadurch angestrebt werden, daß in bestimmten Abschnitten Sonderzüge und Gesellschaftsfahrten zu wesentlich ermäßigten Preisen eingerichtet werden. Es dürfte hierbei zweckmäßig erscheinen, schnellfahrende Züge mit Durchgangswagen dritter und vierter Klasse, zu denen Rückfahrkarten zu einfachen Sätzen ausgegeben werden müssen, einzuführen. Diese Züge müßten mindestens einmal in der Woche von Ostpreußen nach Berlin und umgekehrt verkehren. Außerdem kämen noch Staffeltarife für Personenfahrten von Ostpreußen nach den wichtigeren Orten des übrigen Deutschlands in Frage. Schließlich dürfte sich die Einführung von Gesellschaftsfahrten innerhalb der Provinz und von Ostpreußen nach dem übrigen Deutschland und zurück empfehlen. Diese Erleichterungen des Verkehrs würden wesentlich dazu beitragen, die durch die Verhältnisse gelockerte Verbindung Ostpreußens mit dem Reich zu festigen und den so sehr notwendigen nationalen Zusammenhang zu stärken. Eine weitere Verbesserung des Verkehrs ist auch dadurch notwendig, daß in die D-Züge Eydtkuhnen-Berlin und Berlin-Eydtkuhnen ein D-Wagen angehängt wird, der auf der Strecke Memel-Tilsit und Insterburg läuft.

— **Zum Streik bei der Brölthaler Eisenbahn und Heisterbacher Thalbahn.** Der Streik, der bei der Brölthaler Eisenbahn und Heisterbacher Thalbahn am 11. v. M. beschlossen worden war, ist durch ein am 28. v. M. mit den Arbeitnehmern getroffenes Abkommen beendigt worden. Das Abkommen erstreckt sich auf eine von uns bereits früher zugesagte Brot- und Kartoffel- sowie Besatzungszulage. Die Regelung sonstiger Forderungen wird den dazu berufenen Schiedsinstanzen überlassen. Der Dienst ist am 30. Juli früh wieder aufgenommen worden.

— **Polnische Verkehrssperre gegen Danzig.** Aus Danzig wird unterm 29. Juli gemeldet: Die Weigerung der Hafenarbeiter, die für Polen bestimmte Munition zu verladen, hat zu dem Beschluß der Pommerellenschen Arbeiterverbände geführt, die Gütersperre über Danzig als Repressalie zu verhängen. Der Beschluß ist seit gestern in Kraft. Die gesamte Güterzufuhr aus dem früher westpreußischen Gebiet nach Danzig stockt; hingegen wird der Güterverkehr aus Polen nach Deutschland mit allen Kräften gefördert. Die polnischen Eisenbahnbehörden erklären, daß sie diesem Vorgehen machtlos gegenüberstehen.

— **Errichtung einer Abwicklungsstelle in München.** Nach § 27 des Staatsvertrags über die Übertragung der Staatsbahnen auf das Reich und Schlußprotokoll zu § 27 können zur Abwicklung der Restgeschäfte, die sich aus dem Übergang der Staatsbahnen auf das Reich ergeben, Abwicklungsstellen errichtet werden. Diese Abwicklungsstellen sind Landesstellen und unterstehen den Landesministerien. Zu den Aufgaben der Abwicklungsstellen gehören unter anderem: 1. Die Feststellung der Abfindung und des Umfangs der Abtretung sowie die Regelung des Eigentumsübergangs. 2. Die Vertretung des Landes in bezug auf die Rechte des Personals aus dem Staatsvertrage und die Behandlung der Angelegenheiten der nicht übertretenden Beamten. 3. Die Vertretung der Landesinteressen bei der Durchführung der organisatorischen Maßnahmen gemäß den Bestimmungen im Schlußprotokoll zu § 24 des Staatsvertrags. Nach einer Entschließung des Reichsverkehrsministers vom 20. Mai 1920 werden die Beamten der Zweigstellen zur Sicherstellung der sachgemäßen Bearbeitung aller Angelegenheiten der Abwicklungsstellen ermächtigt, den Beamten der Abwicklungsstellen Auskunft auf den verschiedenen Fachgebieten zu erteilen. Den Beamten der Abwicklungsstellen, die durch ihre Geschäfte in diesen nicht voll ausgenützt werden, können solche Geschäfte der Reichseisenbahnverwaltung zugeteilt werden, bei denen ein Widerstreit ihrer verschiedenen Aufgaben (Reichs- und Landesaufgaben) nicht in Frage kommen kann.

Es ist daher eine Abwicklungsstelle für Bayern errichtet worden, die hinsichtlich der zu 1. und 2. bezeichneten Geschäftsgebiete dem Staatsministerium der Finanzen, hinsichtlich der Aufgaben zu 3. dem Staatsministerium für Handel, Industrie und Gewerbe unterstellt wird. Diese Ministerien werden in allen einschlägigen Fragen miteinander ins Benehmen treten. Die Adresse lautet: „Abwicklungsstelle der vormaligen bayerischen Staatseisenbahnen in München, Verkehrsministerialgebäude, Arnulfstraße 32.“ Der Abwicklungsstelle sind zugeteilt: Ministerialdirektor Dr. v. Graßmann, Ministerialrat Geheimer Rat v. Völcker und Oberbahnverwalter Ölschlägel. Von der Zuteilung eines besonderen Personalreferenten wird zunächst abgesehen. In der Behandlung der den Beamten der Abwicklungsstelle nach den bestehenden Geschäfts- und Arbeitsverteilungsplänen zugeteilten Geschäftsaufgaben tritt eine Änderung vorläufig nicht ein.

Für die Überleitung des Personals aus dem Landesdienst in den Reichsdienst, besonders für die mit der Einstufung des Personals in die Reichs-Besoldungsordnung und mit der Gehaltsfestsetzung zusammenhängenden Geschäfte ist eine „Überleitungsstelle bei der Zweigstelle Bayern des Reichsverkehrsministeriums in München“ gebildet worden, die ihre Aufträge sowohl von dem Referenten der Zweigstelle als auch von denen der Abwicklungsstelle erhält.

— **Zur Verkehrslage auf den deutschen Eisenbahnen** schreibt die Reichshauptstädt. Korresp.: Bekanntlich ist Deutschland durch das Abkommen von Spa gehalten, an die Feindmächte monatlich 2 Millionen t Kohlen abzuliefern. Durch diese Verpflichtung wird nicht nur unsere Industrie auf das schwerste bedroht, sondern auch der Verkehr auf den deutschen Eisenbahnen. Infolge des anhaltenden Rückganges im Wirtschaftsleben sind die Verkehrsanforderungen an die deutschen Eisenbahnen zurzeit erheblich gesunken, so daß eine merkbare Entspannung der Verkehrslage eingetreten ist. Eine ausreichende Belieferung mit Dienstkohlen konnte aber trotz aller Bemühungen der Eisenbahnverwaltung und trotz der Entspannung auch in diesem Sommer bisher nicht erreicht werden. In Anbetracht des kommenden Ernteverkehrs, des Winters und seiner Unbilden sind die Bestände nicht groß genug, um einen größeren Ausfall an Kohlen ohne Verkehrsschwierigkeiten decken zu können. — War die Verkehrslage auf der Eisenbahn vor Abschluß des Abkommens von Spa schon nicht günstig zu nennen, so wird sich durch seine Ausführung, zu der die Regierung

fest entschlossen ist, die Lage weiterhin erheblich verschlechtern. Bei der beabsichtigten Einhaltung des Kohlenabkommens droht, trotz etwaiger Mehrförderung auf den deutschen Zechen, die Gefahr einschneidender Einschränkungen des gesamten Eisenbahnverkehrs. Wie wir hören, beabsichtigt das Reichsverkehrsministerium nicht, schon jetzt einschränkende Maßnahmen anzuordnen. Die Winterfahrpläne, zu denen die Vorarbeiten jetzt beginnen, sollen nach Möglichkeit den gleichen Umfang wie die Sommerfahrpläne erhalten. Von der Kohlenablieferung des nächsten Monats wird es abhängen, ob diese Absicht ausgeführt werden kann oder nicht. Sollte es sich am Monatsende zeigen, daß die 2 Millionen Tonnen Kohle nicht voll haben erreicht werden können, so muß damit gerechnet werden, daß die Regierung Maßnahmen trifft, die unter allen Umständen die Ablieferung der vollen Menge sichern. Diese müssen dann aber zwangsläufig Verkehrseinschränkungen nach sich ziehen.

— **Paßerleichterungen für den Seeverkehr Swinemünde-Zoppot-Danzig.** Wie der Norddeutsche Lloyd mitteilt, sind von jetzt ab für den Seeverkehr Swinemünde-Zoppot-Danzig bemerkenswerte Paßerleichterungen zugestanden worden, bei denen es sich um folgendes handelt: Einwandfreien Reisenden, die vom Norddeutschen Lloyd ausgegebene Rückfahrkarten mit 8tägiger Gültigkeitsdauer vorlegen, wird Befreiung von Paß- und Sichtvermerkszwang gewährt. Es wird diesen an Bord gegen eine Pauschgebühr von 5 ℳ für jeden einzelnen Fall ein Personalausweis nach dem vorgeschriebenen Muster ausgestellt, wozu der Reisende ein Lichtbild vorzulegen hat. Die Befreiung vom Sichtvermerkszwang erstreckt sich auf der Hin- und Rückreise nach Zoppot oder Danzig innerhalb der Gültigkeitsdauer der auf 8 Tage befristeten Rückfahrkarte. Die Personalausweise müssen von den Reisenden beim Wiedereintreffen des Dampfers in Swinemünde der Überwachungsstelle an Bord abgegeben werden. Reisende, die außerhalb des 8tägigen Ausflugsverkehrs den Dampfer benutzen, müssen im Besitz eines ordnungsmäßigen deutschen Reisepasses mit deutschem Sichtvermerk sein. Eines polnischen Visums bedarf es auf keinen Fall. Die Paß- und Personalkontrolle wird an Bord des Schiffes ausgeführt. In gleicher Weise werden auch die Zollabfertigungsgeschäfte durch an Bord des Dampfers „Grüß Gott" stationierte Zollbeamte während der Fahrt erledigt, so daß bei der Reise über den Seeweg nach Danzig Paß- und Zollerschwernisse irgend welcher Art nicht bestehen.

Hieraus geht hervor, daß die Lösung von Rückfahrkarten Swinemünde-Danzig eine Paßerleichterung mit sich bringt, wie sie in keinem anderen Verkehr mit dem Auslande besteht. Dem kurzfristigen Ausflugsverkehr von Berlin-Swinemünde nach Zoppot und Danzig dürfte durch diese Maßnahme besonders gedient sein.

— **Personalnachrichten.** Im Bezirk des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle München, sind in etatsmäßiger Weise berufen: der Direktionsrat der Eisenbahndirektion Ludwigshafen (Rhein) Hermann Roos in gleicher Diensteigenschaft an die Betriebs- und Bauinspektion Buchloe als deren Vorstand und der Eisenbahnassessor der Eisenbahndirektion Ludwigshafen (Rhein) Karl Theodor Bauer in gleicher Diensteigenschaft an die Betriebs- und Bauinspektion Homburg (Pfalz) als deren Vorstand.

Dem Vorstand der Betriebsinspektion Mannheim, Regierungsrat August Eisele, wurde die Stelle eines Mitglieds der Eisenbahn-Generaldirektion in Karlsruhe unter Belassung der Amtsbezeichnung Regierungsrat übertragen.

Österreich.

— **Die elektrische Zugförderung.** Bei Beratung des Gesetzes über die Einführung der elektrischen Zugförderung auf den Staatsbahnen hat sich Staatssekretär Dr. Pesta in der Nationalversammlung wie folgt geäußert: Der Staatssekretär gedenkt zunächst des verewigten Staatssekretärs Paul, der diesem Werke, das nunmehr der Gesetzgebung vorliegt, während der ganzen Zeit seiner Amtsführung seine Fürsorge zugewendet hat. Die Regierung wollte mit dem Ausbau der Wasserkräfte für den Betrieb der Eisenbahnen das Grundübel unseres daniederliegenden Wirtschaftslebens — die Kohlennot — an der Wurzel treffen. In einer Zeit, in der selbst die arbeitswilligsten Kräfte im Volke aus Besorgnis vor dem Versiegen ausgiebiger Arbeitsgelegenheiten in Kleinmut verfallen, muß es als Staatsnotwendigkeit gewertet werden, Arbeitsverdienste dort zu schaffen, wo die aufgewendeten Mittel in bleibende nutzbringende Werte umgesetzt werden, die in wirtschaftlicher Hinsicht den Vergleich nicht nur mit den heutigen riesenhaften, sondern auch mit wesentlich abgebauten Kohlenpreisen bestehen. Dies sei notwendig, sich vor Augen zu halten, um in der Kostenfrage nicht nur unter der Wirkung der Zahl zu stehen. Denn das Erfordernis von 5 Milliarden ist gewaltig, und selbst die Einsicht, daß sich die alle Preise des täglichen Lebens erfassende Teuerung hier von einer neuen Seite zeigt, kann nicht darüber hinweghelfen. Gelderfordernisse von diesem Umfange könnten nur im Anlehensweg gedeckt werden. Der Erfolg der Anleihe werde von den Sicherheiten mitbestimmt, die den Gläubigern geboten werden können. Unter diesem Gesichtspunkte sehe der Gesetzentwurf eine hypothekarische Belastung bestimmter Teile des Bahnbestandes vor und spreche weiter aus, daß das erlangte Kapital nur für Zwecke der Elektrisierung verwendet werden dürfe. Der Gesetzentwurf bezwecke nicht allein die Genehmigung des für den ersten Bauzeitabschnitt aufgestellten Arbeitsplanes im Wege der Gesetzgebung, sondern vielmehr auch die Beurkundung des Entschlusses der gesetzgebenden Gewalt zur Elektrisierung der Staatsbahnen überhaupt. Sie soll die großen Durchzugslinien des Gesamtnetzes schrittweise erfassen. Dieser Plan betrifft die Elektrisierung der Arlbergbahn und der Vorarlberger Bahn, der Salzkammergutbahn, der Westbahn in der Teilstrecke Salzburg-Wörgl und schließlich der Tauernbahn. Der Staatssekretär bezeichnet die vom Verkehrsausschuß der Nationalversammlung an der Regierungsvorlage vorgenommene Ergänzung durch Aufnahme eines die Vorarbeiten für die Elektrisierung der Strecke Wien-Linz-Salzburg betreffenden eigenen Gesetzesparagraphen als sehr begrüßenswert.

Die Ausführungsmöglichkeit für den weiteren Elektrisierungsplan, der sich ferner auf die Linien Amstetten-Selztal-Sankt Michael-Villach (einschl. St. Valentin-Klein-Reifling und St. Veit a. d. Glan-Klagenfurt), Selztal-Bischofshofen, Linz-Selztal, Wels-Passau und Hieflau-Eisenerz-Vordernberg erstrecke, sei unter der Annahme wesentlich gebesserter wirtschaftlicher Verhältnisse innerhalb eines Zeitraumes von 15 Jahren anzunehmen. Mit der Verwirklichung des auf 15 bis 20 Jahre verteilten Bauplanes werde der Gesamtkohlenbedarf für Zugförderung auf den Staatsbahnen um die Hälfte vermindert und damit Kolennot und Verkehrselend beseitigt sein.

Betreffs der Elektrisierung der Westbahn in ihrer niederösterreichischen Strecke sei die Staatsbahnverwaltung davon abhängig, daß der Plan des Baues von Donaukraftwerken zur Ausführung gelange. So sehr also die Staatsbahnverwaltung die Anzeichen für die Verwirklichung dieses Planes von dem Gesichtspunkte begrüßt, daß durch sie die schwierige Frage der Kraftversorgung der Westbahn und der Wiener Stadtbahn ihre Lösung fände, so wenig dürfe sie ihren anderswo bereits weit gediehenen Arbeitsfortschritt preisgeben, weil doch die Kohlenersparnis, wo immer sie erzielt wird, dem Gesamtnetze zugute kommt. Der Staatssekretär kommt zu dem Ergebnisse, daß die Zusammenhänge zwischen den wasserwirtschaftlichen, politischen und betriebstechnischen Voraussetzungen für die Aufstellung eines Elektrisierungsplanes untereinander so zwingender Natur seien, daß sich dieser Plan sozusagen organisch aus ihnen entwickle und kein Stein aus dem Gefüge genommen werden könne, ohne diese organische Einheit zu gefährden. Nicht ohne Stolz, als erste den Ausbau großer Wasserkräfte wahr zu machen, tritt die Staatsbahnverwaltung an ihre Aufgabe heran. Möge das öffentliche Gewissen sich dem Rufe nicht verschließen, der um Vertrauen in die Sache und um die Mittel zu ihrer Verwirklichung wirbt. Dann wird der Leidensweg, den das kohlenarme Österreich in zwei furchtbaren Wintern zurückgelegt hat, ein Weg ins Freie werden.

— **Der Verkehr auf der Westbahn.** Der Verkehr auf der Westbahn ist in der letzten Zeit dem Sommerreisebedürfnis entsprechend ausgestaltet worden. Bis Attnang geht jeden Tag ein Schnellzug, so daß es möglich ist, die Fahrt in das oberösterreichische und salzburgische Seen- und Luftkurortegebiet an jedem beliebigen Tage zurückzulegen. Der Zug wird abwechselnd in das Salzkammergut und nach Bad Gastein geleitet. Diese Einrichtung hat sich bewährt und wird während des ganzen Sommers hindurch beibehalten werden. Eine Weiterführung des bis Bad Gastein führenden Zuges bis Innsbruck, die an maßgebender Stelle beabsichtigt war, mußte unterbleiben, weil es sich ergab, daß der Zug auf der Strecke bis Gastein schon so belastet ist, daß die Aufnahme von Reisenden für weitergelegene Stationen nicht mehr möglich ist. Nach Innsbruck-Bregenz muß es daher vorläufig bei dem zweimal wöchentlich verkehrenden Schnellzuge bleiben, der aus betriebstechnischen Gründen angesichts der starken Inanspruchnahme jedesmal als Doppelzug mit Vor- und Hauptzug verkehrt. Außerdem wurde ein beschleunigter Personenzug eingeschoben, der um 1^{25} mittags von Wien abgeht und um 10^{00} abends in Salzburg eintrifft. Dieser

Zug soll dem Reisebedürfnis auf der Strecke Wien-Salzburg entgegenkommen. Seine Weiterführung nach Innsbruck ist nicht in Aussicht genommen.

Bezüglich der Schwierigkeiten, die sich dem Reiseverkehr wegen des Kartenverkaufes entgegenstellen, ist es sehr schwer, von der jetzigen Einrichtung des Verkaufes abzugehen und namentlich bei den Schnellzügen die Platzkarten aufzulassen, da in diesem Falle die Betriebssicherheit gefährdet würde und zu befürchten wäre, daß der Bahnhof vor Abgang des Zuges regelmäßig Schauplatz der wildesten Kämpfe würde. Dagegen ist man bemüht, den Schleichhandel mit Platzkarten nach Möglichkeit zu bekämpfen. Wer heute reisen will, muß seine Einreisebewilligung vorzeigen und erhält nicht mehr Platzkarten, als auf dieser Personen ausgewiesen sind. Auch werden die Personen, welche Platzkarten beheben wollen, genau kontrolliert und berufsmäßige „Ansteller" abgewiesen. Wenn trotzdem noch immer Platzkarten von Schleichhändlern um 300 bis 400 K. verkauft werden, so läßt sich das nicht ganz vermeiden, aber begünstigt wird dieses Gewerbe von der Eisenbahnverwaltung gewiß nicht.

— **Personentarif für die Wiener Stadtbahn und die Wiener Verbindungsbahn.** Für die ausschließlich dem Wiener Ortsverkehr dienenden Strecken Penzing bzw. Baumgarten-St. Veit a. W. - Oberhetzendorf - Hauptzollamt - Praterstern-Wien Nordbahnhof, Oberhetzendorf - Kaiser-Ebersdorf, Albern - Brigittenau - Floridsdorf wird mit Wirksamkeit vom 1. August ein einheitlicher Fahrpreis von 2 K. (Kinder 1 K.) ohne Unterschied der Entfernung eingeführt. Eine für das ganze oben angeführte Netz gültige Monatskarte kostet 100 K. Unter Auflassung der bisherigen ermäßigten Streckenkarten, die nur zu bestimmten Tageszeiten benutzt werden konnten, gelangen ermäßigte Streckenkarten für Angestellte und Arbeiter zum Preise von 40 K. zur Einführung. Der Preis der Schülermonatskarten wird 20 K. betragen. Die gleichen Fahrpreise gelten auch im Verkehr mit den Strecken Wien-Westbahnhof-Hütteldorf-Hacking, Wien-Nordbahnhof-Leopoldau und Kleinschwechat-Großschwechat.

— **Förderung der Ausnützung der Wasserkräfte.** Der Kabinettsrat hat in der Sitzung vom 15. v. M. auf Antrag des Staatssekretärs Dr. Ellenbogen die Beteiligung des Staates an der Oberösterreichischen Wasserkraft- und Elektrizitäts-aktiengesellschaft in Linz in der Weise beschlossen, daß der Staat ein Fünftel des mit 50 Millionen festgesetzten Aktienkapitals zeichnet und außerdem an der Rückbürgschaft für die Anlehensschuld von 200 Millionen Kronen bis zu einer Gesamthöhe von 40 Millionen Kronen beteiligt ist. Für die Kapitalbeschaffung und die Bürgschaften sind überdies das Land Oberösterreich, die Stadtgemeinde Linz, die Tramway- und Elektrizitätsgesellschaft Linz-Urfahr sowie die Österreichische Waffenfabriksgesellschaft verpflichtet. Dem Staate ist die Vertretung in den Verwaltungskörpern der Aktiengesellschaft in einem seiner Anteilnahme entsprechenden Verhältnisse vorbehalten. Die Oberösterreichische Wasserkraft- und Elektrizitätsaktiengesellschaft plant vorläufig den Ausbau eines Wasserkraftwerkes an der Großen Mühl.

— **Niederösterreichische Donauregulierungskommission.** Kürzlich hat eine Vollsitzung der niederösterreichischen Donauregulierungskommission unter dem Vorsitze des Staatssekretärs Heinl stattgefunden. Der Staatssekretär begrüßte zunächst die Kommission und ihre einzelnen Mitglieder aus Anlaß seiner Übernahme der Geschäfte des Amtes für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten und damit der Übernahme des Präsidiums der Donauregulierungskommission und schilderte in längerer Rede die dringenden Aufgaben, die in nächster Zeit im Interesse der Ausgestaltung der Donau durchzuführen sein werden. Er betonte insbesondere die Wichtigkeit, die der Donauwasserstraße als internationalem Verkehrswege von nun ab zukommen wird, und erklärte es nicht allein als ein österreichisches, sondern als ein internationales Interesse, daß der kraft seiner geographischen und handelspolitischen Lage zu einem erstrangigen Binnenhafen bestimmte Stapelplatz Wien nicht nur in seiner bisherigen Bedeutung erhalten, sondern darüber hinaus zu einem kräftig fortschreitenden Aufblühen gebracht werde. Zu diesem Zwecke werde es notwendig sein, bei Wien neue Lande- und Umschlagsplätze zu schaffen, da die bisher hierfür zur Verfügung gestandenen Uferplätze bereits vollständig in Anspruch genommen worden seien. Die von der Donauregulierungskommission hierüber ausgearbeiteten Pläne verdienten nicht nur aus diesem Grunde, sondern auch mit Rücksicht darauf eine zielbewußte Förderung, daß mit diesen baulichen Maßnahmen gleichzeitig auch die dringend notwendige Ausgestaltung des Hochwasserschutzes von Wien herbeigeführt würde. Der Staatssekretär erinnerte schließlich auch an die Bedeutung, die der Donau für Wasserkraftzwecke zukomme, und gab der Überzeugung Ausdruck, daß es den österreichischen Ingenieuren gewiß gelingen werde, die Rücksichten, die dabei auf die Schiffahrt, Geschiebeführung und den geregelten Wasserablauf zu nehmen sind, mit dem Ziele nach einer möglichst großzügigen Wasserkraftausnützung in Einklang zu bringen.

Allgemeines.

— **Ein Fünfländerflug.** Am 3. August wird, wie wir der B. Börs.-Ztg. entnehmen, unter dem Namen „Europa-Nord-West-Flug" die erste internationale Flugverbindung zwischen Schweden-Dänemark-Deutschland-Holland-England eröffnet. Die Flugstrecke beginnt in Kopenhagen bzw. Malmö und führt über Warnemünde-Hamburg, Bremen-Amsterdam nach London und zurück. Die deutschen Anschlußstrecken von und nach Kopenhagen, Malmö und Amsterdam werden von der Deutschen Luftreederei in Betriebsgemeinschaft mit der Svenska Lufttrafik Aktiebolaget in Stockholm, der Danske Luftfart-Selskab in Kopenhagen und der Koninklijke Luchtvaart Maatschappij voor Nederlanden Kolonien im Haag betrieben. Amsterdam-London betreibt genannte holländische Gesellschaft mit den englischen Gesellschaften Handley Page Company und Aircraft Transport & Travel Co. in London. Als Anmelde- und Auskunftsstellen in Deutschland gelten die Agenturen der Hamburg-Amerika-Linie.

Es wird zunächst in jeder Richtung dreimal wöchentlich geflogen. Die Flugzeuge nehmen Personen, Post und Güter mit. Zu diesem Zweck haben nicht nur zwischen den interessierten Luftreedereien, sondern auch zwischen den verschiedenen Luft-, Post- und Zollbehörden internationale Verständigungen stattgefunden. Der Flugplan macht es möglich, daß die aus den skandinavischen Ländern in Warnemünde eintreffende Frühpost am Nachmittag des gleichen Tages Holland und am nächsten Tage England erreicht. Die für Deutschland bestimmte Post hat in Warnemünde unmittelbaren Anschluß durch die tägliche Flugpost Warnemünde-Berlin, sofern sie nicht über die Flugstationen Hamburg und Bremen schneller ihrem Bestimmungsort zugeführt werden kann. Für den Rückflug sind die Flugzeiten derart gewählt, daß englische und holländische Frühpost ab Amsterdam noch am gleichen Nachmittag in Malmö und Kopenhagen zur Ablieferung oder Weiterbeförderung gelangt, während die für Deutschland bestimmte Post entweder über Bremen durch den Sablatnig-Flugdienst Bremen-Berlin oder über die Zwischenlandestationen der Deutschen Luftreedeei in Hamburg und Warnemünde abgeliefert bzw. der Bahnpost zur Weiterbeförderung übergeben wird. Es ist demnach möglich, um 8 Uhr morgens Kopenhagen zu verlassen und um 7 Uhr abends in Amsterdam einzutreffen; ebenso umgekehrt. Hierbei werden als Zwischenstationen Warnemünde, Hamburg und Bremen berührt. Am Morgen nach der Ankunft in Amsterdam kann der Fluggast nach London weiterfliegen und erreicht die englische Hauptstadt in drei Stunden.

Der Schriftleitung sind folgende Bücher zugegangen:

Zweigelenkrahmen aus Eisenbeton mit Berücksichtigung des veränderlichen Trägheitsmoments. Von Dr.-Ing. H. Kuball. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin. Preis 20 ℳ.

Die Ausrundung der Gefällsbrüche bei Straßen und Eisenbahnen. Von C. Zwicky, Professor an der Eidg. Technischen Hochschule. Buchdruckerei Vogt-Schild, Solothurn. Preis 2 Fr.

Die Maschinistenschule. Vorträge über die Bedienung von Dampfmaschinen und Dampfturbinen zur Ablegung der Maschinistenprüfung. Von F. O. Morgner, Chemnitz. Verlag von Julius Springer, Berlin. Preis 8 ℳ.

Die Privateisenbahnen in Bayern. Eine Betrachtung nach der geschichtlichen, technischen und wirtschaftlichen Seite. Von Baurat Theodor Lechner. Verlag R. Oldenbourg, München und Berlin. Preis 25 ℳ.

Führung der Berliner Hoch- und Untergrundbahnen durch bebaute Viertel vom technischen und städtebaulichen Standpunkt. Von Geh. Baurat P. Wittig, Berlin. Verlag Der Zirkel, Architektur-Verlag G. m. b. H., Berlin.

— **Berichtigung.** In dem Leitaufsatz der Nr. 49 befindet sich ein sinnentstellender Druckfehler. Es muß dort auf S. 559, rechte Spalte, Absatz 4, Zeile 12 von oben heißen „vorverkauft" statt „verkauft".

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Gebühren.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln) — (Tfv. 200).

Mit Gültigkeit vom 1. August 1920 ab werden erhöht:

1. die Mindestgebühren für die in Gera (Reuß) oder Wuitz-Mumsdorf erforderliche Umladung im Übergangsverkehr mit den Bahnhöfen der Gera - Meuselwitz - Wuitzer Eisenbahn,
2. die unter Kretschwitz und Reußengrube angegebenen Überführgebühren.

Näheres enthält die am 29. Juli 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn - Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 23. Juli 1920. (754)
Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. September 1920 wird die zwischen den Stationen Drebkau und Cottbus rechts der Bahnstrecke Großenhain-Cottbus gelegene Station Leuthen, welche bisher dem Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr diente, als Bahnhof IV. Klasse auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und Kleinvieh in einzelnen Stücken eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Rampe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird der Bahnhof IV. Klasse Leuthen in den Staats- und Privatbahn-Güter- und Tiertarif aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Halle (Saale), im August 1920. (758)
Eisenbahndirektion.

Am 1. Juli ist der zwischen den Stationen Tschicherzig und Radewitsch an der Bahnstrecke Kontopp-Züllichau gelegene Bahnhof Oberweinberge, welcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, als Bahnhof 4. Klasse auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern eröffnet worden.

Die Abfertigung von Wagenladungen, Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Die Entfernungen betragen
zwischen Oberweinberge und Tschicherzig 2 km,
zwischen Oberweinberge und Radewitsch 4 km.

Mit dem Tage der Eröffnung wird der Bahnhof 4. Klasse Oberweinberge in den Staats- und Privatbahn-Gütertarif und in den Staats- und Privatbahn-Tiertarif aufgenommen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Charlottenburg, 27. Juli 1920. (759)
Eisenbahndirektion Osten.

3. Güterverkehr.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Infolge Abtretung des Hultschiner Ländchens an die Tschechoslowakei sind die Stationen Beneschau (Oberschles.), Bolatitz, Deutsch Krawarn, Hultschin und Kuchelna in den Tarifheften 1, 2 und 4 mit sämtlichen Entfernungen zu streichen.

Breslau, den 24. Juli 1920. (756)
Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Teutoburger Wald-Eisenbahn.

Am 1. August ds. Js. tritt zum Binnentarif ein Nachtrag, enthaltend ermäßigte Frachtsätze, in Kraft.

Gütersloh, den 26. Juli 1920. (757)
Die Direktion.

Badischer Gütertarif. Deutsche Wechselgütertarife und Verkehr mit der Schweiz.

Die bekanntgegebene Einrichtung einer selbständigen Güterabfertigung in Basel Rbf ist auf 1. August 1920 noch nicht möglich. Den Zeitpunkt, an dem die Maßnahme durchgeführt wird, werden wir besonders veröffentlichen.

Karlsruhe, den 1. August 1920. (760)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr. Gemeinsames Heft.

Mit Gültigkeit vom 27. Juli 1920 werden die im Nachtrag II auf S. 18 für die Niederlausitzer Eisenbahn vorgesehenen Frachtzuschläge erhöht. Das frühere Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). Ferner wird der Landeskulturrat für Sachsen in Dresden als landwirtschaftliche Zentralstelle für die Ausstellung der Bescheinigungen für Zuchttiere einbezogen. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 27. Juli 1920. (752)
Eb.-Gen.-Dir. als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr badisch - schweizerischer Übergänge - Schweiz.

Der Verkaufspreis der am 1. August l. J. unter Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs erscheinenden Neuausgaben beträgt für den Gütertarif Basel Bad. Bf.-Schweiz 4,20 Fr. und für den Gütertarif Waldshut-Schweiz 4,40 Fr. Der Anhang, enthaltend die Bestimmungen und Frachtsätze für den Verkehr mit der Rhätischen Bahn und Chur-Arosa-Bahn, wird ebenfalls neu ausgegeben.

Ferner werden auf den 1. August zu den gemeinsamen schweiz. Ausnahmetarifen Nr. 3, 4, 6, 19 und 21 Nachträge ausgegeben, die die bereits angekündigten Frachterhöhungen der schweiz. Bahnen enthalten und zum Preise von 45, 50, 30, 50 und 50 Rappen ebenso wie die obengenannten Gütertarife bei unserem Verkehrsbüro und bei den beteiligten Stationen erhältlich sind. Umrechnungen bei Markzahlungen zum veröffentlichten Erhebungskurse.

Der Ausnahmefrachtsatz für rohe, kalzinierte Soda Rekingen-Basel Bad. Bf. bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg wird auf 119 Rappen für 100 Kilogramm erhöht.

Karlsruhe, den 27. Juli 1920. (753)
Eisenbahn-Generaldirektion.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Personentarif deutsche Reichseisenbahnen (Eisenbahngeneraldirektion Karlsruhe) — Eisenbahnen in Elsaß und Lothringen und Wilhelm-Luxemburg-Bahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1920 erscheint ein Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen den deutschen Reichseisenbahnen (Eisenbahngeneraldirektion Karlsruhe) einerseits und den Eisenbahnen in Elsaß und Lothringen und den Wilhelm-Luxemburg-Bahnen andererseits. Die „Vorläufigen Vorschriften für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen den Stationen der französischen Eisenbahnen einerseits und den deutschen Reichseisenbahnen (Eisenbahngeneraldirektion Karlsruhe) anderseits" werden dadurch aufgehoben.

Der neue Tarif ist in zwei Heften, A und B, als Schnittarif erstellt. Heft A enthält die allgemeinen Bestimmungen und die Preistafeln für den Verkehr mit den deutsch-französischen Grenzstationen Wintersdorf, Kehl, Breisach, Neuenburg und Haltingen Süd. Heft B enthält die Preistafeln für den Verkehr zwischen deutschen Stationen der Eisenbahngeneraldirektion Karlsruhe (ausgenommen Wintersdorf, Kehl, Breisach, Neuenburg, Haltingen Süd) und französischen Stationen.

Der durchgehende Zugverkehr über die Stationen Wintersdorf und Neuenburg ist noch nicht eröffnet. Die für den Verkehr mit diesen Grenzstationen im Heft A und über diese Stationen im Heft B vorgesehenen Schnittsätze treten daher erst mit der Aufnahme des durchgehenden Zugverkehrs über diese Stationen in Kraft.

Karlsruhe, den 28. Juli 1920. (755)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 56 | Berlin, den 7. August 1920. | LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 16 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 80 M. ,nach sämtlichen anderen Staaten für 90 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die Verlagsbuchhandlung von Julius Springer in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 56. | Berlin, den 7. August 1920. | LX. Jahrgang.

Inhalt:

Die Abrechnungsstelle des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

A. Entstehung.

Als während der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts in immer größerem Umfange ein unmittelbarer Verkehr zwischen den Eisenbahnverwaltungen auf Grund durchgehender, sogenannter direkter Tarife einsetzte, hatte dies zur Folge, daß die an diesen Verkehren und Verbänden beteiligten Verwaltungen in ständig zunehmender Weise ihre Fracht- oder Fahrgeldanteile gegenseitig austauschen mußten. Neben dem dadurch bedingten, nicht unerheblichen Schriftwechsel waren es besonders nach Wegfall der Portofreiheit (vom 1. 1. 1870 an) die den Eisenbahnverwaltungen entstehenden Kosten an Briefporto sowie für die Übersendung der Geldbeträge, die den Anstoß gaben, eine Vereinfachung dieses Teils des Abrechnungsgeschäfts zwischen den Verwaltungen anzustreben. In der Tat mußte auch der Umstand, daß vielfach dieselben Verwaltungen, die in dem einen Verbande als schuldende, in einem anderen Verbande als fordernde erschienen, und daß die Geldsendungen unabhängig voneinander hin- und hergingen, sehr bald den Gedanken zu einer Vereinfachung aufkommen lassen. Es kann in diesem Zusammenhange die gewiß bemerkenswerte Tatsache vermerkt werden, daß u. a. auch die Abrechnung der Militärtransporte sowie der Vergütung für Hergabe von Lokomotiven und Wagen für Kriegszwecke in den Jahren 1870/71 wesentlich mit dazu beigetragen hat, die Frage der vereinfachten Abrechnung einer beschleunigten Regelung zuzuführen.

Der im März 1870 durch Umfrage unter den Verwaltungen des Vereins zur Berücksichtigung empfohlene Vorschlag zur Vereinfachung des Abrechnungsgeschäfts *) ging in der Hauptsache dahin, daß alle Abrechnungsstellen der verschiedenen Verbände nach Fertigstellung der Monatsabrechnungen oder der Rechnungsabschlüsse die Endergebnisse an Schuld und Forderung für jede Verwaltung einer sogen. Generalsaldierungsstelle mitzuteilen hätten. Diese hätte für jede beteiligte Verwaltung ein laufendes Konto für Schulden und Forderungen zu führen und hierin die einzelnen angemeldeten Beträge fortlaufend zu buchen. Nach Zusammenstellung der Einzelbeträge zu einer Gesamtschuld und einer Gesamtforderung für jede Verwaltung sollte zwischen diesen Endsummen der „Saldo" gezogen, und damit für jede Verwaltung entweder ein Schuld- oder ein Forderungsbetrag ermittelt werden, der dann nach Anweisung der Generalsaldierungsstelle auszugleichen wäre. Bei dieser Umfrage wurde sodann neben der Saldierung aller Transporteinnahmen auch noch die von Wagenwiederherstellungskosten, Wagenmieten, Militärfahrgeldern und schließlich noch „die Saldierung aller sonstigen, nach dem Ermessen der zahlungspflichtigen Verwaltung dazu für geeignet gehaltenen Schuldposten" empfohlen.

Obschon die Verwirklichung dieser Vorschläge wegen der in die Augen springenden Vorteile eigentlich kaum hätte auf Widerstand stoßen sollen, fehlte es auch nicht an Stimmen, die ein dringendes Bedürfnis für die Schaffung einer Generalsaldierungsstelle nicht anerkannten, und die gewisse zusammenfassende Buchungen in den Hauptkassen für ausreichend hielten. Besonderen Schwierigkeiten begegnete namentlich die Wahl einer Verwaltung, die die Tätigkeit einer Generalsaldierungsstelle übernehmen sollte. Da die damalige geschäftsführende Verwaltung des Vereins, die Berlin-Anhaltische Eisenbahn, sich nicht zu dieser Übernahme verstehen konnte, schien die Verwirklichung des so bedeutsamen Gedankens eine Zeitlang gefährdet. Nebenbei wurde auf Grund gemeinsamer Beratungen von Kontrollbeamten zwischen 30 Verwaltungen des Vereins eine Vereinbarung über die „Einführung direkter Abrechnungen über die Wagenmieten im Verkehr zwischen den östlich von Berlin gelegenen Bahnen einerseits und den westlichen Bahnen Berlins andererseits vom 1. April 1871" geschaffen.

Schließlich kam zum 1. Oktober 1871 auf Grund freier Vereinbarung einzelner Verwaltungen des Vereins — zunächst beteiligten sich nur 21 Verwaltungen — eine Einrichtung unter

*) Der Vorsteher der Betriebskontrolle der damaligen Main-Weser Bahn, Inspektor Heidecker, hatte die Erlaubnis erhalten, seinen Vorschlag den Vereinsverwaltungen zu unterbreiten.

dem Namen „Generalsaldierungsstelle“ zustande, die, unter Leitung des Direktoriums der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahndirektion stehend, den Zweck hatte:

„die Begleichung der aus den Abrechnungen über die direkten Verkehre für die einzelnen Verwaltungen resultierenden Saldi, sowie sonstiger zur Saldierung geeigneter Schuldposten auszuführen.“

Die Kosten der Generalsaldierungsstelle wurden anfangs von allen beteiligten Verwaltungen zu gleichen Teilen getragen; vom Jahre 1874 ab wurde jedoch die eine Hälfte der Kosten nach der Gesamtsumme der beglichenen Geldbeträge, die andere Hälfte nach der Zahl der beglichenen Anmeldeposten verteilt.

Anfang der 80er Jahre machte sich wiederholt das Bestreben geltend, aus dieser freien Vereinbarung eine Vereinseinrichtung zu machen. Die Zahl der aus dem ganzen Vereinsgebiet beteiligten Verwaltungen war inzwischen auf fast 90 % gestiegen, und zwar gehörten von den deutschen Bahnen mit sehr geringen Ausnahmen alle, von den österreichisch-ungarischen Bahnen ungefähr 81 % und von fremdländischen Vereinsbahnen etwa 52 % der Generalsaldierungsstelle an. Der Übernahme als Vereinseinrichtung stellten sich zunächst zwei Hauptschwierigkeiten entgegen: 1. Die mit der Übernahme als Vereinseinrichtung verbundene Verpflichtung sämtlicher Vereinsverwaltungen, also auch der Bahnen von geringer Ausdehnung und Bedeutung, zum Beitritt wurde zunächst als zu weitgehend für diese Verwaltungen angesehen; 2. Der Beitrittszwang schien auch für jene österreichischen Verwaltungen unbequem, die als Mitglieder der Vereins-Generalsaldierungsstelle einer erhöhten Gefahr gerichtlicher Beschlagnahme ihres Saldos aus Anlaß der damals schwebenden sogen. Kuponprozesse ausgesetzt zu sein vermeinten. Schließlich wurden aber alle diese Bedenken überwunden, und im Jahre 1882 wurde die ursprünglich freie Vereinbarung als eine zwingende Vereinseinrichtung beschlossen und mit dem 1. April 1883 eingeführt. Die Kosten der Einrichtung gingen damit auf den Verein über. Hiermit wurde zu den schon bestehenden zweckdienlichen Einrichtungen im Verein eine neue geschaffen, die mit zu den bedeutendsten zu zählen ist, und deren Vorteile und Erleichterungen, wie bei kaum einer anderen Vereinseinrichtung, von allen Vereinsverwaltungen bis auf die Gegenwart täglich erneut als solche empfunden werden.

B. Wesen der Vereinsabrechnung.

a) Anmeldung und Kontierung.

Wie in dem vorhergehenden Abschnitt angedeutet wurde, schließt die Abrechnungstätigkeit im Verein an die Abrechnungen und Rechnungsabschlüsse der Abrechnungsbüros oder Verkehrskontrollen der einzelnen Verwaltungen oder Verwaltungsgruppen (Verkehrsverbände) an. Es darf als bekannt vorausgesetzt und braucht in diesem Zusammenhang nicht wiederholt zu werden, wie sich für die wichtigsten Abrechnungsgebiete im Eisenbahnwesen gewisse systematische Vereinbarungen über eine gleichmäßige Herstellung der Abrechnungsunterlagen herausbildeten. Eine besondere Stelle unter diesen nahmen von jeher nach Umfang und Wichtigkeit die Abrechnungen der Transporteinnahmen ein. Die Abrechnung der Transporteinnahmen im engeren Sinne, d. h. die Zusammenstellung der Fahr- und Frachtgeldanteile und die Berechnung von Schulden und Forderungen für jede zu einem bestimmten Verbandsverkehr gehörende Verwaltung, hat mit der Tätigkeit der Vereinsabrechnungsstelle nichts zu tun. Diese Abrechnung im engeren Sinne wird in der Regel bei der Verkehrskontrolle oder dem Abrechnungsbüro einer Verbandsverwaltung ausgeführt und bezweckt, in dem einzelnen Verbandsverkehr die einzelnen Schulden und Forderungen zu einer Gesamtschuld und einer Gesamtforderung für jede beteiligte Bahn zusammenzufassen und durch Abziehung der kleineren von der größeren Summe jeweils einen Endbetrag (Schuld oder Forderung) zu ermitteln.

Diese Endbeträge, die in ihrem Gesamtbetrage an Schuld mit dem an Forderung stets übereinstimmen müssen — weil ja jeder Schuld der einen Verwaltung die gleich hohe Forderung der anderen Verwaltung entspricht — bilden nunmehr die Anmeldung, das eigentliche Abrechnungsmaterial für die Vereinsabrechnungsstelle, dem dann nur noch zur Kenntlichmachung bestimmte Angaben (wie Bezeichnung des Verbandsverkehrs oder Gegenstandes, Abrechnungszeitraum) beizufügen sind. Die Anmeldungen, die nach ihrem Einlauf bei der Vereinsabrechnungsstelle mit einer laufenden Nummer versehen werden, bilden die Grundlage der Vereinsabrechnung. Diese kommt in der Weise zustande, daß auf dem für jede Verwaltung eingerichteten Konto die einzelnen Schuld- oder Forderungsbeträge der Einlaufsnummer nach hintereinander gebucht und für einen Abrechnungsabschnitt (halbmonatsweise) zusammengestellt werden. Auch hier wird am Schluß des Abrechnungsabschnitts die Schuld und Forderung jeder Verwaltung „saldiert“ und somit für jede Verwaltung nur ein einziger Endbetrag, entweder Schuld oder Forderung, ermittelt. Die Vereinsabrechnungsstelle vollzieht somit durch ihre Abrechnung im weiteren Sinne nur eine weitere und letzte Zusammenfassung von Schuld- und Forderungsbeträgen aus allen möglichen Veranlassungen zu einem einzigen Endergebnis für jede Verwaltung. Diesem Zweck entsprechend wurde die Vereinsabrechnungsstelle auch in der ersten Zeit — man möchte sagen, genauer und sinnfälliger — „Generalsaldierungsstelle“ genannt.

Die Vereinsabrechnung wird halbmonatlich aufgestellt und deshalb am 15. und letzten jedes Monats mittags 12 Uhr abgeschlossen. Die nach diesem Zeitpunkt eingehenden Anmeldungen werden in die Abrechnung für den nächsten Abrechnungsabschnitt aufgenommen. Für jede der zugelassenen Währungen (Mark-, Kronen-, Franken- und Rubelwährung; vgl. auch den besonderen Abschnitt „e Währungen“) wird eine besondere Abrechnung aufgestellt und nach dem vorerwähnten Verfahren für jede Verwaltung ein Endbetrag (Schuld- oder Forderungsrest) ermittelt.

b) Endergebnisse und deren Begleichung.

Die aus dem Beförderungsvertrage zwischen Eisenbahn und Reisenden oder Verfrachter oder aus anderen Anlässen hergeleiteten ursprünglichen Forderungen der Eisenbahnverwaltungen untereinander sind durch die Zusammenfassungen und Aufrechnungen in den Kontrollen und Abrechnungsbüros und endlich durch die letzte durchgreifende Saldierung in der Vereinsabrechnungstelle wiederholt umgewandelt (noviert), zum großen Teil durch die Aufrechnung von Schulden gegen Forderungen überhaupt verschwunden und getilgt. Die Bedeutung dieser Aufrechnungen tritt recht augenfällig in Erscheinung, wenn man sich vergegenwärtigt, daß z. B. eine Verwaltung, die in gewissen Verbandsverkehren beträchtliche Schuldbeträge von mehreren Millionen hatte, durch Aufrechnung von Forderungen in anderen Verkehren oder aus anderen Anlässen schließlich nur noch einen verschwindend kleinen Unterschiedsbetrag zu begleichen hat. Als Idealfall für die Saldierung wäre jener Fall anzusehen, daß zufällig für eine Verwaltung die Summe aller Forderungen mit der aller Schulden übereinstimmte. Dieser leider kaum vorkommende Fall würde recht augenfällig dartun, wie lediglich durch die Tätigkeit der Abrechnungsstelle ohne irgendwelche Zahlung sämtliche Schulden und Forderungen einer Verwaltung getilgt sein könnten. Diese Verminderung der Schulden und Forderungen durch die Tätigkeit der Vereinsabrechnungsstelle läßt sich zahlenmäßig erfassen und gibt einen Maßstab für die Wirksamkeit der Abrechnung im Verein. Die im Schlußabschnitt aufgeführten Zahlen in den Spalten 4—6 lassen erkennen, in welchem gewaltigen Umfange die bei der Vereins-

abrechnungsstelle angemeldeten ursprünglichen Schuld- und Forderungsbeträge zusammenschmelzen. Das Ergebnis schwankt naturgemäß, weil es darauf ankommt, wie sich die einzelnen Schuld- und Forderungsbeträge auf die einzelnen Verwaltungen verteilen; im allgemeinen kann als Regel angenommen werden, daß je mehr Verwaltungen an der Vereinsabrechnung beteiligt sind, und je mehr Anmeldungen dieser Verwaltungen vorliegen, um so größer die Möglichkeit der Vereinfachung, d. h. Verringerung der bar zu zahlenden Beträge ist.

Es bleibt jetzt nur noch die Begleichung der mehrfach erwähnten Endergebnisse übrig. Erwähnt mag bei dieser Gelegenheit werden, daß bei richtiger Aufstellung der Vereinsabrechnung die Summe aller Restschuldbeträge mit der aller Restforderungsbeträge übereinstimmen muß; es ist dies die unmittelbare Folge daraus, daß jede Anmeldung (wie unter Abschnitt A dargetan) in Schuld und Forderung übereinstimmen muß.

Der Abschluß der Vereinsabrechnung zeigt also eine Reihe von Verwaltungen, für die sich ein Schuldrest ergeben hat; diesen steht eine Reihe anderer Verwaltungen gegenüber die Forderungen haben. Aufgabe der Vereinsabrechnungsstelle war es nun bis April 1918, die Art und Weise, wie diese Schulden und Forderungen gegeneinander auszugleichen waren, zu bestimmen. Diese an und für sich einfache Arbeit, die dem Fernerstehenden auf den ersten Blick nicht so leicht übersehbar erscheinen wird, mag durch das nachstehende einfache Beispiel erläutert werden:

Die Vereinsabrechnung möge abschließen mit folgenden

schuldenden Verwaltungen	forderungsberechtigten Verwaltungen
A = 120 ℳ	a = 60 ℳ
B = 70 ℳ	b = 50 ℳ
C = 810 ℳ	c = 180 ℳ
D = 80 ℳ	d = 470 ℳ
	e = 320 ℳ
zus. 1080 ℳ	zus. 1080 ℳ

Die Vereinsabrechnungsstelle bestimmt nun:

Schuld				Forderung			
Verw.	zahlt an Verw.	Betrag einzeln ℳ	Betrag zusammen ℳ	Verw.	erhält von Verw. ℳ	Betrag einzeln ℳ	Betrag zusammen ℳ
1	2	3	4	5	6	7	8
C	d	470		d	C	—	470
	e	320		e	C	—	320
	a	20	810	a	C	20	
D	a	40			D	40	60
	b	40	80	b	D	40	
B	b	10			B	10	50
	c	60	70	c	B	60	
A	c	—	120		A	120	180
			1080				1080

Neben der vorstehenden Art der Ausgleichung gibt es noch eine ganze Reihe anderer Möglichkeiten; die Vereinsabrechnungsstelle richtete sich bei ihrer Auswahl nach bestimmten Grundsätzen und Vereinbarungen; z. B. wurden in erster Linie Nachbarverwaltungen zum gegenseitigen Ausgleich herangezogen. Wie die Ausgleichung aber auch gewählt werden möge, es ergeben sich für das vorstehende Beispiel stets acht Geldzahlungen und damit auch acht Geldempfänge (Spalten 2 und 6); die Anzahl der Geldzahlungen ist in allen Fällen gleich der Summe aller schuldenden und fordernden Verwaltungen — 1.

Wie das Beispiel erkennen läßt, werden stets sowohl einige schuldende Verwaltungen an zwei oder mehr fordernde Verwaltungen zahlen müssen, wie umgekehrt auch einige fordernde Verwaltungen ihre Forderungen von mehreren schuldenden bezahlt erhalten. Berücksichtigt man, daß zurzeit bei der Vereinsabrechnungsstelle rund 130 Konten bestehen, und daß die auszugleichenden Beträge oft in die Millionen gehen, so kann daraus im Vergleich zu vorstehendem Beispiel auf den stattlichen Umfang der Ausgleichung und auf die Häufigkeit der eben erwähnten mehrfachen Zahlungen geschlossen werden. Aus der Praxis sei mitgeteilt, daß fast regelmäßig gewisse forderungsberechtigte Verwaltungen ihre Forderungen ihrer Höhe wegen von 20 bis 30 schuldenden Verwaltungen erhalten mußten.

Von April 1918 an ist für diesen Vorgang ein wesentlich einfacheres Verfahren eingeführt worden. Statt der unmittelbaren Zahlung der Endbeträge von Verwaltung zu Verwaltung, die neben den erwähnten Nachteilen insbesondere noch den Umstand in sich schloß, daß den schuldenden Verwaltungen bestimmte — nämlich die von der Vereinsabrechnungsstelle bestimmten — Forderungsverwaltungen gegenüberstanden, also neue Forderungs- und Schuldverhältnisse geschaffen wurden, hat man — zugleich zur Förderung des bargeldlosen Verkehrs — die Zahlung der Schuldbeträge an eine Vermittlungsstelle (Bankhaus) vorgesehen; diese Vermittlungsstelle zahlt den forderungsberechtigten Verwaltungen ihre Forderungsbeträge aus. In dem oben abgedruckten Beispiel sind also nach dem heutigen Verfahren nur die vier Schuldbeträge an die Vermittlungsstelle zu zahlen, diese vergütet den Gesamtbetrag von 1080 ℳ an die fünf forderungsberechtigten Verwaltungen. Es leuchtet ohne weiteres ein, daß bei diesem Verfahren es sich für jede beteiligte Verwaltung nur um eine einzige Zahlung (für die schuldenden Verwaltungen) oder Empfangnahme (für die fordernden Verwaltungen) handeln kann. Ferner ist es klar, daß die einfachste und schnellste Abwicklung des Geldausgleichs bei diesem Verfahren dann erzielt wird, wenn sämtliche beteiligten Verwaltungen nur eine Vermittlungsstelle haben, und wenn sie bei dieser Stelle ein laufendes Konto für sich einrichten.

Aus besonderen Gründen wurden für die Gruppe der deutschen, der niederländischen und der luxemburgischen Vereinsverwaltungen und die Gruppe der österreichischen, der ungarischen und der bosnisch-herzegowinischen Vereinsverwaltungen in Anlehnung an die von diesen Gruppen vertretenen wichtigsten Währungen besondere Vermittlungsstellen eingesetzt und bestimmt, daß die schuldenden Verwaltungen ihre Schulden stets an die Vermittlungsstelle der eigenen Gruppe einzahlen und die fordernden Verwaltungen ihre Forderungen durch die Vermittlungsstelle der eigenen Gruppe bezahlt erhalten. Die bei den Vermittlungsstellen sich ergebenden Schuld- oder Forderungsreste gleichen diese Stellen unter sich aus.

Für die Gruppe der deutschen, der niederländischen und der luxemburgischen Vereinsverwaltungen, zu denen in neuerer Zeit noch die tschechischen Eisenbahnen hinzugekommen sind, ist die Preußische Staatsbank in Berlin als Vermittlungsstelle eingerichtet worden. Für die österreichisch-ungarisch-bosnisch-herzegowinische Gruppe wurde der Ausgleich in der Weise geregelt, daß die Zahlung der Saldierungsbeträge

α) aus der ersten Hälfte jedes Monats durch das Ungarische Postsparkassenamt in Budapest,

β) aus der zweiten Hälfte jedes Monats durch den Giro- und Kassenverein in Wien

bewirkt wurden. Diese abwechselnde Tätigkeit je eines österreichischen und eines ungarischen Instituts steht nicht im Widerspruch mit dem bei Schaffung des neuen VAÜ. aufgestellten Grundsatz, die Begleichung der Endergebnisse für größere Gruppen von Vereinsverwaltungen, z. B. für Deutschland einerseits und Österreich und Ungarn anderseits, durch je eine Vermittlungsstelle vornehmen zu lassen, weil in der Tat bei jeder Vereinsabrechnung immer nur zwei Vermitt-

lungsstellen (ein deutsches und ein österreichisches oder ungarisches Institut) in Tätigkeit treten.

Dieser schließliche Barausgleich der Verbindlichkeiten der Verwaltungen untereinander ist nach dem Abrechnungsübereinkommen von Anfang an befristet gewesen. Bis zum Jahre 1918, also so lange, wie die Verwaltungen die Endbeträge gegenseitig und unmittelbar ausglichen, mußten die Zahlungen spätestens bis zum letzten eines Monats (für den Rechnungsabschnitt der ersten Monatshälfte) oder bis zum 15. des Monats (für den Rechnungsabschnitt der zweiten Hälfte des Vormonats) ausgeführt sein. Seit Einführung der Vermittlungsstellen im Jahre 1918 ist hierin eine bemerkenswerte Änderung eingetreten. Die Zahlungsfrist für die schuldenden Verwaltungen ist dieselbe geblieben; sie ist nur noch schärfer gefaßt worden, indem man festsetzte, daß die Schuldbeträge bis spätestens 12 Uhr mittags an den obenbezeichneten Tagen im Besitz der Vermittlungsstelle sein müssen. Dagegen erhalten die forderungsberechtigten Verwaltungen ihre Gutschrift etwas später als vor 1918; die Vermittlungsstelle überweist nämlich den forderungsberechtigten Verwaltungen ihre Forderungen erst am dritten Tage nach den mehrerwähnten Fristtagen (also am 18. oder 3. jedes Monats), und zwar an diesen Tagen **abgehend** von der Vermittlungsstelle. Diese kleine Frist mußte zugestanden werden, weil die Vermittlungsstellen (Bankhäuser) ihre Tätigkeit ohne jede Vergütung (nur Porto- und sonstige kleine Auslagen werden erstattet) ausüben.

Zur Vermeidung von Schädigungen wurde im Jahre 1896 jede Überschreitung der Zahlungsfrist mit Verzugszinsen belegt; bis 1918 betrugen diese Verzugszinsen 4 %, seit 1918 ist der jeweils am Sitze der Vermittlungsstelle gültige Satz des Bankdiskonts, mindestens 5 %, zu vergüten, und zwar sind diese Zinsen gegebenenfalls sowohl von den schuldenden Verwaltungen an die Vermittlungsstelle als auch von der Vermittlungsstelle an die forderungsberechtigten Verwaltungen zu zahlen. Ob und wann in gewissen Fällen von Zahlungsversäumungen (infolge von vis major) ein Nachlaß der Verzugszinsen eintreten kann, ist im Abrechnungsübereinkommen selbst noch nicht geregelt, eine Ergänzung indes in Aussicht genommen.

Alle Zahlungen sind am Sitz der forderungsberechtigten Stelle auf Gefahr der zahlenden Stelle zu leisten. Die Kosten fallen der zahlungspflichtigen Verwaltung oder — bei den Zahlungen von der Vermittlungsstelle an die forderungsberechtigten Verwaltungen — dem Verein zur Last.

(Schluß folgt.)

Mißstände im Eisenbahnbetrieb durch schlechte Kohlen.

In einer Versammlung der Vertreter der Zechenbetriebsräte und Zechenorganisationen in Essen im Februar d. J. hatte Herr Reg.- und Baurat **Borghaus** Gelegenheit, in einem eindrucksvollen Vortrage die verschiedenartigen nachteiligen Einwirkungen darzulegen, die die mangelhafte Beschaffenheit der Kohlen für den Eisenbahnbetrieb hervorruft. Wir möchten die wichtigsten Ausführungen über diese Übel, die ja immer noch — wenn auch in erheblich verringertem Maße — fortdauern, und die namentlich bei jeder Arbeitsstockung im Bergbau neu in gefahrdrohende Nähe gebracht werden, in gedrängter Form auch hier noch wiedergeben.

Ein geregelter Dienstbetrieb erfordert erfahrungsgemäß einen Kohlenvorrat für etwa 21 Tage, das macht für die ehemals preußisch-hessische Staatsbahn etwa 0,67 Millionen Tonnen. Nach dem Schaubild 1 war dieser Vorrat fast die ganze Kriegszeit hindurch vorhanden. Später sank er schnell. Er betrug am 1. August 1914 rund 3 Millionen Tonnen, ausreichend für 95 Tage, am 1. Oktober 1919 nur noch rund 0,3 Millionen Tonnen für 9,5 Tage, am 11. November 1919 noch 0,19 Millionen Tonnen für 6 Tage. Die Schwierigkeiten, die sich aus so geringen Beständen bei der geringsten Zufuhrstockung ergeben müssen, lassen sich leicht ausmalen. Noch schlimmer für den Betrieb ist aber die außerordentlich schlechte Beschaffenheit der gelieferten Kohle, ihre Ungleichmäßigkeit und ihre überaus starke Vermengung mit Bergmitteln und sonstigen Unreinigkeiten.

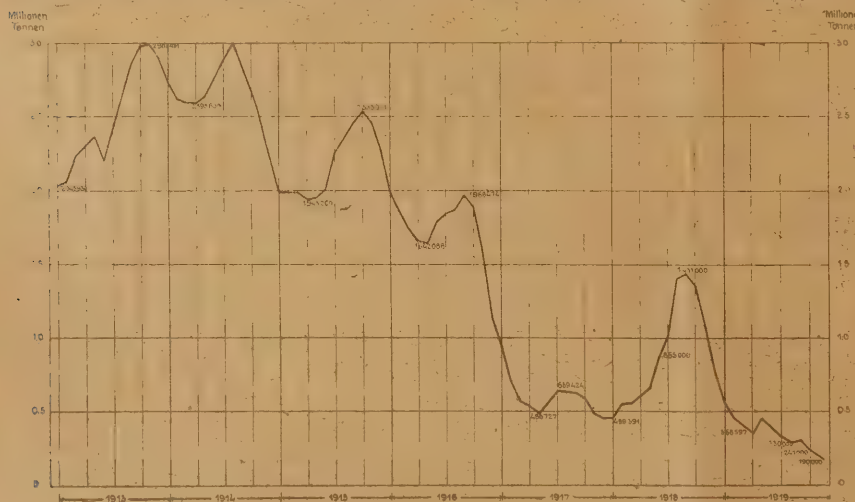


Abb. 1. Darstellung der Kohlenvorräte bei der preuß.-hess. Staatsbahn von 1913 bis 1919.

Während früher schwere Züge im Schnellzugbetrieb über 300 km lange schwierige Strecken, im Güterzugbetrieb über Strecken von 150 km gefahren wurden, ohne auszuschlacken, muß jetzt schon nach 100 km Schnellzugfahrt, bei Güterzügen nach 60 km Fahrt ausgeschlackt werden. Die Menge der Schlacke beträgt statt früher 7—10 % jetzt 25—30 %. Infolgedessen dauert das Ausschlacken jetzt etwa 3 Stunden, wo früher 1 Stunde gebraucht wurde. Das hat zur Folge, daß man mehr Maschinen und mehr Personal benötigt. Daneben ist aber die Transportleistung der Lokomotiven noch obendrein wesentlich geringer geworden. Die Lokomotive kann bei weitem nicht mehr die frühere Normalbelastung, geschweige denn die früher im Bedarfsfall üblich gewesene Mehrbelastung von 10 % übernehmen. Auch dies erfordert wieder Sonderzüge mit weiteren Lokomotiven und weiterem Personal.

Der durch die schlechte Beschaffenheit der Kohle hervorgerufene dauernde Kampf mit dem Dampfmangel erschwert den ohnehin verantwortungsvollen Dienst des Lokomotivpersonals ungeheuer. Er lenkt es von der Beobachtung der Strecke ab und gefährdet dadurch die Betriebssicherheit in bedenklicher Weise. Außerdem verbleibt dem Lokomotivpersonal, das durch die ständige Bearbeitung des Feuers in Anspruch genommen ist, keine Zeit für die Untersuchung der Lokomotive, für das Nachölen der Gangwerkteile und die Behebung aller kleineren Schäden gleich im Entstehen. Die Fahrzeiten auf der Strecke und die Aufenthalte auf den Stationen müssen zum Sammeln von Dampf — über die schon von der Verwaltung verlängerten Zeiten hinaus — erheblich überschritten werden. Dies führt zu großen Verspätungen und bringt den Betrieb in Unordnung. Die Lokomotiven kommen verspätet auf den Wendestationen an, sie werden dann in aller Hast und ohne Vornahme der nötigen Instandsetzungsarbeiten für die nächste Fahrt nur verspätet verwendet. Die Rückfahrt fällt dann um so unregelmäßiger aus. Dasselbe Spiel wiederholt sich bei der nächsten Fahrt. Die Schäden häufen sich und werden schließlich so groß, daß die Lokomotiven zur Wiederherstellung längere Zeit aus dem Betrieb gezogen werden müssen. Dies bedingt bei dem allgemeinen Lokomotivmangel eine noch stärkere Inanspruchnahme der anderen Lokomotiven, wodurch wiederum auch diese in ihrer Betriebsfähigkeit bald Not leiden. An die

Stelle der Doppelbesetzung der Lokomotiven, bei der diese stets nur zwischen zwei bestimmten Lokomotivführern wechseln, und durch die die besonders sachgemäße Behandlung jeder einzelnen Lokomotive gewährleistet ist, tritt die der sorgfältigen Pflege der Lokomotiven so abträgliche wilde Besetzung. So ist es kein Wunder, wenn der Ausbesserungsstand der Lokomotiven sich dauernd erhöht und den Lokomotivpark empfindlich geschwächt hat. Nicht zu vergessen ist dabei allerdings, daß die Lokomotiven schon durch den Krieg und die nötig gewordene Verwendung von Ersatzstoffen stark herabgewirtschaftet waren.

Die fortgesetzten Fahrplanstörungen wirken aber natürlich nicht nur auf das Lokomotivpersonal, sondern in gleicher Weise auf das gesamte Heer der über 800 000 Eisenbahner. Die ganze Diensteinteilung für das Fahr- und auch das Stationspersonal wird in dauernde Verwirrung gebracht. Das Eisenbahnpersonal leidet unter diesen Störungen nicht nur direkt, sein Dienst wird vielmehr auch noch durch die bei so unregelmäßigem Verkehr unausbleiblichen Fehler und Ordnungswidrigkeiten riesig erschwert. So greifen die Stockungen immer weiter und drohen wie bei einem Versagen irgendeines wichtigen Rades in einem Uhrwerk, den gesamten Betrieb lahmzulegen. Daß unter so unangenehmen Dienstverhältnissen der ohnehin durch den Krieg geschwächte Gesundheitszustand des Eisenbahnpersonals weiter notleidet und ein starkes Anschwellen des Krankenstandes, besonders beim Lokomotivpersonal, verursacht wird, liegt klar zutage.

Wie die Lokomotiven, so leiden auch die Wagen darunter, daß sie wegen der Verspätungen und sonstigen Regelwidrigkeiten unterwegs nicht mehr die vorgeschriebene Untersuchung und Pflege erfahren. Auch hier ergibt sich ein höherer Ausbesserungsstand und eine weitere Verschlechterung des Wagenumlaufs. Dieser hat sich übrigens durch die Verminderung der Transportleistungen ohnehin so verschlechtert, daß z. B. ein Wagen, der früher nach 3 Tagen zurückkam, jetzt 12—15 Tage gebraucht. Ebenso haben sich die unwirtschaftlichen Lokomotivleerfahrten verdoppelt. Schleppende Beförderung aller Frachten, ungünstige Lebensmittelversorgung und Preissteigerungen sind die unausbleiblichen Folgen.

Würde ferner die Schlackenmenge bei jeder Tonne wie vor dem Kriege nur $^1/_{10}$ t statt $^3/_{10}$ t betragen, so würde durch den Wegfall der Kosten für das Ausschlacken und das Abbefördern der Schlacken eine weitere Ersparnis von rund 20 Millionen Mark entstehen. Die preußische Staatsbahn verbraucht jetzt 11 Millionen Tonnen Kohle und hat daraus 3,3 Millionen Tonnen Schlacken. Bei reiner Friedenskohle würde sie nur 7,7 Millionen Tonnen verbrauchen und nur 0,77 Millionen Tonnen Schlacke haben. Außer dem gewaltigen Kostenunterschied bedeutet dies auch noch, daß durch die schlechte Kohle dem allgemeinen Verkehr ein Frachtraum

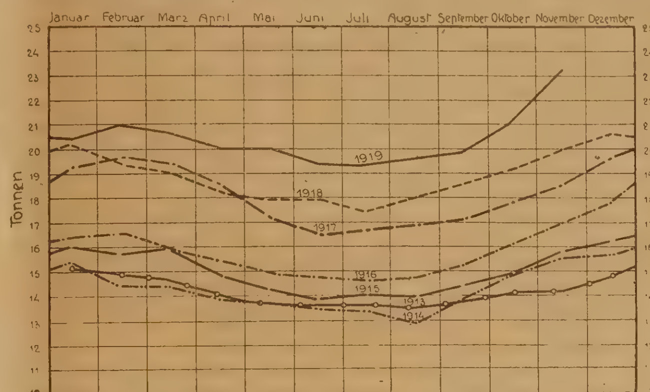


Abb. 3.
Kohlenverbrauch in Tonnen auf 1000 Lokomotivkilometer.

von täglich 1000 Wagen für die Beförderung des Mehrverbrauchs an Kohlen und ein weiterer Frachtraum von täglich 850 Wagen für die Beförderung der Schlackenmenge entzogen wird.

Hieraus erhellt, welche ungeheuren geldlichen Opfer die schlechtere Arbeitsleistung im Bergbau allein schon vom Eisenbahnbetriebe aus dem Volksganzen auferlegt, die in

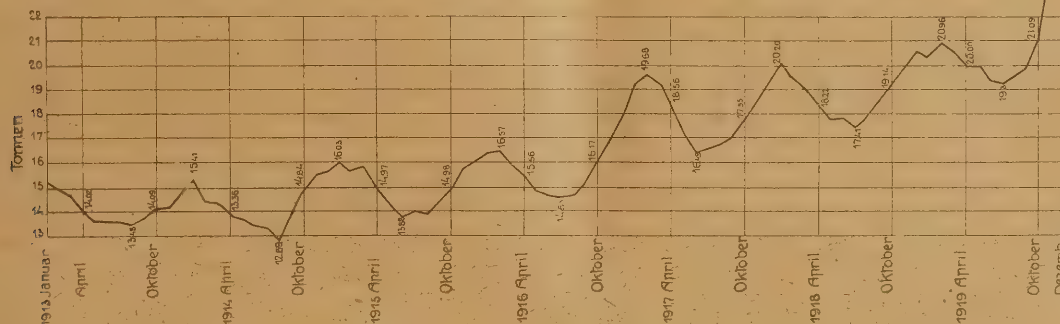


Abb. 2. Kohlenverbrauch in Tonnen auf 1000 Lokomotivkilometer.

Die schlechte Beschaffenheit der Kohle hat natürlich auch einen bedeutend höheren Verbrauch zur Folge. (Schaubild 2 und 3.) Zur Erzielung der gleichen Leistung brauchte man für 1919 rund 50 % mehr Kohlen als für 1914. Der tatsächliche Mehrverbrauch an Kohlen verursacht einen Kostenaufwand, der sich für die preußische Staatsbahn (unter Zugrundelegung ihres jetzigen Jahresverbrauchs von rund 11 Millionen Tonnen bei einem Preise von 120 ℳ für die Tonne) auf etwa 535 Millionen Mark im Jahr berechnen läßt.

Form von Steuern usw. getragen werden müssen. Bedenkt man die übrigen geschilderten gewaltigen Schädigungen des Eisenbahnbetriebes und -verkehrs, die sich wiederum an der ganzen Volksgemeinschaft auswirken, so erkennt man, in wie hohem Grade der Bergbau die Wohlfahrt des gesamten Volkes in Händen hat. Von dem Durchdringen der Erkenntnis in der Bergarbeiterschaft, daß eine gute Kohlenförderung eine soziale Tat ersten Ranges ist, hängt das Fortschreiten im Wiederaufbau unseres Wirtschaftslebens ab.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Beabsichtigte Tariferhöhungen bei der Eisenbahn.** Die „Dt. Allg. Ztg." schreibt: Wie der Dortmunder Mitarbeiter der „Telegraphen-Union" erfährt, ist nach den vorläufigen Beschlüssen der Tarifkommission für die unter die Tarifstelle „Eisen und Stahl" fallenden Güter eine Tariferhöhung von 10 % beabsichtigt. In dem kürzlich beratenen neuen Tarifschema werden im Rahmen einer neuen Regelung der Frachtsätze auch andere Frachten eine Höhersetzung erfahren. Von einer nochmaligen allgemeinen prozentualen Steigerung der Frachtsätze wird jedoch aller Voraussicht nach abgesehen werden. Die Frachtsätze der Eisenbahn sind durch die bisherigen Erhöhungen — einschließlich der Verkehrssteuern — nicht ganz auf das Sechsfache der Sätze vor dem Kriege erhöht worden, während die Löhne mindestens den zehnfachen Betrag erreicht haben, Oberbaumaterial, Lokomotiven, Wagen und ihre Bestandteile etwa das Fünfzehn- bis Zwanzigfache und Kohlen etwa das Fünfzehnfache kosten, und daneben die Verkürzung

der Arbeitszeit ganz erhebliche Verteuerungen gebracht hat. Eine erhebliche Herabsetzung der Tarife kann also erst erwartet werden, wenn die Löhne und Materialpreise bedeutend heruntergehen.

— **Über oberschlesische Eisenbahnpläne** entnehmen wir der „Wochenschrift für deutsche Bahnmeister" folgende Mitteilung: Die Ungewißheit der Zukunft Oberschlesiens hat zur Folge, daß eine beträchtliche Zahl von großen Bauvorhaben im Bereiche der Eisenbahnverwaltung, die zum Teil schon in Angriff genommen, zum Teil im Entwurf fertiggestellt waren, vorläufig aufgegeben oder zurückgestellt werden mußte, bis die Abstimmung erfolgt ist. So sind unter anderem für die Städte Myslowitz, Ratibor und Gleiwitz umfangreiche Bahnhofserweiterungen in Angriff genommen. Dabei sollten auch bei allen drei genannten Städten die Empfangsgebäude völlig neu und in neuzeitlicher Weise gebaut werden. In Myslowitz sind die Grundmauern des neuen Empfangsgebäudes bereits teilweise hochgeführt. Bei dem Entwurfe der Neuanlage hat hier der starke Sachsengängerverkehr und der Zollbetrieb besondere Berücksichtigung gefunden. Durch die hierfür erforderlichen Anlagen wird die Gruppe der Bahnhofsgebäude einen bedeutenden Umfang und ein äußerst charakteristisches Gepräge erhalten. Ob infolge der veränderten Verhältnisse der Bahnhof Myslowitz bei einem Verbleiben Oberschlesiens bei Deutschland in der geplanten Weise zur Ausführung kommen wird, oder ob die neuen Verhältnisse neue Gesichtspunkte in den Vordergrund rücken, die auf die Ausgestaltung der Bahnhofsanlage von einschneidender Bedeutung sind, wird eine Aufgabe späterer Prüfung sein. Wie in Myslowitz, soll auch in Ratibor an die Stelle des jetzigen, den Anforderungen nicht mehr entsprechenden Bahnhofsgebäudes ein allen Ansprüchen Rechnung tragender Neubau treten. Das vorhandene Gebäude bildet bei allen seinen Mängeln infolge seiner hohen Lage und seiner umfangreichen Baumasse zweifellos einen recht wirkungsvollen Straßenabschluß. Bei dem Neubau ist angestrebt worden, diesen günstigen Straßenabschluß nach Möglichkeit zu erhalten, im übrigen aber eine glatte Abwicklung des gesamten Verkehrs der Reisenden zu erreichen. Besonders günstig liegen die Verhältnisse für die Bahnhofsneubauten in Gleiwitz. Hier ist die Möglichkeit gegeben, das neue Bahnhofsgebäude, das das jetzige viel zu kleine Empfangsgebäude ersetzen soll, mehr nach der Wilhelmstraße, die den Zugang zur Stadt bildet, zu rücken, und gleichzeitig einen einheitlichen weiten Vorplatz anzulegen, der von Gasthäusern mit Kaufläden in Halbellipsenform umschlossen wird. Den ankommenden Reisenden wird sich beim Hinaustreten aus dem Bahnhofsgebäude künftig ein eindrucksvolles Platzbild zeigen. Gegenüber der Schalterhalle eröffnet sich die elliptisch geschwungene Platzwand mit einer breiten Zufahrtstraße, deren Bürgersteige teilweise durch vorgezogene Säulenhallen überdeckt sind. Außerdem ist in der vom Empfangsgebäude aus gesehenen rechten Hälfte der halbelliptischen Platzwand im Erdgeschoß ein breiter Durchgang zur Straßenbahnhaltestelle freigelassen worden. Eine Zierde des Bahnhofsvorplatzes wird ein vom Gleiwitzer Verkehrsverein gestifteter Brunnen bilden. Allen Empfangsgebäuden gemeinsam werden geräumige Schalterhallen für die 1. bis 3. Klasse und solche für die 4. Klasse mit großen Wartesälen und bequemen Abortanlagen sowie mit allen Bedürfnissen entsprechenden Gepäckabfertigungen, Diensträumen und Dienstwohnungen sein. In Gleiwitz kommt noch ein besonderes, an den Flügel mit den Diensträumen sich anschließendes Bahnpostamt hinzu. Aus dem Gesagten erhellt, daß die genannten oberschlesischen Städte Bahnhofsanlagen erhalten sollen, die, ihrer Bedeutung entsprechend, in keiner Weise den neuen Anlagen nachstehen werden, wie solche im übrigen Deutschland in den letzten Jahren ausgeführt worden sind. Die geplanten neuen Bahnhofsanlagen werden für die Weiterentwicklung der drei oberschlesischen Städte von großer Bedeutung sein, so daß sie an der Durchführung dieser großzügigen Baupläne ein großes Interesse haben. Ob bei dem erheblichen Kostenaufwand, den diese Bauausführungen erforderen, ihre Durchführung auch dann anzunehmen ist, wenn durch einen ungünstigen Ausfall der Abstimmung Oberschlesien von Deutschland getrennt werden sollte, dürfte bei den schlechten Wirtschaftsverhältnissen Polens mit Sicherheit zu verneinen sein. Es ist daher nicht nur für die drei genannten Städte, sondern auch für ganz Oberschlesien von hervorragender Bedeutung, daß durch einen günstigen Ausfall der Abstimmung es der deutschen Eisenbahnverwaltung ermöglicht wird, ihre Baupläne im Interesse eines geordneten Betriebes und Verkehrs durchführen zu können.

— **Handgepäck und Traglasten.** Zahlreiche Klagen und Beschwerden des reisenden Publikums sowie die Erfahrungen der verschärften Zugkontrolle geben der Eisenbahnverwaltung erneut Anlaß, auf die Bestimmungen über die Mitnahme von Reisegepäck in den Stadt-, Ring- und Vorortzügen hinzuweisen. Besonders wird darüber Klage geführt, daß übermäßig viel Handgepäck und große Gegenstände als Tragelasten mit in die Abteile hineingenommen werden. Insbesondere handelt es sich darum, daß Holzsammler große Säcke mi Holz und Reisig ohne Rücksicht auf die Reisenden mit in die Abteile nehmen. Hierbei kommt häufig dazu, daß die Kleidung der Mitreisenden beschädigt wird. Daher hat die Eisenbahnverwaltung jetzt sämtlichen Bahnhöfen erneut in Erinnerung gebracht, daß dem Reisenden nur der über und unte seinem Sitzplatz befindliche Raum zur Unterbringung vo Handgepäck zur Verfügung steht, und daß die Sitzplätze nich zur Unterbringung des Reisegepäcks benutzt werden dürfen Die Reisenden mit größeren Traglasten (Körben, Kiepen, Säcke und anderen Gegenständen, wie sie ein Fußgänger trage kann) dürfen nur die für solche Reisende bestimmten, durc besondere Aufschrift gekennzeichneten Abteile benutzen Neben der verschärften Zugkontrolle werden nun auch di Bahnhofbediensteten darauf achten, daß die bestehenden Be stimmungen eingehalten werden, damit wir endlich wieder g geordneten Zuständen kommen können.

— **Französische Kommandos bei der Eisenbahndirektio Ludwigshafen.** Auf Anregung der französischen Militärbe hörde werden seit 1. d. M. bei der Eisenbahndirektion Lud wigshafen am Rhein je ein Offizier und 18 Mann zur Er lernung des Bahnhofsbetriebsdienstes der Bahnhofsverwal tung Ludwigshafen am Rhein und je ein Offizier und 22 Man zur Erlernung des Streckendienstes der Betriebsinspektio Ludwigshafen zugeteilt. Die Maßnahme ist getroffen, u bei einem etwaigen Eisenbahnerstreik geschultes franzö sisches Personal zur Verfügung zu haben.

— **Der Mittellandkanal.** Der sächsische Finanzministe äußerte sich dem Vertreter eines Dresdener Blattes gegenübe über den Ausbau des Mittellandkanals dahin, daß zwar di Südlinie erheblich größere Kosten verursachen, und daß di Schiffe von Hannover bis Berlin einige Stunden länger unter wegs sein würden, aber diese Gesichtspunkte müßten im In teresse der Allgemeinheit zurücktreten; denn die mittler Linie würde nur dem Durchgangsverkehr von Ost nach Wes dienen, die Südlinie dagegen sehr wichtige Industrie- un Bergbauzentren miteinander verbinden. Von der Mittellini würde nur Berlin einen Vorteil haben. Da sämtliche Wasser straßen jetzt in Reichsbesitz übergehen, müßten die Interesse aller Bundesstaaten den Ausschlag geben. Sachsen hat, s erklärte der Minister, zusammen mit Braunschweig entsche dende Schritte in Berlin unternommen, die von Erfolg gekrö sein dürften. Sachsen werde auch sehr energisch für de Bau des Elster-Saalekanals eintreten.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich des Reichsverkehrsmin steriums, Zweigstelle Preußen-Hessen ist dem Regierungsra Dr. jur. Rasmus in Halle (Saale) eine planmäßige Stelle fü Mitglieder der Eisenbahndirektionen verliehen. — Beauftra sind: der Regierungs- und Baurat Theodor Richard mit de Wahrnehmung der Geschäfte eines Oberregierungsbaurats be der deutschen Direktion der Saarbahnen in Saarbrücken un der Regierungs- und Baurat Bitsch mit der Wahrnehmun der Geschäfte eines Mitgliedes bei der Stammeisenbahndire tion Saarbrücken in Trier. — Versetzt sind: die Regierungsrät Dr. jur Bindewald, bisher in Saarbrücken, als Mitglied de Eisenbahndirektion nach Magdeburg und Dr. jur. Schunc bisher in Mainz, zur Stammeisenbahndirektion Saarbrücke nach Trier, der Regierungs- und Baurat Klammt, bisher i Stralsund, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nac Stettin, die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufac Brühl-Schreiner, bisher in Liegnitz, als Vorstand de Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Stralsund, Euler, bisher i Bremen, zum Eisenbahn-Betriebsamt nach Fulda und Linde berg, bisher in Essen, zum Eisenbahn-Betriebsamt 2 nac Bremen, der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufac Scheider, bisher in Mainz, zur Eisenbahn-Hauptwerkstät nach Darmstadt. — Der Eisenbahn-Verkehrskontrolleur Ma Bachmann ist unter Versetzung von Erfurt nach Brau schweig und Übertragung der Stellung des Vorstandes de Eisenbahn-Verkehrsamtes daselbst zum Eisenbahn-Verkehr inspektor ernannt. — Dem Regierungsrat Schapper, Mi glied der Eisenbahndirektion in Kattowitz, ist die nachgesuch Entlassung aus dem Reichseisenbahndienst mit Ruhegeha erteilt. — Der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufac Wengel, bisher in Trier, ist aus dem Reichseisenbahndien ausgeschieden.

Österreich.

— Generalversammlung der Südbahn. Am 30. Juli hat die 71. Generalversammlung der Südbahn stattgefunden. Präsident Dr. Weeber eröffnete die Sitzung mit einem Nachrufe für den verstorbenen Verwaltungsrat Professor Dr. Landesberger und teilte sodann mit, daß mit Rücksicht auf die Verhältnisse die Fertigstellung einer Bilanz unmöglich war und von dem Staatsamt für Verkehrswesen eine Stundung bis zum Jahresende bewilligt wurde. Trotzdem habe es die Verwaltung für ihre Pflicht gehalten, den Aktionären über die Vorkommnisse des abgelaufenen Jahres Bericht zu erstatten, welchem Zwecke die heutige Generalversammlung dienen solle. Zu dem bereits mitgeteilten Berichte nahm zunächst ein Aktionär das Wort, der namens der Aktionäre mit voller Befriedigung das im Bericht wiedegegebene Bekenntnis bezüglich des Basler Vertrages begrüßte, das der Verwaltungsrat in einer eigenen Note an die „Association Nationale" übermittelt hat. Ein anderer Aktionär erblickte den Brennpunkt der Bestandfrage der Südbahn in der Kohlenversorgung. Frankreich könne ohne Schwierigkeit der Südbahn 100 000 t jährlich zur Verfügung stellen. Präsident Weeber bemerkte, die Vorschläge, welche die Verwaltung im Einvernehmen mit den französischen Südbahninteressenten an die beteiligten Staaten wegen endgültiger Regelung der Südbahnfrage gerichtet hat, seien in dem vorliegenden Bericht in deutscher Übersetzung vollinhaltlich angeführt. Diesen Mitteilungen sei auch zu entnehmen, daß die Verwaltung an der im § 27 der Konzessionsurkunde vorgesehenen Unteilbarkeit des Gesamtnetzes festhalte. Die das „Régime provisoire" betreffende Frage erscheine ebenfalls in dem Berichte beantwortet, der auch den Inhalt der bezüglichen Vorschläge im wesentlichen wiedergibt. Weitere Einzelheiten bekanntzugeben, erscheine im gegenwärtigen Zeitpunkte mit Rücksicht auf die schwebenden Verhandlungen nicht angängig. Die rückständigen Jahresrenten der italienischen Regierung betrügen einschließlich der ersten Halbjahresrate 1920 ohne Zinsen 162 634 379 Goldfranken. Der Standpunkt der Verwaltung und die Schritte, die sie zu seiner Geltendmachung unternommen habe, seien in dem bereits veröffentlichten Berichte dargelegt. Die Verhandlungen über die italienischen Jahresrenten seien noch nicht abgeschlossen. Was die Rückgabe der von Italien besetzten Linien betrifft, so habe sich die Gesellschaft anläßlich des Inkrafttretens des Vertrages von St. Germain an die italienische Regierung gewendet und um Mitteilung ersucht, zu welchem Zeitpunkt eine Abordnung der Gesellschaft zur Verhandlung der einschlägigen Fragen nach Rom entsendet werden könne. Die Wiederaufnahme des Prioritätendienstes hänge davon ab, welche Beträge nach der Rechtslage für die einzelnen Obligationsklassen verfügbar sein würden. Der Staatsbeitrag zum 5proz. Anlehen und die Jahresrente Agram-Karlstadt seien in den Jahren 1919 und 1920 nicht mehr entrichtet worden. Daß sie nicht bezahlt seien, erkläre sich daraus, daß die Friedensverträge noch nicht in Kraft gewesen seien. Nunmehr sei der österreichische Friedensvertrag in Kraft getreten. Die Gesellschaft werde daher die Flüssigmachung des Staatsbeitrages zum 5proz. Anlehen betreiben. Das Sanierungsübereinkommen sei 1915 rechtskräftig abgeschlossen und zum großen Teile bereits durchgeführt. Von Verhandlungen über den beabsichtigten Ankauf der Strecke Kufstein-Ala ist der Gesellschaft nichts bekannt geworden. Betreffs der Kohlenfrage sei auch Redner der Meinung, daß sie die wichtigste sei und dringend einer Lösung bedürfe. Die Verwaltung habe in Verhandlungen mit der Tschechoslowakei einen Erfolg in der Richtung erzielt, daß diese ihr, in Erkenntnis der Wichtigkeit der Linie, auch für ihre Ausfuhr Kohlenaushilfen gewähre. Der Bericht wurde einstimmig genehmigt, ebenso der Bericht, betreffend die Übernahme des Betriebes der Lokalbahn Peggau-Übelbach, und sodann die Generalversammlung geschlossen.

— Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft. Die Gesellschaft hat ein weit ausgreifendes Investitionsprogramm ausgearbeitet und bereits vor einiger Zeit der Regierung vorgelegt, welches bezweckt, die Kohlenförderung in kürzester Zeit wesentlich zu vermehren. Die außerordentliche Generalversammlung hat nunmehr die zu diesem Zweck beantragte Erhöhung des Aktienkapitals von 15 200 000 K. auf 43 200 000 Kronen durch Ausgabe von 70 000 Stück neuen Aktien zu 400 Kronen Nennwert (vgl. Nr. 50, S. 574 d. Ztg.) beschlossen. Nach Berücksichtigung der vom Staate, dem Lande Steiermark und von der aus der Unionbank, der Länderbank und der Firma Bernhard Wetzler gebildeten Gruppe zu übernehmenden Stücke werden nunmehr 15 090 neue Aktien zu 400 K. Nennwert den Aktionären im Verhältnis von fünf alten zu zwei neuen Aktien zum Bezuge angeboten. Der Begebungskurs wird mit 1500 K. für die Aktie mit Dividendenberechtigung vom 1. Januar 1920 festgesetzt.

Die österreichische Südbahn hat den Betriebsvertrag mit der Graz-Köflacher Bahn gekündigt. Der Südbahn erwachsen aus dem Betriebe der Pachtbahnen große Lasten, was sich daraus ergibt, daß bei Zugrundelegung der in den Betriebsverträgen enthaltenen Bestimmungen die Graz-Köflacher Bahn für 1919 einen Verlust von 7,2 Millionen, die Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn einen solchen von 6,2 Millionen, die Barcs-Pakracer Bahn von 4,8 Millionen, die Leoben-Vordernberger Bahn von 4,3 Millionen und die Radkersburg-Luttenberger Bahn von 781 000 K. hat. Gegenüber 1918 hat sich der Verlust, der insgesamt 23,5 Millionen beträgt, um 18,7 Millionen erhöht. Bei Aufrechterhaltung des Betriebsvertrags mit der Graz-Köflacher Bahn müßte für 1920 noch mit einem weit größeren Verlust als 1919 gerechnet werden. Die Südbahn hat daher gegenüber der Graz-Köflacher Eisenbahn festgestellt, daß die Erfüllung des Betriebsvertrages unmöglich geworden ist und die Südbahn sich an ihn nicht mehr gebunden erachte. Der Graz-Köflacher Bahn wurde mitgeteilt, daß auf ihre Rechnung und Gefahr zur Wahrung der öffentlichen Interessen der Betrieb auf ihren Linien vorläufig und ohne jede Bindung weiter geführt werde, wofür die Südbahn ihre Selbstkosten und eine angemessene Entlohnung für die Betriebsführung in Rechnung stellt. Schließlich erklärte sich die Südbahn grundsätzlich bereit, in Verhandlungen über eine Erneuerung des Verhältnisses unter wirtschaftlich erträglichen Bedingungen einzutreten.

— Neue Zugverbindung Wien-Südbahnhof-Klagenfurt-Villach. Seit dem 26. Juli führt der Personenzug Nr. 31 (ab Wien-Südbahnhof 8 Uhr 10 Min. vormittags) und seit dem 27. Juli der Personenzug Nr. 36 (Wien-Südbahnhof an 7 Uhr 40 Min. nachmittags) durchlaufende Wagen 1., 2. und 3. Klasse nach und von Klagenfurt und Villach (an Klagenfurt 10 Uhr 45 Min. nachmittags, an Villach 11 Uhr 45 Min. nachmittags; ab Villach 5 Uhr vormittags, ab Klagenfurt 6 Uhr vormittags). Die Züge Nr. 31 und Nr. 36 finden in St. Michael auch Anschlüsse nach und von Innsbruck über Selzthal-Bischofshofen-Wörgl.

— Geplante Seilbahnbauten in Salzburg. Für den Bau von Seilbahnen hat sich, wie das Verordnungsblatt für Eisenbahnen, Schiff- und Luftfahrt berichtet, ein Syndikat gebildet, dessen Vertreter vom Staatsamt für Verkehrswesen die Bewilligung für die technischen Vorarbeiten erhalten haben. Es handelt sich um eine Verbindung Nordtirols (Zillertal) über den Pinzgau mit dem Lienzer Becken, wobei die Strecke Zell am Ziller-Krimml-Kitzbühel-Paß Thurn-Holzerbach oder Mittersill-Windisch-Matrei, bzw. Zell am See (Bruck-Fusch)-Windisch-Matrei durch eine moderne Seilschwebebahn ausgebaut werden soll. Der Seilbahnaufschluß wird auch eine große Anregung bringen, neue Alpenhäuser und Schutzhütten erstehen zu lassen. Die Seilbahnlinien gehen durch Gebiete, die sehr erzreich, bisher aber wenig erkundet sind, und deren rentable Schürfung durch den Seilbahnaufschluß ermöglicht wird. Anschließend an vorgenannte Hauptlinien sollen nach Bedarf einfache „fliegende Seilbahnen" (Bringungsanlagen) zwecks Beförderung der Naturprodukte aus schwer zugänglichen Gebirgsgebieten (Seitentälern, Kesseln usw.) angeschaltet werden. Das Seilbahnunternehmen wird als Aktiengesellschaft erstehen. Aktien werden zum Nennwert von 200 K ausgegeben. Zeichnungsstellen sind bisher die beteiligten Gemeinden des Pinzgaues, Zell am Ziller, Kitzbühel, Windisch-Matrei und Zell am See, durch welche Auskünfte erhältlich sind.

— Bau einer Waldbahn in Salzburg. Das Verordnungsblatt für Eisenbahnen, Schiff- und Luftfahrt meldet, daß in der letzten Gemeinderatssitzung Vizebürgermeister Ing. Hildmann einen Bericht über den Stand der Frage des Baues einer Waldbahn in das Gebiet von Hintersee erstattet hat. Geplant ist der Bau einer Waldbahn, an die sich im Falle des Ausbaues der zweiten Staustufe des Wiestalwerkes zur Materialzufuhr eine etwa 2 km lange Flügelbahn anschließen könnte. Die Kosten der Waldbahn von Hintersee über Hof nach Irlach würden sich für 22 km auf 20 964 000 K., also für das Kilometer auf rund eine Million belaufen.

— Hofrat Artur Boschan †. Kürzlich ist in seiner Villa in Pötzleinsdorf Hofrat Boschan nach längerem Leiden im 63. Lebensjahre gestorben. Boschan war ein hervorragender Eisenbahnfachmann. Er hat ursprünglich dem Beamtenkörper der Kaiser Ferdinands-Nordbahn angehört und im Studienbureau wertvolle Dienste geleistet. Bei der technischen Ausgestaltung der Nordbahn hat er sehr erfolgreich mitgearbeitet. Bei der Verstaatlichung wurde er Vorstand des Studienbureaus und bei der Übernahme in den Ruhestand erhielt er den Titel eines Hofrates. Boschan hat sich auch um die Kriegsfürsorge verdient gemacht. Als Präsident des Vereins „Die Technik

für Kriegsinvalide" war er unermüdlich und selbstlos tätig; er wurde dafür mit dem Offiziersehrenzeichen vom Roten Kreuze ausgezeichnet.

— **Personalnachrichten.** Der Oberstaatsbahnrat Robert Findeis wurde zum ordentlichen Professor für Eisenbahnbau an der Technischen Hochschule in Wien ernannt und ihm gleichzeitig der Titel eines Oberbaurates mit Nachsicht der Taxe verliehen. — Dem Zentralinspektor der österreichischen Staatsbahnen Emmerich Venosz wurde aus Anlaß der Übernahme in den dauernden Ruhestand der Titel eines Regierungsrates mit Nachsicht der Taxe verliehen.

Südslawisches Gebiet.

— **Erhöhung der Eisenbahntarife.** Die Tarife der Direktionen Agram und Laibach, die am 1. August 1919 bezw. am 15. August 1919 eingeführt und durch je einen Nachtrag vom 16. November 1919 abgeändert und ergänzt wurden (vgl. 1919, Nr. 94, S. 1006 d. Ztg.), sollen vom 15. August 1920 an um etwa 125 % erhöht werden, während der in Dinars erstellte Tarif der Eisenbahndirektion Belgrad vom 1. August 1919 keine Änderung erfährt. Ferner wird vom 15. August ab die Erhebung der Frachten in Dinars erfolgen. Als Umrechnungskurs ist festgesetzt worden: 4 südslawische Kronen = 1 Dinar. Eine neue Gebührenberechnungstabelle, welche die um 125 % erhöhten Hellersätze in Paras umgerechnet enthalten wird, soll im kommenden Monat erscheinen. Neben der Erhöhung der Tarife werden auch Änderungen in den Ausnahmetarifen durchgeführt. Es ist anzunehmen, daß auch die Südbahn für ihre südslawischen Linien die gleichen Tarifänderungen und die Umrechnung der Frachtsätze in die amtliche südslawische Währung vornehmen wird.

Niederlande.

— **Die Vlissinger Linie im Jahre 1919.** Trotz Beendigung des Krieges waren die Schwierigkeiten, den holländisch-englischen Verkehr wieder in Gang zu bringen, zunächst noch groß, namentlich deswegen, weil die englische Admiralität nicht genehmigen wollte, daß die Zeeland-Schiffe Dover oder Folkestone anliefen. Erst durch die Vermittlung der holländischen Admiralität gelang es, zu erreichen, daß vorläufig Gravesend an der Themsemündung für den Verkehr mit dem Festlande freigegeben wurde. So konnte am 31. Januar 1919 der Dienst für Personen- und Postverkehr wieder aufgenommen werden; es verkehrten die Schiffe dreimal wöchentlich, und zwar, der Minengefahr wegen, immer nur bei Tageslicht, während früher der Hauptverkehr sich mit den Nachtbooten bewegt hatte. Vom 16. Juni ab wurde wieder Folkestone angelaufen, und vom 15. September ab die Zahl der Reisen von 3 auf 5 in der Woche erhöht. (Nunmehr fahren die Schiffe täglich außer Sonntags.) Die Flotte der Gesellschaft besteht, nachdem die anderen Schiffe dem Krieg zum Opfer gefallen sind, nur noch aus 3 Schiffen: „Zeeland", „Prins Hendrik" und „Oranje Nassau"; drei Schiffe sind im Bau, von diesen wird die neue „Prinses Juliana" im Sommer 1920 voraussichtlich fertig.

Es liegt auf der Hand, daß die Ergebnisse des Jahres 1919 sich mit denen der Vorkriegsjahre nicht vergleichen lassen, denn der Verkehr mit Deutschland, der früher die Haupteinnahmequelle der Gesellschaft bildete, liegt noch ganz danieder. Es sei noch erwähnt, daß gemäß den Bestimmungen des neuen, am 1. Januar 1920 in Wirkung getretenen Postvertrages nunmehr ein besonderer Regierungskommissar bei der Gesellschaft besteht, der die richtige Ausführung des Postvertrages überwacht. Die Zusammenlegung der beiden holländischen Eisenbahngesellschaften bringt es mit sich, daß der Anschlußzug Vlissingen-Amsterdam jetzt von Rotterdam aus über den Haag-Haarlem nach Amsterdam geleitet wird. Anschlußzüge nach Deutschland verkehren noch nicht wieder.

Die Gesamteinnahmen betrugen 1 740 668 fl., die Betriebskosten 1 643 677 fl., der Überschuß mithin 96 991 fl., die Betriebszahl 94,428 %. 1914 betrugen diese Zahlen 3 268 490 fl., 1 664 303 fl., 1 604 187 fl. und 50,920 %. Die Anzahl der beförderten Reisenden und Güter betrug:

im Jahre	Reisende	Güter
1915	100 472	13 187 t
1916	18 947	— t
1917	1 972	— t
1918	17 733	— t
1919	18 934	5 322 t

Dr. O.

Übrige europäische Länder.

— **Erweiterung der Staatsbahnstation von Gothenburg.** D Kosten für die Einführung der Westküstenbahn und die E weiterung der Staatsbahnstation in Gothenburg belaufen si auf rund 2½ Millionen Kronen. Der Vorschlag ist ein Gli des großen Zentralbahnhofplanes, jenes Provisoriums, das d Eisenbahndirektion schon bis zu dem in Verbindung mit d Ausstellung des Jahres 1923 erwarteten Hochbetrieb durc führen möchte. Es wird höchst wahrscheinlich eine ganz re table Anlage. Die Staatsbahnen haben zurzeit jährlich 700 0 Kronen an die Bergslagsbahn für Besorgung des staatlich Westküstenbahnverkehrs zu zahlen. Nach angestellten B rechnungen sollen die Kosten der Staatsbahnen für d Wechselverkehr, wenn die Linie in die Staatsbahnstation ei geleitet wird, jährlich 380 000 Kr. betragen. Der Westküste bahnverkehr macht gegenwärtig 39 % des Verkehrs der Ber slagsbahnstation aus. Dr. S.

— **Bestimmungen über die Buchführung der schwedisch Privatbahnen.** Die Staatsrevisoren haben auf die bestehend Ungleichheiten in der Buchführung der mit Staatsunterstützun arbeitenden privaten Eisenbahngesellschaften hingewie Diese Ungleichheiten erschweren die Möglichkeit, die fina zielle Stellung der Gesellschaften richtig zu beurteilen u Vergleiche zwischen den einzelnen Gesellschaften anzustelle Es wird daher eine Regelbuchführung für diese Bahnen vo geschlagen. Die Reichsschuldenkommission hat dem beig stimmt und ausgesprochen, daß die vorgeschlagene Maßnahm in hohem Grade den Überblick über die wirtschaftliche St lung der Eisenbahngesellschaften erleichtern würde. Sie h von ihrem Standpunkte die Bedeutung des Vorschlages für d Beurteilung der Aussichten der betreffenden Eisenbahngese schaften, ihren Verpflichtungen gegenüber dem Staate nac kommen zu können, betont. Tatsächlich stand es den Gese schaften bisher frei, natürlich unter Berücksichtigung d Vorschriften über Handelsbücher und Handelsrechnungen, d Buchführung im übrigen nach eigenem Gutfinden einzuricht Die Folge war, daß die Gewinn-, Verlust- und Ausgleichrec nungen nach sehr verschiedenen Grundsätzen geführt wurd Nach Behauptungen von anderer Seite soll es allerdings n an einer wenig glücklichen Formularanlage liegen, die m kgl. Bekanntmachung vom Jahre 1917 vorgeschrieben wurd Dr. S.

— **Rußlands Wiederaufbau.** Das „Berliner Tageblatt" ve öffentlicht zu der Frage einige Angaben, die der russisch Vertretung in Berlin entstammen. Danach soll z. B. d Kohlenförderung im Moskauer Bezirk in den ersten vier M naten d. J. auf 170 000 t insgesamt gesteigert worden sei gegen 157 000 t im Vorjahr. Diese Zahlen sind natürlich n Teilangaben und an sich ohne ausschlaggebende Bedeutun Beachtlicher ist die Angabe, daß die Zahl der betriebsfähig Lokomotiven von 8 Stück auf je 100 km Eisenbahn-Ne länge im Januar d. J. auf 11 Stück im Mai gesteigert word ist; ebenso ist die Zahl der betriebsfähigen Wagen in d gleichen Zeit von 395 Stück auf 548 gewachsen. Auch d kilometrische Betriebsleistung hat sich etwas g hoben, was auf längere Arbeitszeit oder größere Geschwindi keit schließen läßt. Hieraus dürfte sich auch die Möglichke des raschen militärischen Vormarsches erklären. Von privat Seite erfährt unsere Quelle dazu, daß besonders auf dem G biete der Kraftversorgung durch Anlage großer Überla zentralen, teils zur Ausnutzung von Braunkohlen- und To lagern, teils von Wasserkräften, große Arbeiten in Angri genommen und teilweise auch fertiggestellt worden sind, v allem zu dem Zweck, die Heimindustrie in der Nähe vo Moskau und die Landwirtschaft mit Strom zu beliefern. W weit alle diese energisch verfolgten Pläne bereits praktis durchgeführt sind, läßt sich allerdings nach den vorliegend Nachrichten nicht beurteilen.

Berichtigung.

Die an dritter Stelle in Nr. 55, S. 616 d. Ztg. veröffentlich Mitteilung ist in der Einleitung durch ein Versehen d Druckerei (Verwechslung zweier Zeilen) entstellt worde Wir geben daher den entstellten Absatz nochmals im Wor laut hier wieder:

Die Einstufung des Verkehrspersonals in die Besoldung ordnung und das Ultimatum der Eisenbahner. Der Haushalt ausschuß des Reichstags beschäftigte sich am 30. Juli m den Beschlüssen seines Unterausschusses über die Einstufun des Verkehrspersonals in die Besoldungsordnung. Hierb kam es zu einer lebhaften Auseinandersetzung, da die Ve treter der drei Eisenbahnerverbände ein Ultimatum eing reicht hatten, des Inhalts, daß, wenn nicht bis 31. Juli nac mittags 3 Uhr ihre Forderungen erfüllt seien, sie einen De monstrationsstreik der Eisenbahner in gan Deutschland in die Wege leiten würden.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Osten (Berlin). Am 1. Juli ist der zwischen den Stationen Tschicherzig und Radewitsch an der Bahnstrecke Kontopp-Züllichau gelegene Bahnhof Oberweinberge, welcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, als Bahnhof 4. Klasse auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern eröffnet worden. Die Abfertigung von Wagenladungen, Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 117 vom 28. Juli 1920 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Anmeldung zur Vereinsabrechnung (abgesandt am 31. Juli d. J.);

Nr. IV 82 vom 23. Juli 1920 an die Vereinsverwaltungen, die im II. Kalendervierteljahr 1920 zahlpflichtige Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben, betreffend Kosten für Bekanntmachungen in der Vereinszeitung (abgesandt am 29. Juli d. J.);

Nr. IV 85 vom 27. Juli 1920 an die Eisenbahndirektion für das Gebiet der Freien Stadt Danzig und abschriftlich an die deutschen Vereinsverwaltungen, betreffend Regelung von Entschädigungen (abgesandt am 27. Juli d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 16. August 1920 wird der an der Bahnstrecke Neukölln-Baumschulenweg zwischen diesen Stationen neuerrichtete Bahnhof IV. Klasse Köllnische Heide für den Personenverkehr eröffnet werden.

Die Entfernungen betragen:
zwischen Neukölln und Köllnische Heide 1,81 km,
zwischen Köllnische Heide und Baumschulenweg 1,72 km.

Zur Bedienung des neuen Haltepunktes werden alle zwischen Neukölln und Baumschulenweg verkehrenden Züge anhalten. (765)

Berlin, den 1. August 1920.
Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200. —

Mit Gültigkeit vom 9. August 1920 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Freien Grunder Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht. Näheres enthält die am 5. 8. 20 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.G.Bl. 1914, S. 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen, sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (764)

Berlin, den 2. August 1920.
Eisenbahndirektion.

Freien Grunder Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 9. August d. J. werden die Frachtzuschläge wie folgt erhöht:
für Eilstückgut auf 60 Pf.,
für Frachtstückgut auf 30 Pf.,
für Wagenladungen auf 12 Pf.
für 100 kg.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der E.V.O. R.G.Bl. 1914 S. 455).

Frankfurt a. M., 1. August 1920. (763)
Die Direktion.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Dezember 1909.

Am 16. August 1920 tritt der Nachtrag I in Kraft. Er enthält die seit Ausgabe des Nachtrags V eingetretenen noch gültigen Änderungen, eine Neuauflage des Abschnittes F des Tarifs sowie die neuen Ausnahmetarife 2 a für Torfstreu usw., 4 für Düngekalk, 5 für Wegebaustoffe, 5 c für Steingrus usw. und 6 für Brennstoffe. Durch den Nachtrag werden ferner die Stationen Basel Bad. Stb. u. Rbf, Konstanz, Schaffhausen und Singen (Hohentwiel) mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1920 in den badisch-bayerischen Gütertarif einbezogen.

Verkaufspreis des Nachtrags 2 ℳ.

München, den 29. Juli 1920. (761)
Tarifamt b. Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Die in unserer Bekanntmachung vom 23. Juli 1920 unter 2 angekündigte Erhöhung der bei Sendungen nach Kretschwitz und Reußengrube der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn zu erhebenden Überfuhrgebühren tritt vorläufig nicht in Kraft.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 2. August 1920. (770)
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahngüterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Vehrte unter die Sammellagerstationen des Ausnahmetarifs 1a aufgenommen.

Nähere Auskunft durch die Abfertigungsstellen.

Münster (Westf.), 19. Juli 1920. (769)
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Tarifheft C. II.

Mit sofortiger Gültigkeit bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1920, tritt für die Beförderung der in Gotzlow im Mai d. J. gelagerten Eisenerze ein direkter Frachtsatz von Gotzlow nach Oderberg in dem Ausnahmetarif 7c für Eisenerze bei gleichzeitiger Auflieferung von mindestens 200 t oder Frachtzahlung hierfür in Kraft. Über die Höhe des Frachtsatzes geben die beteiligten Güterabfertigungen nähere Auskunft.

Stettin, den 3. August 1920. (767)
Eisenbahndirektion.

Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der schweizerischen Eisenbahnen.

Auf 1. August d. J. wird die Bestimmung über die Abrundung des Frachtbetrags geändert und die Mindestfracht der schweiz. Eisenbahnen auf 60 Rappen erhöht. Ferner wird an diesem Tage eine Erhöhung der in den Art. 17, 24, 27 und 38 vorgesehenen tarifkilometrischen Sätze durchgeführt. Näheres im Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 30. Juli 1920. (768)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Norddeutsch-niederländischer Güterverkehr.

Im Anschluß an die Aufhebung des norddeutsch - niederländischen Gütertarifs Teil II wird zum 1. Oktober 1920 der deutsch-niederländische Verbands-Gütertarif Teil I Abt. B ebenfalls außer Kraft gesetzt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Güterabfertigungen.

Cöln, den 31. Juli 1920. (771)
Eisenbahndirektion.

3. Verdingung.

Die Ausführung der Abbruch-, Erd-, Beton-, Maurer- und Asphaltarbeiten zum Um- und Erweiterungsbau des Speisehauses mit Unfallstation und Pförtnerhaus (etwa 180 cbm Felsbodenaushub, 200 qm Dach- und 90 cbm Mauerabbruch, 220 cbm Bruchstein- und 175 cbm Ziegelmauerwerk, 80 qm Fachwände, 200 qm Eisenbetondecke, 230 qm Betonfußboden, 45 qm Stampfbetondecken, 900 qm Wandputz, 500 qm Deckenputz, 720 qm Außenputz) bei der Erweiterung der Hauptwerkstätte Bahnhof Paderborn Hbf. soll im ganzen vergeben werden.

Zeichnungen, Berechnungen und Bedingungshefte können im Geschäftszimmer des Baubüro b beim Werkstättenamt 1 eingesehen oder soweit der Vorrat reicht, gegen post- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 24 ℳ bezogen werden.

Mit dem Angebot ist zugleich eine Pappe-Probe einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen, Erfüllungsfrist 34 Wochen.

Paderborn, den 30. Juli 1920. (766)
Baubüro b des Werkstättenamts 1.

4. Verkauf von Altmaterial.

Ein Teil unserer Altmaterialvorräte, als Blechschrott, Gußeisen, Schmelzeisen, Bremsklötze, Radreifen, Radgestelle, Räder, ein Lokomotivkessel ohne Kupfer und Rohre, Filz- und Gummiabfälle, zusammen rund 720 t, wird hiermit zum Verkauf gestellt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Mengenverzeichnis werden gegen Einsendung von 3 ℳ von der hiesigen Kanzlei abgegeben. Angebote, verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot auf Altmaterial" versehen, sind bis zum 17. August 1920, mittags 12 Uhr, an uns einzureichen.

Schwerin (Mecklbg.), 31. Juli 1920.
Eisenbahn-Generaldirektion. (762)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins
von Dr. v Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.
Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 57. Berlin, den 11. August 1920. LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.
Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.
Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 16 M. für das Vierteljahr bezogen werden.
Bei **direkter Zusendung unter Streifband** liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 80 M. nach sämtlichen anderen Staaten für 90 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.
Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen.
Beilagen werden nach Vereinbarung beigefügt.
Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24.
Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Inhalt:

Die Abrechnungsstelle des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

(Schluß aus Nr. 56.)

c) Rechnungsauszüge; Prüfung des Abrechnungsergebnisses durch die Verwaltungen.

Um die an der Vereinsabrechnung beteiligten Verwaltungen in die Lage zu versetzen, nachzuprüfen, wie der ihnen zur Last stehende Schuldrest oder der gutzubringende Forderungsrest entstanden ist, erhalten sie einen Auszug aus der Vereinsabrechnung und zwar in Form einer Zusammenstellung aller auf ihrem Konto verbuchten Einzelschuld- und -forderungsposten. Dieser Rechnungsauszug enthält alle die Angaben (Verkehrsbezeichnung oder Gegenstand der Anmeldung, Verrechnungsmonat, anmeldende Stelle), die es der Kontoinhaberin ermöglichen, die Richtigkeit des einzelnen angemeldeten Postens mit Hilfe der in ihren Händen befindlichen Unterlagen zu prüfen. Zugleich mit der Anmeldung bei der Vereinsabrechnungsstelle hat nämlich die anmeldende Stelle jeder Verwaltung, für die sie einen Posten anmeldet, hiervon Mitteilung zu machen. Dies geschieht für die weitaus größte Zahl der vorkommenden Fälle (Abrechnung der Transporteinnahmen, Wagenmieten, Abrechnungs- und Verbandskosten, Entschädigungsbeträge u. dgl.) durch besondere Zusammenstellungen und Übersichten. Die einzelnen Posten in diesen Zusammenstellungen, die übrigens an Hand des eigenen Abrechnungsmaterials nachgeprüft werden, müssen sich in dem Rechnungsauszug der Vereinsabrechnung vorfinden. Unstimmigkeiten und Einwendungen gegen die Richtigkeit der angemeldeten Beträge sind von den Verwaltungen untereinander auszutragen; das Ergebnis hieraus bildet in der Regel eine Ummeldung bei der Vereinsabrechnungsstelle bei der nächsten Gelegenheit. Jedenfalls ist daran festzuhalten, daß der Rechnungsabschluß der Vereinsabrechnungsstelle nicht mehr nachträglich durch Herausnahme oder Hinzufügung von Anmeldungen oder Übertragung von einem Konto auf ein anderes geändert werden kann. Das neue Abrechnungsübereinkommen von 1918 enthält ferner ausdrücklich die Bestimmung, die dem Sinne und Wesen nach von jeher dem Saldierungsgeschäft der Vereinsabrechnungsstelle innegewohnt hat, daß die mit dem Abschluß der Vereinsabrechnung für jede beteiligte Verwaltung ermittelten halbmonatigen Endergebnisse an die Stelle der angemeldeten Beträge treten. Die ursprünglichen gegenseitigen Schuldverbindlichkeiten der Verwaltungen aus dem Transportvertrage oder anderen Anlässen, die übrigens schon durch die Tätigkeit der Verbandskontrollen noviert und zum Teil aufgehoben worden sind, werden durch die letzte vereinfachende Tätigkeit der Vereinsabrechnungsstelle endgültig getilgt, und an deren Stelle treten die neuen, durch die Vereinsabrechnung sich ergebenden Verbindlichkeiten. Dieser Umstand ist von außerordentlicher Bedeutung namentlich in Zusammenhang mit der Frage der Übernahme von Ausfällen im Falle der Uneinbringlichkeit überwiesener Forderungen (freiwillige oder unfreiwillige Zahlungsunfähigkeit).

Wie aus dem Gesagten hervorgeht, ist die eigentliche Abrechnungstätigkeit der Vereinsabrechnungsstelle mit der Aufstellung der Vereinsabrechnung, Ausfertigung und Absendung der Rechnungsauszüge an die Verwaltungen beendet. Den Schlußstein in der langen Reihe von Abrechnungen und Kompensierungen, von der Lösung der einzelnen direkten Fahrkarte oder der Erhebung eines direkten Frachtsatzes an bis zum wirklichen endgültigen Ausgleich unter den Beteiligten, haben die einzelnen Verwaltungen selbst zu legen, indem sie ihre Restschulden alle 14 Tage an die Vermittlungsstelle be-

gleichen oder — was natürlich viel einfacher ist und zudem als erfreulicher empfunden wird — den Eingang ihrer Forderungen überwachen.

d) Beteiligung an der Vereinsabrechnung.

Die ursprünglich auf freier Vereinbarung beruhende Einrichtung der einheitlichen Saldierung wurde im Jahre 1882 zu einer zwingenden Vereinseinrichtung, d. h. sämtliche Vereinsverwaltungen waren verpflichtet, zunächst alle Abrechnungen über direkte und Verbandsverkehre bei der Vereinsabrechnungsstelle durch Anmeldung von Schuld und Guthaben weiterbehandeln zu lassen; sie waren ferner berechtigt, auch mit allen sonstigen Schuldposten in gleicher Weise zu verfahren, wenn die zahlungspflichtige Verwaltung dies für zulässig hielt. Im Wesen der direkten oder Verbandsverkehre lag es, daß bei den Abrechnungen auch zum Teil Verwaltungen beteiligt waren, die dem Verein nicht angehörten. Diese Nichtvereinsverwaltungen wurden von Anbeginn an bis zur Gegenwart nicht unmittelbar an der Vereinsabrechnung, sondern nur mittelbar in der Form beteiligt, daß gewisse vereinbarte Grenzverwaltungen die Ausgleichung mit den Nichtvereinsbahnen sozusagen auf ihre eigene Rechnung mit übernahmen. Es erhielten danach also die Nichtvereinsbahnen in der Vereinsabrechnung nicht etwa ein besonderes eigenes Konto, sondern die von den Verbandskontrollen oder Zentralabrechnungsstellen ermittelten und soweit wie möglich zusammengelegten Anteile für die Nichtvereinsbahnen übernehmen die Grenzvereinsverwaltungen mit auf ihr Konto und gleichen dann mit den Nichtvereinsbahnen gesondert und ohne Mitwirkung der Vereinsabrechnungsstelle aus. Eine besondere und davon abweichende Rolle spielten die in einem späteren Zeitabschnitt an dem Verkehr auf zusammenstellbare Fahrscheine beteiligten Verwaltungen. Da es sich hierbei um eine ausgesprochene Einrichtung des Vereins handelte, erhielten die an diesem Verkehr beteiligten Nichtvereinsverwaltungen für die Abrechnung dieses Verkehrs je ein besonderes Konto; sie wurden also wie die Vereinsverwaltungen behandelt, erhielten ihre besonderen Rechnungsauszüge und mußten sich an dem Barausgleich der Endbeträge mitbeteiligen. Hieran ist auch bis zur Gegenwart, abgesehen von den durch den Weltkrieg eingetretenen Einschränkungen, nichts geändert.

In neuester Zeit ist unter gewissen Voraussetzungen auch die Teilnahme von Nichtvereinsbahnen lediglich an der Einrichtung der Vereinsabrechnung vorübergehend gegen Zahlung besonderer Beiträge zugelassen worden. Diese Maßnahme hängt mit den in Fluß befindlichen sonstigen Neuerungen im Verein zusammen und harrt noch eines weiteren Ausbaus.

e) Währungen.

Die zusammenfassende Tätigkeit der Vereinsabrechnungsstelle durch Errechnung eines Endbetrages (Schuld oder Forderung) für jede Verwaltung beschränkt sich auf je einen solchen Endbetrag für jede der zur Abrechnung zugelassenen Währungen, da eine Umrechnung der angemeldeten Beträge durch die Vereinsabrechnungsstelle nicht vorgesehen war. Diese Währungen waren ursprünglich außer der deutschen (Mark-) Währung die österreichische Kronen- und Guldenwährung, die Franken- und Rubelwährung, und zwar unterschieden nach Gold, Silber und Papier.

Es ergab sich bald, daß die Begleichung der Endbeträge unter den Verwaltungen in jeder der bezeichneten Währungen zu vielen Weitläufigkeiten führte; besonders fühlbar waren die Übelstände, wenn ein und dieselbe Verwaltung zu gleicher Zeit z. B. Franken ohne Bezeichnung zu empfangen und Franken Gold zu zahlen hatte oder umgekehrt. Gleiche, nebeneinander herlaufende Zahlungen kamen auch bei Goldgulden und österreichischen Kronen, bei Rubel Gold, Silber und Noten vor. Um dies zu vereinfachen, und um die oft mit bedeutenden Kosten verknüpfte Beschaffung und Wiederverwendung fremder Geldsorten zu vermeiden, wurde im Jahre 1900 die Umrechnung gewisser nichtdeutscher Währungen in die Markwährung vorgesehen.

Zunächst wurde die bis dahin übliche Unterscheidung nach Franken Gold und Franken ohne Nebenbezeichnung fallen gelassen und bestimmt, daß nur noch Franken (ohne Nebenbezeichnung) anzumelden sind. Soweit sich hierbei damals für einzelne Verwaltungen, zumal für solche Grenzverwaltungen, die den Ausgleich nach dem Auslande vermittelten, Schwierigkeiten und Ausfälle ergaben, sollte dem dadurch begegnet werden, daß sich die anmeldenden Verwaltungen schon vor der Anmeldung bei der Vereinsabrechnungsstelle über einen angemessenen Umrechnungskurs einigten und die Beträge in Mark umgerechnet anmeldeten. Die bei der Vereinsabrechnung dann noch verbleibenden Franken (also ohne Nebenbezeichnung) wurden dann zu einem festen Umrechnungskurs von 100 Fr. = 81 ℳ (der dem damaligen Goldkurs entsprach) in die Markwährung umgerechnet. Der Vorgang ist bis zur Gegenwart der, daß nicht etwa jeder in Franken angemeldete Posten umgerechnet wird; vielmehr wird die Frankenabrechnung als solche, wie die Markabrechnung, aufgestellt und abgeschlossen und nur die Endbeträge (für jede Verwaltung einer) werden zu dem angegebenen Kurs umgerechnet und das Ergebnis in den Markabschluß übertragen. In ähnlicher Weise wurden die in österreichischen Goldgulden angemeldeten Beträge durch Umrechnung zu dem festen Kurse von 100 Fl. = 202,50 ℳ beseitigt. Diese Umrechnung ist nach Wegfall der Goldgulden von 1913 an weggefallen. Die besondere Abrechnung und Ausgleichung in österreichischen Kronen blieb bestehen. Bei der Rubelwährung wurde die ursprüngliche Unterscheidung nach Gold und Silber wegen zu geringer Inanspruchnahme ebenfalls im Jahre 1900 fallen gelassen und nur noch Rubel ohne Nebenbezeichnung zugelassen.

Dies ist bis zur Gegenwart noch in Geltung. Durch den Weltkrieg mußten allerdings mit Rücksicht auf die ganz außerordentlichen Umwertungen in der Valutafrage insofern Änderungen eintreten, als an die Stelle des so lange angewandten festen Umrechnungskurses für Franken (das war die einzige noch umzurechnende Währung) ein veränderlicher, sowie mit Rücksicht auf die Verschiedenartigkeit des Valutastandes in den beteiligten Ländern ein Durchschnittskurs treten mußte. Die näheren Darlegungen über die ganz besonders verwickelt liegende Behandlung der Valutafrage im Zusammenhang mit dem Abrechnungsgeschäft würden über den Rahmen des vorliegenden Abrisses hinausgehen. Es sei daher hier nur erwähnt, daß zurzeit die aus dem Verkehr mit der Schweiz sich ergebenden Frankensaldi nach dem Berliner Devisenkurs für schweizerische Franken, für den Verkehr mit Rumänien sich ergebende Frankensaldi nach dem Pariser Frankenkurs (errechnet über Zürich und Amsterdam) und zwar vom Tage des Abschlusses der Vereinsabrechnung umgerechnet werden.

C. Entwicklung der reglementarischen Bestimmungen.

Die wesentlichsten Veränderungen und Neuerungen, die während des nahezu 50-jährigen Bestehens der Vereinsabrechnungsstelle eingetreten sind, haben in den vorstehenden Abschnitten schon erwähnt werden können. Nachstehend seien nur noch kurz einige wichtige Daten nachgetragen.

1. Im Jahre 1883 wurde das damalige Übereinkommen in der Richtung ergänzt, daß bei gerichtlich mit Beschlag belegten Forderungen eine Verpflichtung zur Ausgleichung durch die Vereinsabrechnungsstelle nicht besteht. Im Jahre 1885 wurde diese Befreiung auch auf die Anmeldepflicht der Verwaltungen ausgedehnt.
2. Für die engeren, das übrige Vereinsgebiet nicht berührenden Verkehre der österreichischen und ungarischen Verwaltungen wurden diese Verwaltungen seit dem Jahre 1885 von der Anmeldepflicht bei der Vereinsabrechnungsstelle befreit.

3. Infolge anderweiter Regelung der Ausgleichung von Entschädigungstreffnissen wurde im Jahre 1912 (eingeführt 1. I. 1913) beschlossen, daß diese Beträge von den forderungsberechtigten Verwaltungen angemeldet werden dürfen.
4. Zur Erleichterung des Geschäftsverkehrs gibt die Vereinsabrechnungsstelle, so oft es das Bedürfnis erfordert, ein Verzeichnis sämtlicher Verwaltungen, für die ein besonderes Konto geführt wird, heraus; dieses Verzeichnis enthält zugleich in gedrängter Kürze die wesentlichen, das Anmelde- und Abrechnungsgeschäft betreffenden Vorschriften.

D. Statistisches.

Die Beteiligung der Vereinsverwaltungen an der Vereinsabrechnung und die Inanspruchnahme dieser Einrichtung hält mit der Entwicklung des Vereins in der gleichen Zeitspanne, da es sich um eine zwingende Vereinseinrichtung handelt, naturgemäß gleichen Schritt, d. h. sie bewegt sich in gleichmäßig aufsteigender Linie. Ebenso zeigen die Ergebnisse, die die eigentliche vereinfachende Ausgleichungstätigkeit der Vereinsabrechnung darstellen (Spalte 6 der nachstehenden Übersicht), erfreulicherweise eine ständige Verbesserung. Auf die Einzelheiten hier einzugehen, würde zu weit führen; die von der Vereinsabrechnungsstelle jährlich veröffentlichten, auch in dieser Zeitung auszugsweise wiedergegebenen Statistischen Nachrichten über die Tätigkeit der Vereinsabrechnungsstelle bringen sämtliche Daten und Zahlen. Einen kurzen und überzeugenden Überblick über einige der wesentlichsten Zahlen dürfte die folgende, dekadenweise zusammengestellte Übersicht geben, der noch das letzte Friedensjahr 1914, obwohl es eigentlich nur zur Hälfte unbeeinträchtigt zur Auswirkung kam, angefügt ist.

Jahr	beteiligte Verwaltungen	angemeldete Posten	Gesamtbetrag der angemeldeten Schuld- und Guthabenbeträge ℳ	durch Ausgleich auf folgende Barzahlung. verringert ℳ	das Verhältnis der angemeldeten zu den nach der Saldierung bar ausgeglichenen Beträgen stellt sich danach wie
1	2	3	4	5	6
1883	76	91 200	268 137 280	107 136 259	1 : 0,400
1893	98	133 291	299 472 295	139 283 548	1 : 0,465
1903	118	132 392	441 010 627	144 811 441	1 : 0,328
1913	129	218 729	1 370 836 968	255 331 553	1 : 0,186
1914	130	240 492	1 485 770 933	275 105 399	1 : 0,182

N—r.

Vereinheitlichung in der Industrie.*)

Wenn an dieser Stelle auf den Inhalt eines Buches näher eingegangen wird, das die Normungsfrage insbesondere vom wirtschaftlichen Standpunkte beleuchtet, so geschieht dies, weil die Bedeutung der Vereinheitlichungsbestrebungen für den wirtschaftlichen Wiederaufbau Deutschlands nicht eindringlich genug betont werden kann. Der Verfasser, ein sich staatswissenschaftlich betätigender Ingenieur, geht davon aus, daß die künftige Belastung der Industrie durch Löhne, Rohstoffkosten und öffentliche Auflagen überaus hoch sein muß. Um unter diesen Umständen dem Auslande gegenüber wettbewerbsfähig zu bleiben, hätte die deutsche Industrie vor allem die restlose Durchführung des Vereinheitlichungsgedankens anzustreben, denn Vereinheitlichung ist gleichbedeutend mit Steigerung und Verbilligung der Erzeugung.

Der Leser wird vorerst mit den verschiedenen Seiten der Vereinheitlichungsaufgabe und der geschichtlichen Entwicklung des Vereinheitlichungsgedankens bekannt gemacht. Die Zeit vor dem eigentlichen Industriezeitalter ist in knappen Zügen mitbehandelt. Für die Beurteilung der oft recht verwickelten technischen und wirtschaftlichen Zusammenhänge und der industriellen Vereinheitlichungsbestrebungen sind Beispiele aus anderen Gebieten menschlicher Tätigkeit zum Vergleich herangezogen. Der geschäftstüchtige Amerikaner hat als erster den Vereinheitlichungsgedanken großzügig in die Tat umgesetzt; auf die Entwicklung der Normungsbestrebungen in Amerika ist deshalb an erster Stelle ausführlich eingegangen. England aber ist durch die von Sir Joseph Whitworth im Jahre 1841 geschaffenen weltbekannt gewordenen Gewindenormalien als die Wiege des Normalisierungsgedankens anzusprechen. Nach diesem bedeutsamen Vorgange ist aber dann in England 60 Jahre lang fast nichts für die Vereinheitlichung geschehen. Erst der Niedergang der englischen Industrie und das Aufblühen Amerikas hat die Engländer zu haushälterischer Gestaltung ihres Wirtschaftslebens gezwungen; 1901 erfolgte die Gründung des Engineering Standards Committee. Der nun einsetzenden Entwicklung in England bis zu den in diesem Zusammenhange zu nennenden Bestrebungen während des Krieges widmet der Verfasser besondere Aufmerksamkeit.

Das Engineering Standards Committee wird als straff organisierte Hauptstelle der gewerblichen Vereinheitlichungsbestrebungen und zugleich als unparteiische Stelle, vor der die oft widerstreitenden Wünsche der Erzeuger und Abnehmer ausgeglichen werden konnten, bezeichnet. Es hat in der Vereinheitlichung von Baustoffen und Einzelteilen, in Normung und Normalisierung viel geleistet. Zur Frage der Typenschaffung dagegen hat es nur einmal, und zwar bei den Einheitslokomotiven für Indien, Stellung genommen, während die Sozialisierung ganz außerhalb seiner Ziele liegt. Dementsprechend sind, wie der Verfasser ausführt, in England von einer ähnlich hochentwicketen Einzelgestaltung oder Einzelformung (Spezialisierung) und „Typisierung", wie in Amerika, noch kaum Ansätze vorhanden, und auch diese sind zum größten Teil erst auf Kriegsmaßnahmen zurückzuführen.

In der deutschen Industrie bietet die geschichtliche Entwicklung des Vereinheitlichungsgedankens etwa ein Bild, das auf der ersten Stufe, wenn auch in erheblich kleinerem Maßstabe, den amerikanischen Zuständen ähnelt, auf der zweiten Stufe aber die englisch straffe Organisation in einer Hauptstelle übernimmt. In diesem Zusammenhange ist auf die Verdienste des Vereins Deutscher Ingenieure hinzuweisen, neben dem die Elektrotechnik ihre Sonderwege gegangen ist. Daneben hat sich auch der Staat vereinheitlichend betätigt. Der Verfasser erinnert an die Normen der Marine, des Heeres und der Post, die Vorschriften für die Aufstellung und den Betrieb von Dampfmaschinen und Dampfkesseln und vor allem auf die zielbewußten Arbeiten, die von Deutschlands größter technischer Behörde, der Eisenbahnverwaltung, geleitet worden sind. Mit dem Eisenbahnwesen beschäftigt sich der Verfasser dann auch in ausführlicherer Weise. Weiter ist anzuerkennen, wie vorbildlich die Elektrotechnik auf dem Gebiete der Vereinheitlichung bereits gewirkt hat. Der Verband Deutscher Elektrotechniker nahm, wie Dr. Ing. Dettmar erst jüngst in einem vor der Elektrotechnischen Gesellschaft in Köln gehaltenen Vortrage hervorhob, sofort nach seiner 1893 erfolgten Gründung die Bestrebungen zur Vereinheitlichung in sein Programm auf und verfolgte sie mit Nachdruck. Bereits auf der ersten Jahresversammlung in Köln hielt Dr. Ing. H. Voigt einen Vortrag „Vorschläge zur Einführung einheitlicher Kontaktgrößen und Schrauben bei Ausschaltern, Sicherungen sowie größeren Apparaten von 50 Amp. an". Dettmar bemerkt hierzu: „Voigt zeigte schon damals ganz allgemein die Bedeutung der Vereinheitlichung und regte nicht nur mit seinen Vorschlägen die „Normalisierung" und „Typisierung" der Kontakte an, sondern empfahl auch, Kabelschuhe, die Befestigungen von Leitungen an Schalttafeln, die Ausführung von Schmelzsicherungen, Glühlampenfassungen, Nippel usw. zu normalisieren. Die Ausführungen Voigts haben den Weg schon damals so klar gekennzeichnet, daß die Zweckmäßigkeit seiner Weiterverfolgung jedem einleuchten mußte; er wurde auch vom Verbande nicht nur beibehalten, sondern noch dadurch erweitert, daß neben der Normalisierung und Typisierung schon bald auch die Bearbeitung von Vorschriften aufgenommen wurde. Schon auf der zweiten Jahresver-

*) Vereinheitlichung in der Industrie. Die geschichtliche Entwicklung, die bisherigen Ergebnisse, die technischen und wirtschaftlichen Grundlagen. Von Dr. Georg Garbotz, Dipl.-Ingenieur. Mit 18 Abbildungen im Text. Druck und Verlag von R. Oldenbourg, München und Berlin 1920. Preis geheftet 9 ℳ, gebunden 12 ℳ zuzüglich Teuerungszuschlag.

sammlung 1894 in Leipzig wurde von Gunderloch der Antrag gestellt, einen Ausschuß einzusetzen, der auf Grund der gesammelten Erfahrungen einheitliche Bestimmungen für Einzel- und Anschlußanlagen ausarbeitet. Fast in jedem der folgenden Jahre ist das Arbeitsgebiet erweitert worden, so daß zurzeit 45 Arbeiten in Geltung sind. Ein kürzlich herausgegebener „Wegweiser durch die Arbeiten des Verbandes Deutscher Elektrotechniker" gibt hierüber Aufschluß. Wer sich noch weiter mit dem wichtigen Dettmarschen Vortrage beschäftigen will, sei auf dessen Veröffentlichung in Heft 10 des laufenden Jahrganges der „Elektrotechnischen Zeitschrift" hingewiesen. Einem Vorschlage Dettmars ist es zu verdanken, daß auf der Jahresversammlung 1919 des Verbandes Deutscher Elektrotechniker ein „Technischer Hauptausschuß" gebildet wurde, dem die Aufgabe zufällt, bei allen Vereinheitlichungsbestrebungen unter Berücksichtigung aller berechtigten Sonderwünsche der elektrotechnischen Industrie ordnend und regelnd einzugreifen. In dem Hauptausschuß sind vertreten: Der Verband deutscher Elektrotechniker; der Zentralverband der deutschen elektrotechnischen Industrie; die Vereinigung der Elektrizitätswerke; der Bund der Elektrizitätsversorgungs-Unternehmungen; der Verband der elektrotechnischen Installationsfirmen in Deutschland; der Verein deutscher Straßenbahn- und Kleinbahnverwaltungen; der Verein deutscher Eisenhüttenleute und der Verein deutscher Ingenieure. Der Hauptausschuß wird selbst keine Arbeiten durchführen, sondern sie den zahlreichen schon bestehenden oder neu einzusetzenden Ausschüssen übertragen.

Schließlich wurde, da die Kriegsverhältnisse den Vereinheitlichungsgedanken in weiten Kreisen Wurzel fassen ließen und offenbar unter dem Eindrucke der Organisation des Engineering Standards Committee, vorgeschlagen, eine Hauptstelle für die Vereinheitlichungsbestrebungen der gesamten deutschen Industrie zu schaffen, in der alle Interessengruppen vertreten sind. Die Gründung erfolgte in Berlin als „Normen-Ausschuß der deutschen Industrie" — Nadi — am 22. Dezember 1917 unter rückhaltloser Zustimmung aller Fachkreise. Dieser Normenausschuß wird ergänzt durch den Ausschuß für wirtschaftliche Fertigung und die Ausschüsse für Betriebsorganisationen. Damit ist für die Vereinheitlichungsfrage eine Hauptstelle geschaffen, wie sie weder Amerika noch England in seinem alle wirtschaftlichen Fragen ausschaltenden Engineering Standards Committee besitzt. Es besteht nach den Darlegungen des Verfassers begründete Hoffnung, so den zeitlichen Vorsprung unserer beiden Hauptwirtschaftskonkurrenten in der Vereinheitlichung wieder wettzumachen.

Bei dieser Gelegenheit ist auf eine Ansprache Le Maistres von der British Engineering Standards Association (B. E. S. A.) hingewiesen, die dieser bei einem im Ingenieurklub zu New York ihm zu Ehren gegebenen Festessen gehalten hat, an dem auch Vertreter aller am Normungswerke beteiligten amerikanischen Organisationen teilnahmen. Nach einem im Februarheft des laufenden Jahrganges der Zeitschrift für Kleinbahnen unter der Überschrift „Die Normung als internationale Einrichtung" veröffentlichten Bericht führte Le Maistre etwa folgendes aus:

Die B. E. S. A. ist 1901 von Sir John Wolfe Barry gegründet und unter seiner Führung in 16jähriger, angestrengter Arbeit zu einer Organisation von einigen 300 Ausschüssen und 1200 Mitgliedern ausgebaut worden. Obgleich die Arbeiten in der Hauptsache in London geleistet sind, haben doch zahlreiche Sitzungen an Orten stattgefunden, an denen die zu normenden Erzeugnisse gefertigt werden. Die Normungsarbeiten bestehen nach Le Maistres Ansicht zu 15 % aus technischer Arbeit und zu 85 % aus persönlicher Tätigkeit. Die Normung sei eine Angelegenheit der Industrie; daher müsse die Industrie die Normen aufstellen und dabei die Unterstützung der Ingenieure und Sachverständigen heranziehen. Die Normung laufe auf eine wirtschaftliche Ersparnis hinaus, und diese sei nur zu erreichen, wenn Überschneidungen von Jahr zu Jahr seltener geworden seien. In den letzten Jahren habe die B. E. S. A. zahlreiche Schreiben aus den Vereinigten Staaten erhalten, die eine enge Zusammenarbeit in Normungsfragen angeregt hätten. Die Beantwortung solcher Anfragen sei nicht immer leicht, zumal wenn es sich um so weitverzweigte Organisationen handele, wie bei der amerikanischen elektrotechnischen Industrie. Die B. E. S. A. glaube aber, daß bei den engen Beziehungen zwischen den Vereinigten Staaten und Großbritannien und dem gegenwärtigen Entwicklungsstande der Normungsarbeiten eine erfolgreiche Zusammenarbeit in Normungsfragen auf beiden Seiten des Weltmeeres durchführbar sei. Eines der festesten Bindemittel, um zwei oder mehr Völker zusammenzuführen, sei die technische und die industrielle Normung. Man könne daher durch ein geschlossenes Zusammengehen in Normungsfragen der Wiederherstellung des Weltfriedens die besten Dienste leisten.

Nachdem auch Dr. Garbotz in seinem Buche auf die Entwicklung des Vereinheitlichungsgedankens in anderen Staaten und auf die Versuche zu internationaler Verständigung auf diesem Gebiete eingegangen ist, entwirft er ein Bild von der bisherigen Tätigkeit des Normenausschusses der deutschen Industrie („Nadi"). Die Ziele des Nadi sind klargelegt und ebenso die Mittel und Wege, die zu deren Erreichung führen sollen. Mit welch unendlicher Mühe die Aufstellung einer Norm verbunden ist, wird an einem Beispiele gezeigt, in dem der Werdegang des überhaupt ersten fertiggestellten Normblattes für Kegelstifte ausführlich erklärt und in Bildern vorgeführt ist. Die Zahl der in Arbeit befindlichen Normen soll im April 1919 etwa 120 betragen haben.

Der Verfasser wendet sich dann den technischen und wirtschaftlichen Grundlagen des Vereinheitlichungsgedankens zu. Weiter wird auf die Notwendigkeit der Vermeidung von Abfall und Kraftverlusten und auf die anzustrebende Höchstausnutzung der menschlichen Arbeitskraft hingewiesen. Hierbei mußte natürlich der bahnbrechenden Arbeiten Taylors gedacht werden, der über die mangelhafte Ausnutzung der menschlichen Kraft bekanntlich eingehende Versuche angestellt hat. Nachdem der Verfaser die Aufmerksamkeit auf die Wichtigkeit der Abfall- und Abkraftverwertung, der Vereinheitlichung der Arbeit, der Schaffung einheitlicher Verfahren für die Übernahme irgendeines Arbeitsvorganges der Normung, Normalisierung und Typisierung, Sonderformung und Arbeitsteilung gelenkt, sind die technischen, privatwirtschaftlichen und volkswirtschaftlichen Grundlagen der Vereinheitlichung ausführlich behandelt. Auch der Verschiebung der wirtschaftlichen Verhältnisse durch den Krieg ist bei dieser Gelegenheit gedacht. Alles in allem ist nach dem Verfasser die industrielle Vereinheitlichung unter Ausschaltung toter nutzloser Arbeit geeignet, eine vermehrte, verbesserte und verbilligte Erzeugung als Folge einer aufs höchste gesteigerten Leistungsfähigkeit der Volkswirtschaft herbeizuführen und somit zur Erlangung höherer, vollkommenerer innerer und äußerer Daseinsbedingungen beizutragen.

Die Schwierigkeiten der Vereinheitlichung werden vom Verfasser keineswegs verkannt; er macht auch auf die im Wesen jeder Vereinheitlichung liegenden Gefahren, wie z. B. schematischer Behandlung, Ausschaltung des freien Wettbewerbs usw. aufmerksam. Beizustimmen ist dem Verfasser, daß die Vereinheitlichung überall, wo das ästhetische Moment bei dem Erzeugnis den Ausschlag gibt, z. B. bei allen Kunstgegenständen — etwa in den Tonwaren- oder Glasgewerben — auszuschalten sei; Hausbauten nach der Schablone seien gleichfalls ein Unding. Derartige Versuche könnten nur lähmend und erstickend wirken.

Es ist mit dem Verfasser zu hoffen, daß es dank einer alle Vor- und Nachteile gerecht und in breitester Öffentlichkeit abwägenden Organisation gelingen sollte, über die Schwierigkeiten wegzukommen, und daß die angedeuteten Gefahren vermieden werden; dann wird die Vereinheitlichung in den deutschen Gewerben eins der vornehmsten Mittel sein, dem wirtschaftlichen Wiederaufbau Deutschlands Erfolg zu sichern.

Das trefflich geschriebene gründliche Buch ist als zeitgemäß sehr zu begrüßen. Es bringt zum ersten Male eine großangelegte Übersicht über die überaus zahlreichen, reichlich verstreuten Arbeiten, die den Gegenstand behandeln. Der Leser wird von Fall zu Fall auf die vorgängigen Veröffentlichungen hingewiesen und kann sich auf Grund eines geschickt angeordneten Quellennachweises nach Belieben noch weiter mit der Sache befassen. Das Buch darf weiter als Musterbeispiel dafür gelten, wie durch geschickte Darstellung ein an und für sich spröder Stoff lehrreich und zugleich fesselnd werden kann, so daß auch der nicht unmittelbar an der Auswertung des Vereinheitlichungsgedankens beteiligte Leser daran regen Anteil nimmt. W. M.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Beschleunigtes Eilgut.** Eine Änderung der Gepäckdienstordnung tritt, wie wir der Reichshauptstädtischen Korrespondenz entnehmen, mit sofortiger Gültigkeit auf den Eisenbahnen in Kraft. Als beschleunigtes Eilgut, das auf Eilgut-Frachtbriefe in Personenzügen befördert oder als Expreßgut auf Eisenbahnpaketadresse abgefertigt wird, sollen von nun an alle Gegenstände zur Beförderung zugelassen werden, die sich zur Beförderung im Packwagen eignen. Von der Annahme ausgeschlossen bleiben jedoch folgende Gegenstände: Bretter, neue Fahrräder und Fahrradgestelle, Fahrzeuge, auch

beladene, und Schlitten, Bier in Fässern, leere Fässer, Glasballons, auch in Körben, Kartons, leer oder gefüllt, Kinderwagen, Kisten, Käfige und Verschläge, leer, Korbwerkflaschen, Korbwaren, Möbel aller Art, Sofa- und Stuhlgestelle, Spielwaren, neue Nähmaschinen und -gestelle, Wellpapiere in Rollen sowie Gegenstände über 3 m Länge. Das Gewicht der einzelnen Stücke wird auf 50 kg beschränkt. Die neuen Bestimmungen über beschleunigtes Eilgut gelten jedoch nur für solche Stücke, die in Personenzügen befördert werden. Beschleunigtes Eilgut, das in Güterzügen befördert wird, unterliegt keinerlei Beschränkungen.

— **Vereinfachte Bezeichnung der Schnell- und D-Züge.** Die Reichshauptstädtische Korrespondenz schreibt: Die preußische Eisenbahnverwaltung hatte bereits vor dem Kriege eine Vereinfachung in der Bezeichnung ihrer Schnellzüge zur Durchführung bringen wollen. Die durchlaufenden Züge sind nicht auf sämtlichen Strecken fortlaufend numeriert, sondern die einzelnen Bahnen haben ihre Schnellzüge für sich mit besonderen Nummern versehen. Hierdurch kommen die einzelnen Nummern mehrfach in den Fahrplänen vor und haben besonders beim reisenden Publikum häufig die Veranlassung zu Verwechselungen gegeben. Nachdem nunmehr die Eisenbahnen auf das Reich übergegangen sind, sind die Vorarbeiten für die Neubezeichnung der Schnellzüge in Preußen eingestellt worden. Die laufende Numerierung soll, wie wir hören, zunächst für die Schnellzüge im ganzen Reich durchgeführt werden, so daß niemals mehr zwei Züge auf verschiedenen Strecken die gleiche Bezeichnung tragen. Hierdurch werden zwar die Zugnummern entsprechend höher, aber die Irrtümer, zu denen die bisherigen Bezeichnungen Anlaß boten, werden vermieden.

— **Verminderung der Eisenbahndiebstähle.** Die scharfen Maßnahmen, die die Eisenbahnverwaltung gegen das Diebesunwesen auf den Güterbahnhöfen getroffen hat, haben, wie die „Reichshauptstädtische Korrespondenz" mitteilt, einen Rückgang der Eisenbahndiebstähle gebracht. Nach der nunmehr vorliegenden Übersicht sind die Eisenbahndiebstähle im Bezirk Berlin im Juni gegenüber dem Vormonat um 20 %, gegen April sogar um 50 % zurückgegangen. Insgesamt sind im Berliner Bezirk 178 Personen des Diebstahls überführt worden, von denen 102 Eisenbahnarbeiter, 6 Eisenbahnbeamte und 70 Zivilpersonen waren. Von den überführten Eisenbahnern sind 66 Arbeiter und 5 Beamte zur Entlassung gekommen. Die Mehrzahl der Beraubungen und Diebstähle entfällt auf den Stückgutverkehr, während der Gepäckverkehr eine wesentlich niedrigere Diebstahlszahl aufweist. Dies ist zurückzuführen auf die verstärkte Überwachung des Gepäckverkehrs durch die Eisenbahnverwaltung, die gerade jetzt in der Reisezeit scharfe Maßnahmen ergriffen hat, um das zur Beförderung gelangende Gepäck vor Dieben zu schützen. Natürlich gibt diese Statistik noch kein genaues Bild über den tatsächlichen Umfang der Diebstähle, da besonders im Güterverkehr die Feststellung eines Diebstahls schwer ist. Mit Sicherheit kann jedoch angenommen werden, daß die von der Eisenbahn gezahlten Summen an Entschädigungen gleichfalls zurückgehen werden.

— **Die Ausdehnung des Berliner Vorortverkehrs.** Seit einiger Zeit sind bei der Berliner Eisenbahndirektion Ermittlungen im Gange, die die Ausdehnung des Vorortverkehrs auf einzelnen Nebenbahnstrecken der Berliner Direktion zum Gegenstand haben. Es handelt sich hierbei um die Strecken, die eingleisig betrieben werden, zum Beispiel die Umgehungsbahn, die Strecke Schlesischer Bahnhof-Werneuchen und die Strecke Lehrter Bahnhof-Wustermark. An allen diesen Strecken ist es ein langgehegter Wunsch der Anwohner und Siedler, daß statt des teuren Ferntarifs der wesentlich billigere Vororttarif eingeführt wird. Diese Ermittlungen sind jedoch noch nicht abgeschlossen, auch steht die Entscheidung des Reichsverkehrsministeriums in dieser Frage noch aus; erst dann, wenn diese Entscheidung gefallen ist, wird die Ausarbeitung der neuen Tarife erfolgen können. Die Zeitungsnachrichten, die bereits von einem bestimmten Termin (1. Oktober) sprechen, sind unrichtig. Die erforderlichen Vorarbeiten für die Einführung des Vorortverkehrs auf diesen Strecken werden sicherlich einige Monate dauern, da nach Feststellung der Tarife auch noch der Druck von Fahrkarten, Monatskarten usw. erledigt sein muß, bis die Tarife eingeführt werden können. Mit der Einführung des Vororttarifs kann vor dem 1. Januar 1921 kaum gerechnet werden.

— **Bayerns Verkehrspersonal gegen Ententetruppendurchzug.** Durch die Tagesblätter ging die Nachricht, die Entente beabsichtige, angesichts der ablehnenden Haltung der Reichsregierung, die zur Unterstützung der Polen nach dem Osten zu befördernden Truppen durch Bayern zu leiten, weil sie eine größere Nachgiebigkeit bei der bayerischen Landesregierung erwarte. Der bayerische Verkehrsrat hat nun in seiner Sitzung am 4. d. M. den Beschluß gefaßt, das bayerische Eisenbahn- und Postpersonal anzuweisen, daß dem beabsichtigten Versuche der Entente, Truppen, Waffen und Munition durch Bayern zu befördern, mit allen Mitteln und, wenn nötig, durch völlige Transportlähmung entgegengetreten werde. Als Begründung dieses Beschlusses wird die Notwendigkeit angegeben, die bayerische und die Reichsregierung an der Aufrechterhaltung der Neutralität im Kampfe zwischen Russen und Polen zu unterstützen.

— **Italienisch-deutscher Lebensmittelverkehr.** Eine Abordnung der Münchener Stadtverwaltung hat sich, wie wir dem „Schwäbischen Merkur" entnehmen, kürzlich nach Italien begeben und Verhandlungen aufgenommen über die Durchführung direkter Lebensmittelzüge nach Deutschland und über die Neueinrichtung direkter Tarife nach den Großstädten Deutschlands. Vertreter der Eisenbahndirektionen und des Tarifamtes München wurden telegraphisch zu einer Sitzung nach Rom eingeladen, an der neben den Referenten der zuständigen Stellen auch Vertreter der italienischen Ministerien des Äußern, des Handels und der Finanzen teilnahmen. Die Besprechung führte zu einem allseitigen Einverständnis darüber, daß der direkte Verkehr von beschleunigten Lebensmittelzügen zwischen Italien und Deutschland unverzüglich wieder aufgenommen wird, und daß die direkten Tarife von Italien nach Deutschland baldigst festgesetzt werden.

Österreich.

— **Südbahngesellschaft.** Wir entnehmen dem Berichte des Verwaltungsrates der Südbahngesellschaft über das Geschäftsjahr 1919, der für die am 30. Juli abgehaltene Generalversammlung ausgegeben worden war, folgende Einzelheiten.

Die Führung des Betriebes begegnete während des ganzen Jahres 1919 Schwierigkeiten und Behinderungen, die jene der Kriegsjahre noch bei weitem überstiegen. Zur Abwicklung des Verkehres auf den im eigenen Betriebe verbliebenen Linien waren 948 Lokomotiven, 2206 Personenwagen, 604 Dienstwagen und 12 908 Güterwagen (einschl. der ausgeliehenen Güterwagen) vorhanden. Eine Schwierigkeit von tiefster Bedeutung war die Kohlennot, die zeitweise sogar die Notwendigkeit der Betriebseinstellung auf einzelnen Strecken mit sich brachte. Eine weitere Erschwernis für die Betriebsführung bildeten namentlich in der ersten Hälfte des Jahres 1919 die aus politischen oder wirtschaftlichen Gründen verfügten Sperrmaßnahmen der einzelnen Staaten, durch deren Gebiete die Linien der Gesellschaft führen.

Die Investitionstätigkeit konnte sich auch im verflossenen Jahre nur im bescheidensten Rahmen bewegen. Die Verkehrsleistung ist bedeutend gesunken. Sie betrug durchschnittlich bloß ein Drittel der Verkehrsleistung des Jahres 1918. Der empfindliche Verkehrsrückgang mußte auch in den Einnahmen zum Ausdrucke gelangen, obwohl diesen andererseits verschiedene Tariferhöhungen zustatten kamen. Dagegen sind die Betriebsausgaben infolge der gewaltigen Steigerung der Personal- und Materialausgaben bedeutend angewachsen. Die während des ganzen verflossenen Jahres andauernden Währungswirren haben dem Betrieb und insbesondere auch dem Rechnungsdienste die größten Schwierigkeiten bereitet. Auch durch die Stempelfälschungen, die in zahllosen Fällen an Kronenbanknoten vorgenommen wurden, ist die Gesellschaft in verschiedenen Fällen zu Schaden gekommen.

Die Betriebseinnahmen der Hauptbahnen bezifferten sich auf rund 305 Millionen Kronen, das ist um 74 Millionen Kronen weniger als im Jahre 1918. In Österreich wurde der Gesellschaft nach langen Verhandlungen vorerst eine Erhöhung des Personentarifes (mit Wirksamkeit vom 5. Mai 1919) zugestanden, und zwar in der dritten Wagenklasse um 50 %, in der zweiten Wagenklasse um 66⅔ %, in der ersten Wagenklasse um 100 %; gleichzeitig wurde der Gepäcktarif um 50 % erhöht. Mit 15. Oktober 1919 wurden die Gütertarife um 150 %, mit 15. November 1919 die Personentarife für die erste und zweite Wagenklasse um durchschnittlich 70 %, für die dritte Wagenklasse um ungefähr 48 % erhöht; gleichzeitig wurde der Tarif für Reisegepäck um rund 50 % erhöht. Als diese neuen Tarife in Wirksamkeit traten, hatte sich die Kohlenkrise bereits derart verschärft, daß zu den weitestgehenden Drosselungen des Verkehrs geschritten werden mußte. Auf den südslawischen Linien wurden im April die Tarife sowohl für den Personen- und Gepäck- als auch für den Güterverkehr um 200 % erhöht. Diese Tariferhöhung wurde späterhin wieder zurückgezogen und mit Wirksamkeit vom 21. Juni

durch andere Tarifmaßnahmen ersetzt, die eine Erhöhung der Tarife im Güterverkehr um rund 100 %, im Gepäckverkehr um 200 % im Personenverkehr für die erste und dritte Wagenklasse um rund 170 % und für die zweite Wagenklasse um 200 %, im Personenverkehr für die erste und dritte Wagenfür die südslawischen Linien erfolgte mit Wirksamkeit vom 16. November. Auf den ungarischen Linien wurde mit Wirksamkeit vom 15. Juni eine Erhöhung des Personen-, Gepäck- und Gütertarifes um 200 % erwirkt.

Die Betriebsausgaben wiesen eine bedeutende, unaufhaltsame Steigerung auf. Die Steigerung beläuft sich auf rund 204 Millionen Kronen.

Die Gegenüberstellung der Betriebseinnahmen und der Betriebsausgaben zuzüglich der besonderen Auslagen ergibt einen Verlust aus dem Betriebe der Hauptbahnen in der ungeheuren Höhe von rund 253 Millionen Kronen. Da das Jahr 1918 ein Erträgnis von rund 37 Millionen Kronen gebracht hatte, beziffert sich die Verschlechterung der Betriebsrechnung auf rund 290 Millionen Kronen.

Die gleichen Umstände, die das Ergebnis des Betriebes der Hauptbahnen so ungünstig beeinflußten, kommen auch in dem Ergebnis des Betriebes der Lokal- und Pachtbahnen zum Ausdruck. Die Lokalbahnen hatten im Jahre 1918 noch einen Ertrag von rund 0,34 Millionen Kronen geliefert. Im Jahre 1919 ergab sich statt dessen ein Betriebsverlust von rund 1,5 Millionen Kronen. Der Betrieb der Pachtbahnen hatte bereits im Jahre 1918 einen Verlust von rund 4,7 Millionen Kronen gebracht. Diese Verlustzahl ist im Jahre 1919 auf rund 23,5 Millionen Kronen gestiegen. Die österreichische Regierung hat seit Mai 1919, da die Gesellschaft mit eigenen Mitteln nicht mehr durchkam, Vorschüsse zur teilweisen Deckung der Kosten gewährt, die aus den neuen, nach dem Vorgang der Staatseisenbahnverwaltung durchgeführten Personalmaßnahmen erwuchsen. Diese Vorschüsse erreichten bis Ende des Jahres 1919 eine Höhe von rund 85 Millionen Kronen. Auch die ungarische Staatsverwaltung hat der Gesellschaft im verflossenen Jahre Vorschüsse unter ähnlichen Bedingungen gewährt, und zwar zusammen rund 42 Millionen Kronen, von denen rund 28,5 Millionen Kronen auf die Zeit der Herrschaft der Räteregierung entfielen, und die nach Ansicht der Gesellschaft nicht rückzahlbar sind. Die Forderung der Südbahn an die ehemalige österreichisch-ungarische Heeresverwaltung gemäß § 70 der Eisenbahnbetriebsordnung sowie ihre Ansprüche an die italienische Regierung aus dem Titel der Besetzung eines erheblichen Teiles der Linien befinden sich immer noch in ungeklärtem Zustand. Im letzten Geschäftsberichte wurde mitgeteilt, daß die Gesellschaft Ansprüche an die ehemalige Heeresverwaltung vorerst bis einschließlich 1917 mit dem Betrage von rund 252 Millionen Kronen im Klagewege erhoben und sich die Geltendmachung ihrer Ansprüche für den Zeitraum seit Neujahr 1918 sowie die Geltendmachung der Ansprüche gegen die Heeresverwaltung aus anderen Rechtstiteln hierbei ausdrücklich vorbehalten hat. Seitdem wurden auch die Entschädigungsansprüche für 1918, und zwar mit dem Betrage von rund 86 Millionen Kronen, eingeklagt. Damit hat der gesamte eingeklagte Betrag die Höhe von rund 338 Millionen Kronen erreicht. Die Verwaltung hat bisher die erwähnten Aktivposten bei Aufstellung des Rechnungsabschlusses zahlenmäßig nicht berücksichtigt. Die Gesellschaft hat angesichts der Unmöglichkeit, derzeit einen zuverlässigen Rechnungsabschluß aufzustellen, um die Enthebung von der Pflicht zur Aufstellung des Rechnungsabschlusses für das Jahr 1919 bis 31. Dezember 1920 sowie um Erstreckung der Frist zur Abhaltung der Generalversammlung, die zur Beschlußfassung über diesen Rechnungsabschluß berufen ist, bis zum gleichen Zeitpunkte angesucht, welchem Wunsche das österr. Staatsamt für Verkehrswesen stattgegeben hat.

Der laufende Obligationsdienst wurde im Jahre 1919 zunächst vollkommen eingestellt. Ebenso mußte auch die Einlösung der verlosten 5prozentigen Obligationen, die ab 1. Januar 1920 hätte erfolgen sollen, unterbleiben. Auch die im Jahre 1919 fällig gewordenen italienischen Annuitäten wurden, gleichwie die Annuitäten der Jahre 1915 bis einschließlich 1918, nicht bezahlt. Im Jahre 1919 ist auch der Staatsbeitrag zum Dienst der 5prozentigen Anleihe sowie die Annuität aus dem Titel der seinerzeitigen Veräußerung der Linie Agram-Karlstadt an die ungarische Regierung im Jahre 1919 nicht mehr eingegangen. Alle diese Angelegenheiten bedürfen noch ihrer Ordnung. Der Bericht gedenkt sodann des Verlaufes der Verhandlungen der Gesellschaft mit der „Association Nationale“ in Paris und bemerkt: Wiewohl die Abgeordneten der Südbahn über die Frage der italienischen Annuität keinen Bescheid erhalten konnten, haben sie doch das ganze Südbahnproblem in eingehendster Weise mit der „Association Nationale“ durchberaten. Im Einklang mit dieser ist die Abordnung zu dem Vorschlag gelangt, daß zunächst ein Régime provisoire längstens für die Zeit bis Ende 1922 geschaffen werde, um die Fortdauer des Betriebes bis zur endgültigen Regelung der Südbahnfrage mit Unterstützung der von der Südbahn durchlaufenen Staaten sicherzustellen. Diesem Régime provisoire haben die österreichische und die ungarische Regierung bereits ihre Zustimmung erteilt; die Zustimmung des S.K.S.-Staates und Italiens steht noch aus.

Was die Gestaltung des Betriebes in der ersten Hälfte des laufenden Jahres betrifft, so war es durch Ankauf von amerikanischer Kohle, deren Mehrkosten durch Erhebung besonderer Zuschläge zu den tarifmäßigen Gebühren gedeckt wurden, wenigstens möglich, den durchgehenden Güterverkehr mit Triest — wobei insbesondere die Beförderung der Lebensmittelzüge in Betracht kam — wieder aufzunehmen und durch Führung von Expreßzügen den dringendsten Bedürfnissen des zwischenstaatlichen Verkehrs einigermaßen zu entsprechen. Seit Eintritt der milderen Jahreszeit ist für unsere österreichischen Linien eine merkliche Besserung zu verzeichnen, da sich die Kohleneinläufe etwas günstiger gestaltet haben. Der günstigen Gestaltung der Einnahmen steht eine ungeheure Verteuerung des Betriebes gegenüber, die durch eine ungeahnte Steigerung der Ausgaben verursacht worden ist. Diese Steigerung betrifft sowohl die Materialkosten als auch die Personalauslagen.

Übrige europäische Länder.

— Die schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1919. Der dem Bundesrat für die Bundesversammlung überreichte Geschäftsbericht der Generaldirektion der Bundesbahnen für 1919 (vgl. Nr. 98, S. 450 d. Ztg.) gibt einen interessanten zusammenhängenden Rückblick über die wichtigsten Vorkommnisse in dem Berichtsjahr, die in dieser Zeitung schon zum Teil erwähnt worden sind, aber hier noch einmal im Zusammenhang wiedergegeben werden sollen.

Im ganzen betrug am 31. Dezember 1919 die Baulänge der Bundesbahnen 2827 km, die Betriebslänge 2874 km. Die Bautätigkeit hat gegenüber dem Vorjahre zwar zugenommen, sich aber mit Rücksicht auf die allgemeinen wirtschaftlichen Schwierigkeiten in bescheidenen Grenzen bewegt. Die Aufwendungen für das Baukonto beliefen sich auf rund 93 Millionen Franken. In dem Bau von zweiten Gleisen wurde fortgeschritten, insbesondere auf den Strecken Lausanne-Neuenburg, Lausanne-Freiburg, Bern-Thun, Rheineck-St. Margrethen und bei der Gotthardbahn. Eine Reihe von Bauten, die im Hinblick auf ihre Dringlichkeit noch um einige Jahre hätten zurückgestellt werden können, ist zur Verminderung der Arbeitslosigkeit in Angriff genommen worden. Nach Beendigung des Krieges sind die Hindernisse, die der Vollendung des zweiten Simplontunnels entgegenstanden, zum größten Teil verschwunden, so daß die Arbeiten wieder aufgenommen werden konnten. Während des Berichtsjahres betrafen diese Arbeiten nur die „Instandsetzung und Ergänzung von Installationen“. Der Stand der Arbeiten im Tunnel war der gleiche wie Ende 1918, und zwar sind vollendet auf der Nordseite 8787 m = 100 % und auf der Südseite 8526 m = 87,3 %, so daß nur noch auf der Südseite 1863 m herzustellen sind. Eine Wiederaufnahme der im Jahre 1916 eingestellten Arbeiten für den Bau der Strecke Gletsch-Andermatt-Disentis der Furkabahn konnte immer noch nicht erfolgen, ebensowenig ist für die Erhaltung der noch nicht vollendeten und immer mehr verfallenden Anlagen etwas getan worden. Für die Durchführung des Elektrisierungsprogramms betrugen die Ausgaben im Berichtsjahr 37,697, die bisherigen gesamten Bauausgaben Ende 1919 71.805 Millionen Franken. Die größten Posten betrafen die elektrische Ausrüstung der Strecke Erstfeld-Bellinzona und die Herstellung der Kraftwerke Amsteg und Ritom für die Gotthardbahn. Auf der Strecke Bern-Thun-Scherzligen (-Spiez) konnte schon in der Mitte des Jahres 1919 der elektrische Betrieb voll aufgenommen werden. Auch sonst sind die Elektrisierungsarbeiten befriedigend vorgeschritten; die Voraussage, daß im Laufe des Jahres 1920 der Gotthardtunnel und das Ritomwerk dem Betriebe würden übergeben werden können, ist inzwischen bereits eingetroffen.

Nachdem in der Kohlenversorgung der Schweiz einige Besserung eingetreten war, konnte der seit Ende 191[illegible] eingestellte Personenverkehr an Sonn- und Feiertagen am 27. April 1919 wieder aufgenommen werden. Am 7. Juli 191[illegible] kam der sogenannte vierte eingeschränkte Fahrplan, der schon vom 1. März bis 2. Dezember 1918 gegolten hatte, mit wesentlichen Verbesserungen und Ergänzungen zur Einführung. Am 16. April 1919 wurde als erste regelmäßige internationale Verbindung seit Kriegsausbruch der Simplon-Orien

Expreß über Vallorbe-Brig eingeführt, am 14. September der Badische Bahnhof in Basel für den ganzen Verkehr wieder eröffnet. Der Grenzpunkt Luino, der für jeden Verkehr gesperrt worden war, wurde am 5. März für den Wagenladungsverkehr nach Genua, am 10. April für den gesamten Güterverkehr und am 11. Oktober auch für den Personen- und Gepäckverkehr wieder eröffnet.

Der Personenverkehr hat sich gegenüber dem Jahre 1918 um 8,34 % gehoben; die Zahl der beförderten Personen stieg von 68,6 auf 74,3 Millionen Reisende. Der Güterverkehr dagegen ist in der Beförderungsmenge fast genau gleichgeblieben. In allen Verkehrsarten erhöhten sich die Einnahmen bedeutend, nämlich im Personenverkehr um 34,73 %, im Gepäckverkehr um 31,11 %, im Tierverkehr um 2,99 % und im Güterverkehr um 54,96 %. Im Personalwesen haben die Bundesbahnen mit erheblichen Schwierigkeiten zu kämpfen gehabt. Die immer weiter gesteigerten Forderungen der Eisenbahner, die teils in den wirklich erhöhten Kosten der Lebenshaltung begründet waren, teils aber darüber hinaus unter Ausnutzung der politischen Konjunktur erhoben wurden, haben zu gewaltigen Steigerungen der Ausgaben geführt. Neben einer Erhöhung der Löhne und Gehälter verursachte die Ausrichtung von Teuerungszulagen an aktive und pensionierte Eisenbahner eine große Belastung; sie erhöhten sich gegenüber 1918 von 49,5 auf 89,9 Millionen Franken. Dazu kam die Herabsetzung der Arbeitszeit; in den Werkstätten wurde diese vom 1. April ab von 54 auf 51 Stunden in der Woche ermäßigt, vom 7. Juli ab auf 48 Stunden. Neben den Ausgaben für das Personal haben vornehmlich die Kosten für das Brennmaterial zur Lokomotivfeuerung die Betriebsrechnung außerordentlich belastet. Die Ausgaben hierfür betrugen rund 67,9 Millionen Franken, 16,5 Millionen mehr als im Vorjahre. Der Durchschnittspreis für die Tonne stieg von 132,72 auf 157,36 Fr.

Die Bundesbahnen schließen auch für das Jahr 1919 mit einem Fehlbetrage ab. Mit Befriedigung stellt der Bericht jedoch fest, daß infolge der bedeutenden Zunahme der Betriebseinnahmen, die diejenige der Betriebsausgaben übersteigt, gegenüber der Rechnung für 1918 und dem Voranschlage eine erhebliche Besserung eingetreten sit. Der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben beträgt rund 50,8 Millionen Franken, 29,3 Millionen mehr als der Überschuß des Jahres 1918 und 43,8 Millionen mehr als der Voranschlag. Die Betriebszahl hat sich wie folgt entwickelt: 1913: 66,94, 1914: 73,66, 1915: 71,21, 1916: 73,72, 1917: 78,88, 1918: 90,98, 1919: 85,12. Die Gewinn- und Verlustrechnung weist einen Ausgabeüberschuß von 30,8 Millionen Franken auf; mit dem am Ende des Vorjahres vorhandenen Gesamtüberschuß beträgt er am Ende des Jahres 1919: 159 464 419,19 Millionen Franken.

Allgemeines.

— **Allgemeine Luftverkehrspläne und die Krise in der italienischen Luftschiffahrt** *). Nach einem römischen Berichte des „Corriere della Sera" vom 1. Juli d. J., Nr. 120, ist in der italienischen Luftschiffahrt eine Krise eingetreten, welche das ganze umfassende Programm für die Entwicklung des Luftschiffahrtswesens im Frieden und den Fortbestand der im Kriege auf einen so hohen Stand gelangten italienischen aeronautischen Industrie in Frage zu stellen geeignet erscheine. Während bei allen hierin fortgeschrittenen Nationen eine überaus rege Arbeit eingesetzt hat, um dem Luftschiffahrtswesen nach dem Kriege eine praktische Richtung zu geben ist in Italien zwischen denjenigen, die in eine Entwicklung des Luftschiffwesens großes Vertrauen haben, und den Skeptikern ein lebhafter Streit entstanden, der die Aussichten auf eine gedeihliche Ausnutzung des Flug- und Luftschiffahrtwesens im Frieden stark herabdrückt.

Amerika hat bereits seit einiger Zeit einen regelmäßigen Luftverkehrsdienst eingerichtet, der durch die günstigen geographischen Verhältnisse sehr gefördert wird. England hat für das Luftverkehrswesen eine Milliarde Franken veranschlagt und ein umfassendes, besonders auf die britischen Kolonien Bedacht nehmendes aeronautisches Programm fertiggestellt. Da die ständigen Nebel es ausschließen, aus dem Vereinigten Königreiche ein wichtiges Zentrum des Luftverkehrs zu machen, wird der englische Mittelpunkt für den Luftverkehr nach Ägypten verlegt, von wo er sich über den weiten Bereich der britischen Gebiete ausbreiten und verzweigen wird. Neuerdings wird mit staatlicher Förderung ein direkter Luftverkehrsdienst zwischen England und Brasilien erwogen, der von einer privaten Unternehmung mit einem Vickersschen Aerobus aufgenommen werden soll, der diese Strecke in drei Tagen zurücklegen würde. Frankreich ist sich über seine Absichten zwar weniger klar, hat aber für das erste und zweite Vierteljahr je etwa 250 Millionen, also ebensoviel wie England, für Luftschiffahrtszwecke in seinen Voranschlag eingestellt. Die französische Regierung hat versuchsweise die Einrichtung einer Luftverkehrslinie Paris-Stockholm beschlossen, die einen Teil des französischen Luftverkehrsplanes Paris-Warschau, Paris-Konstantinopel-Kairo, Paris-Dakar-Pernambuco bilden soll. Auch Spanien rüstet sich zu einer intensiven Pflege des Luftverkehrs. Dem Kongreß wurde bereits der Bericht einer vom spanischen Generalpostdirektor ernannten Kommission zur Untersuchung der Einrichtung einer Luftpost vorgelegt, in welchem folgende Luftpostlinien vorgeschlagen werden: Madrid-Barcelona-Balearische Inseln, Madrid-San Sebastian, Madrid-Cordova-Algeciras-Ceuta-Melilla und Madrid-Sevilla-Cadiz-Tanger-Larache und Santa Cruz (Teneriffa).

In Italien dagegen besteht nicht nur keine Neigung, für den Luftverkehr im Frieden irgendwelche größeren Aufwendungen zu machen, die man offenbar als einen mit den überlasteten Budgetverhältnissen unvereinbaren Luxus erachtet, sondern man geht sogar an eine beschleunigte Liquidation der Militärluftschiffahrt, die im Kriege technisch wie personell einen verheißungsvollen Aufschwung genommen hatte. Da die italienische Regierung diesen ablehnenden Standpunkt einnahm, ist der bisherige Generaldirektor des italienischen Luftverkehrswesens, General Morris, von seinem Posten zurückgetreten und wurde in der Leitung der Generaldirektion für Luftschiffahrt durch General de Siebert und in der Pariser aeronautischen Kommission durch Admiral Orsini ersetzt. General Morris vertrat die Anschauung, daß die in den letzten zehn Jahren auf dem Gebiete des Flug- und Luftschiffahrtswesens erreichten Fortschritte in weiteren zehn Jahren mit Sicherheit zu einem allgemeinen Luftverkehr für Handels- und Verkehrszwecke führen werden, weshalb Italien schon jetzt Luftverkehrslinien einrichten sowie Apparate und geschultes Personal bereitstellen müßte. All das habe Italien auf dem Gebiete der Luftschiffahrt im Kriege in vollstem Maße zu leisten vermocht, ohne hierbei — mit Ausnahme weniger Rohstoffe — das Ausland in Anspruch nehmen zu müssen. Lasse man sich von der augenblicklichen Kleinmütigkeit und wirtschaftlichen Krisis widerstandslos mitreißen, so würde vorerst die ganze, mit so viel Kapital, Arbeit und technischem Können aufgebaute und hochentwickelte Industrie in Italien verschwinden, wie sie ja schon in den bisherigen wenigen Monaten, und zwar zur größeren Hälfte, aufgehört habe, und dann das geschulte Personal nach England und Amerika auswandern, so daß Italien späterhin auf Jahre hinaus vom Auslande abhängig wäre und Milliarden ausgeben müßte, um das wiederherzustellen, was bereits vorhanden war.

General Morris hatte bereits im Sinne seines Programmes Konkurrenzen für einen Zivilaeroplan, der gewissen notwendigen Erfordernissen der neuen Verwendung zu entsprechen hatte, und für einen Motor ausgeschrieben, der mehr Sicherheit als die gegenwärtig verwendeten Motoren gewährleiste. Einer der Hauptzwecke dieser Wettbewerbausschreiben war, die im Kriege entstandenen aeronautischen Industrien am Leben zu erhalten, die nur dann an die große Arbeit und die vielfältigen Versuche herantreten könnten, wenn ihnen vom Staate eine entsprechende Förderung und Beitragsleistung garantiert wäre.

Gleichzeitig richtete sich das Luftschiffahrtsprogramm auf die Schaffung der notwendigen Organisation, auf die Einrichtung gewisser Luftverkehrslinien, zumal für die im Verkehre weniger bedachten Gebiete, wie den Süden, die Inseln und Kolonien, auf die systematische Anlage von mit allen Erfordernissen und allem Zubehör, wie: Schuppen, Werkstätten, Magazinen, aerologischen, radiotelegraphischen und telephonischen sowie Signaleinrichtungen und Personal ausgestatteten Landungsplätzen. Der Betrieb dieser Luftverkehrslinien, für welche die geeigneten Flugzeugformen im Wege der Erprobung auszuwählen gewesen wären, sollte an Luftschiffahrtsunternehmungen vergeben werden, die bereits um Konzessionierung nachgesucht hatten.

Für die Durchführung dieses Programms hatte General Morris 200 Millionen verlangt, von denen ein Teil auf das Kriegsbudget entfallen würde, da ja eine gehörig organisierte Zivilluftschiffahrt rasch für den Militärbedarf umgestaltet und eingerichtet werden kann. Aber der Ministerrat hat den angesprochenen Kredit abgelehnt und sogar beschlossen, die Generaldirektion für Luftschiffahrt als solche aufzulassen und sie bereits mit dem 1. Mai im Kriegsministerium aufgehen zu lassen. Nur auf besondere Einwendung beim Ministerpräsidenten wurde die Durchführung dieses Beschlusses aufgeschoben, und es sind zurzeit mehr in politischen als technischen Kreisen Bestrebungen am Werke, um die gesamte Kriegs-, Marine- und Zivilluftschiffahrt in einem besonderen Unterstaatssekretariat zusammenzufassen, während die technischen

*) Dem „Handelsmuseum" (Wien) entnommen.

Kreise für eine Überweisung der gesamten aeronautischen Fragen an das Verkehrsministerium eintreten, in welchem neben der Eisenbahn- und Schiffahrtsverkehrsorganisation auch die Generaldirektion für Luftschiffahrt ihren ressortmäßigen Anschluß und Platz zu finden hätte, deren Aufgabe es wäre, alle auf die Luftverkehrslinien, die Landungsplätze, die Eignung und Zulassung des Führerpersonals, die Wettbewerbe, die Luftmotore und -apparate usw. bezüglichen Fragen wahrzunehmen.

Durch diese Unsicherheit der amtlichen Politik hat diese Arbeit eine unerwünschte Hemmung erfahren, die auch direkt auf die Luftfahrzeug-Industrie Italiens zurückwirkt und diese unmittelbar einem ernsten Wendepunkt entgegenführt.

Der Schriftleitung sind folgende Bücher zugegangen:

Zusammenbruch der deutschen Eisenbahnen? Von Regierungsbaumeister Röbe, Berlin-Friedenau. Verlag Hans Robert Engelmann, Berlin.

Die Entwicklung des Gleisoberbaues der Badischen Staatseisenbahnen. Bearbeitet von Baurat a. D. Eduard Lang in Karlsruhe, ehemaligem Vorstand des Oberbaubüros. Druck der C. F. Müllerschen Hofbuchhandlung m. b. H. in Karlsruhe i. B.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Berlin. Am 16. August 1920 wird der an der Bahnstrecke Neukölln-Baumschulenweg zwischen diesen Stationen neuerrichtete Bahnhof IV. Klasse Köllnische Heide für den Personenverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen betragen zwischen Neukölln und Köllnische Heide 1,81 km und zwischen Köllnische Heide und Baumschulenweg 1,72 km. Zur Bedienung des neuen Haltepunktes werden alle zwischen Neukölln und Baumschulenweg verkehrenden Züge anhalten.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrswiederaufnahme.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Wiederaufnahme des Eil- und Frachtgutverkehres mit Ungarn.

Infolge Aufhebung des ungarischen Boykotts wird der Eilgut- und Frachtgutverkehr nach und von unseren ungarischen Stationen — soweit derselbe überhaupt eröffnet — ab 8. August a. c. im vollen Umfange wieder aufgenommen.

Auskünfte über Frachtsätze und sonstige Einzelheiten erteilen die Direktion, sowie die beteiligten Dienststellen.

Wien, am 6. August 1920. (779)

2. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Güter- und Tierverkehr.

Ost-mitteldeutsch-sächsischer Güterverkehr.

Der an der Eisenbahnstrecke Cottbus-Großenhain zwischen den Stationen Cottbus und Drebkau belegene Haltepunkt Leuthen, der bisher nur zur Abfertigung von Personen, Gepäck und Expreßgut diente, wird am 1. September 1920 für den Güterverkehr eröffnet und in die obenbezeichneten Verkehre einbezogen. Er erhält Verkehrseinrichtungen für den Eil- und Frachtstückgutverkehr, Wagenladungen, Leichen und Kleinvieh in einzelnen Stücken. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Verladung und Entladung eine Rampe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen. Auskunft über die Tarifsätze erteilen die Güterabfertigungen.

Halle (Saale), 5. August 1920. (776)
Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft A, Anhänge 4 und 5. — Tfv. 200.

Mit sofortiger Gültigkeit erhalten bis auf weiteres die Bestimmungen für Basel eine andere Fassung. Näheres enthält die am 9. August 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin den 5. August 1920. (775)
Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. August 1920 wird die Station Kreuzberg (Ahr) des Eisenbahndirektionsbezirks Köln in den Tarif aufgenommen; näheres enthält der Gemeinsame Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Bereich der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung und unser Verkehrsanzeiger.

Dresden, am 3. August 1920. (772)
Eisenbahn-Generaldirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Badischer Tiertarif. Tiertarif Badische Staatsbahnen — Badische Privatnebenbahnen.

Mit sofortiger Wirkung werden die Fohlenweide Rastatt und die Weide Kahlenberg der Stadtgemeinde Ettenheim bei den Weideunternehmungen, denen der Stempel zur Erlangung der Frachtermäßigung für Weidetiere verliehen ist, nachgetragen.

Karlsruhe, den 4. August 1920. (773)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif. Änderung von Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1920 bis auf weiteres werden in der Bekanntmachung (589) der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn - Verwaltungen Nr. 40 vom 12. Juni 1920 unter I (Frachtgebühren) die Bestimmungen des Absatzes „Frachtsätze für bestimmte Güter im Verkehre zwischen Stationen der Strecke Wien-Mohács untereinander“ aufgehoben.

Wien, am 10. August 1920. (778)

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. August d. Js. ist ein neuer Personen- und Gepäcktarif mit dem Freistaate Danzig über Swinemünde Seeweg in Kraft getreten. Er enthält Fahrpreise, Gepäck- und Expreßgutfrachtsätze zwischen einer Reihe größerer Städte Mittel- und Westdeutschlands einerseits und Danzig und Zoppot andererseits.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Fahrkartenausgaben und unser Verkehrsbüro.

Stettin, im August 1920. (777)
Die Eisenbahndirektion.

4. Verdingung.

Die Lieferung und Aufbringung von rd. 54 cbm kiefernen Balken von 24/26 cm Stärke und 570 qm kiefernen Belaghölzern von 5 cm Stärke für die neue Spreebrücke in km 14,0 + 24 der Berliner Ringbahn sollen in einem Lose öffentlich vergeben werden. Die Verdingungsunterlagen können im Zimmer 17 des unterzeichneten Betriebsamtes eingesehen werden, auch können Angebotshefte, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 24 ℳ von der Kanzlei, Zimmer 60 hierselbst, bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder porto- und bestellgeldfrei (Briefmarken ausgeschlossen) einzusenden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung u. Aufbringung von Brückenhölzern für die Spreebrücke in km 14,0 + 24 der Berliner Ringbahn“ versehen bis zum 31. August vorm. 10½ Uhr nach hier einzusenden. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet im Zimmer 17 des Betriebsamts 10 zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 4 Wochen. (774)

Eisenbahn-Betriebsamt 10,
Berlin NW 40, Invalidenstr. 51.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin. Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 58 | Berlin, den 14. August 1920. | LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, **amtliche Bekanntmachungen** an das Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 16 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 80 M. ,nach sämtlichen anderen Staaten für 90 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Bureau-Oberinspektor.

Bei der unterzeichneten Senatskommission ist die Stelle eines Bureau-Oberinspektors mit dem pensionsfähigen Gehalt der Reichsbesoldungsklasse IX nebst Ortszuschlag A und einer Teuerungszulage von zurzeit 50% zu besetzen.

In Frage kommen gut empfohlene Beamte des Reichseisenbahndienstes, wobei Expedienten mit vieljährigen Erfahrungen in Tarifangelegenheiten bevorzugt werden.

Gesuche mit Lebenslauf sind zu richten an die

Senatskommission für die Eisenbahnangelegenheiten
Hamburg, Schopenstehl 24 [7621]

Eisenbahn-Inspektor m. langjährigen Erfahrungen im Betriebs- u. Verkehrsdienst, seit 3 Jahren als Leiter einer Industriebahn im besetzten Gebiet Rheinlands tätig (Werksbahn mit täglich 3000 t Umschlag), wünscht sich zu verändern und sucht leitende Stellung als Direktor pp. bei Privat- oder Kommunalbahn in Nord- oder Mittel-Deutschland.

Evtl. kommt auch Tausch in Frage. Hiesige Stellung ist sehr angenehm und wird gut bezahlt (34000 M.). Stellenwechsel erfolgt lediglich aus Gefühlsgründen, der Besatzung wegen. [7626]
Gefl. Angeb. unt. **Eis. 7626** an d. Exped. d. Ztg.

Lokomotive
normalspurig für Rangierzwecke
zu kaufen gesucht.
Angebote sub **Eis. 7627** an die Expedition dieser Zeitschrift. [7627]

Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 58. | Berlin, den 14. August 1920. | LX. Jahrgang.

Inhalt:

Ersparnisse bei den Reichseisenbahnen.

Von Bauamtmann Dr.-Ing. Gläsel, Dresden.

In seinem Aufsatze: Reichseisenbahnen in Nr. 35/36 dieser Zeitung berechnet Herr Geheimer Oberbaurat Gadow Ersparnisse von 63½ Millionen Mark, die sich durch die Verreichlichung bei den persönlichen und sachlichen Ausgaben voraussichtlich erzielen lassen könnten und namentlich dann, wenn die gesamte Verwaltung in Anlehnung an preußische Grundsätze geführt würde. Hierzu bildet er für die hauptsächlichsten Ausgabeposten Vergleichszahlen für Preußen einerseits und alle anderen Bundesstaaten mit Eisenbahnbesitz andererseits, denen er die statistischen Werte vom Jahre 1913 und 100 000 geleistete Wagenachskilometer (WAK) als Maßstab zugrunde legt. Die Ergebnisse sprechen alle zugunsten Preußens und enthalten damit die Forderung an die nichtpreußischen Gebiete, den finanziellen Wirkungsgrad ihrer Bahnnetze durch sparsamere Wirtschaftsführung zu erhöhen. Bei der Wichtigkeit der Sache hinsichtlich etwaiger Folgerungen muß die Frage erlaubt sein, ob der gewählte Maßstab die wünschenswerte, alle Momente erfassende Zuverlässigkeit und Treffsicherheit besitzt, ob man einen Vergleich mehrerer, in ihrem gesamten Charakter recht verschiedener Eisenbahngebiete allein auf eine Leistungszahl stützen darf, oder ob nicht noch Rücksichten politischer, geographischer und wirtschaftlicher Natur vorhanden sind, die nicht ohne weiteres übergangen werden können. Zur Beleuchtung dieser letzteren Punkte seien einige Zahlenwerte kurz zusammengestellt, die sich ebenfalls auf die Reichsstatistik vom Jahre 1913 und auf die Jahresberichte der Einzelverwaltungen stützen.

Tabelle 1.

			Preußen	Bayern	Sachsen	Württemberg	Baden	Els.-Lothr.	Belgien
1.	Wohndichte (Einwohner auf 1 qkm)		119	93	330	128	147	125	227
2.	Betriebslänge auf 100 qkm	km	10,75	11,02	17,85 (22,4)[1]	10,22	13,88	14,5	14,8[2]
3.	„ auf 10 000 Einwohner	km	9,03	11,83	5,42 (6,8)	7,96	9,47	11,6	6,5
4.	Ausstattungsziffer[3]	km	9,89	11,43	11,64 (14,6)	9,09	11,68	13,2	10,7
5.	Auf **eine** Station kommen an Fläche	qkm	45,1	35,1	20,1 (15,3)	32,8	31,4	28,1	20,6
6.	„ „ „ „ „ Einwohnern		5370	3230	6640 (5040)	4210	4620	3690	4680
7.	„ „ „ „ „ Betriebslänge	km	**5,04**	3,7	3,8[4] (3,4)[5]	3,4	3,8	3,9	3,1
8.	Durchschnittlicher Reiseweg für 1 Person	km	23,1	27,7	21,0	18,1	22,6	25,0	23,7
9.	„ „ „ 1 t Gut	km	**112,1**	118,5	**63,7**	81,6	83,9	69,6	84,1
	Verkehrsdichte im Verhältnis zu Preußen								
10.	im Personen-Verkehr		1,0	0,61	1,24	0,89	1,04	0,93	1,34
11.	„ Güter-Verkehr		1,0	0,52	0,70	0,46	0,68	1,28	0,88
	Auf 1 m Betriebslänge entfallen von der Einnahme								
12.	aus Personen-Verkehr	M	18,9	12,3	25,1	16,8	20,4	16,8	22,3
13.	„ Güter-Verkehr	M	41,8	23,5	40,4	25,7	40,6	55,3	42,2
14.	„ Gesamt-Verkehr	M	60,7	35,8	65,5	42,5	61,0	72,2	64,5
	Anteil der Steigungsstrecken an der gesamt. Netzlänge								
15.	im ganzen	%	66,1	76,3	73,2	78,4	69,6	76,4	81,4
16.	$^1/_{100}$ — $^1/_{40}$	%	8,5	13,2	20,6	11,0	12,9	10,1	14,2[6]
17.	über $^1/_{40}$	%	2,2	5,8	4,0 (22,7)[8]	8,5	3,4	1,2	19,6[7]
	Anteil der Bögen an der gesamten Netzlänge								
18.	im ganzen	%	27,4	36,3	43,1	42,6	33,9	33,7	34,8
19.	300 — 500 m Halbmesser	%	6,0	7,8	15,9	10,6	10,0	7,5	7,5
20.	unter 300 m „	%	1,4	5,5	8,2 (11,2)[8]	2,7	1,8	1,4	1,4

[1]) einschl. Schmalspur (511 km). Die eingeklammerten Zahlenwerte gelten für das Gesamtnetz. [2]) belgische Staatsbahnen. [3]) Mittel aus Zeile 2 und 3 (nach bayr. Vorgang). [4]) außerdem 920 private Zweiggleise mit 541 km Länge. [5]) außerdem 1106 private Zweiggleise mit 580 km Länge im Gesamtnetz. [6]) $^1/_{100}$ — $^1/_{50}$. [7]) über $^1/_{50}$. [8]) einschl. Schmalspur (511 km).

Was zeigen diese Zahlen?

1. Die einzelstaatlichen Eisenbahnverhältnisse haben individuelle, stark voneinander abweichende Charakterzüge, die sich einer einheitlichen Beurteilung nicht ohne weiteres fügen. Sie haben sich eben je nach der Natur von Land, Volk und Wirtschaft verschieden entwickelt.

2. Bei größerer Wohndichte zeigt sich ein engeres Bahnnetz und eine größere Stationsdichte (Zeile 5—7).

3. Preußen hat in jeder Beziehung die weitläufigste Stationsanlage. Dies ist bei der geringen Wohndichte Preußens auch verständlich, rechtfertigt aber zugleich die engere Stationsanlage in den anderen Staaten.

4. Der durchschnittliche Reiseweg (Zeile 8/9) ist in Preußen am größten, mit Ausnahme von Bayern. Mit einer Abfertigung, also gleichbleibendem Aufwand, kann demnach eine entsprechend größere Transportleistung und Einnahme erzielt werden. In Bayern liegen z. B. im rechtsrheinischen Netz mit 163,4 bzw. 254,8 km mittlerem Transportweg für Güter im Wechsel- bzw. Durchgangsverkehr ganz besondere Verhältnisse vor.

5. Die Güterverkehrseinnahmen für 1 m Betriebslänge (Zeile 13) sind z. B. in Sachsen und Preußen annähernd gleich. Bei der geringen durchschnittlichen Transportweite für 1 t Gut in Sachsen müssen demnach hier die hochwertigen Güter, namentlich Eil-, Expreß- und Frachtstückgüter einen größeren Anteil am Gesamtverkehr haben (lt. Statistik: Preußen 18,1 %, Sachsen 25,7 %). Das bedingt aber mehr Hilfskräfte für die Abfertigung ohne entsprechende Mehreinnahme, da die Abfertigungsgebühren nur bis zu einer gewissen Entfernung, die noch weit unter dem mittleren Transportweg liegt, steigen und von da an unverändert bleiben.

6. Preußen steht hinsichtlich der Steigungs- und Krümmungsverhältnisse seiner Bahnen günstiger da als jedes andere Land. Das kann nicht ohne Einfluß auf die Ausgaben für Unterhaltung sein. (Zeile 15—20). In gleichem Sinne werden die durchschnittlich günstigeren klimatischen Verhältnisse des Tieflandes wirken.

Aus vorstehendem darf der Schluß gezogen werden, daß die Stationsdichte und die durchschnittliche Beförderungsweite bei der angestellten Berechnung von Ersparnissen nicht unberücksichtigt bleiben sollten, und zwar: unter den persönlichen Ausgaben beim Verwaltungs-, Abfertigungs-, Zugbegleit- und Zugförderungsdienst, weniger bei der Bahnbewachung, und wenigstens teilweise bei der Bahnunterhaltung und der Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände, sowie bei der Beschaffung der Betriebsmaterialien.

Eine andere, außerhalb dieser Erörterung liegende Frage wäre es, ob die Dichte der Stationen, die in Wechselwirkung mit der mittleren Transportweite steht, in den nichtpreußischen Staaten gerechtfertigt ist, oder ob hier etwa lokalen Wünschen zu weitgehende Konzessionen auf Kosten der Ertragfähigkeit gemacht worden sind. Bei Behandlung dieser Frage würde das besondere wirtschaftliche, politische und völkische Gepräge der Staaten kaum außer Ansatz bleiben dürfen.

Ein treffenderer Maßstab als die geleisteten WAK allein müßte die Leistung u n d die Eigenarten des Bahngebietes berücksichtigen. Als solcher wird versuchsweise folgender vorgeschlagen: die statistisch nachgewiesenen WAK werden im Verhältnis der Ausstattungszahlen (Zeile 4) erweitert, um die geringeren Transportweiten gegenüber Preußen zu erfassen, und dann damit die Vergleichszahlen gebildet. Das ergibt als Erweiterungszahlen für die vier süddeutschen Staaten i. M. $\frac{10,69}{9,89}$, für Elsaß-Lothringen allein $\frac{11,15}{9,89}$, für Sachsen allein (Gesamtnetz berücksichtigt) $\frac{14,6}{9,89}$ und als Vergleichszahlen nunmehr die folgenden Werte:

Tabelle 2.

Auf 10^5 WAK entfallen nunmehr bei		Preußen	den anderen Staaten	Els.-Lothr. allein	Sachsen allein
von den gesamten **persönlichen** Ausgaben	ℳ	4325	4828	3892	4500
von der Gesamtzahl der Bediensteten	Mann	2,275	2,504	2,157	2,254
von den Bediensteten in der Verwaltung	„	0,094	0,135	0,0918	0,114
von den Bediensteten in der Bahnunterhaltung	„	0,555	0,536	0,512	0,438
von den Bediensteten im Bahnhofs- und Zugbegleitdienst	„	0,969	1,182	0,952	1,210
von den Bediensteten im Zugförderungs- und Werkstättendienst	„	0,658	0,653	0,603	0,494
von den **sachlichen** Ausgaben ausschließlich der Löhne	ℳ	2868	3206	2697	2414
von den Ausgaben f. Unterhaltung u. Ergänzung der Ausstattungsgegenstände sowie f. Beschaffung der Betriebsmaterialien	ℳ	968	1194	977	908

Hiernach bleibt die Aussicht auf Ersparnisse, allerdings in verringertem Maße, bestehen, wenn die Verwaltung und Betriebsführung mehr nach preußischem Vorbilde gehandhabt würde. Nur wird es nicht angängig sein, zu erwarten, daß sich diese Ersparnisse gleichmäßig bei den einzelnen Verwaltungen, z. B. im Verhältnis ihrer Gesamtausgaben werden machen lassen. Das sollen die beiden letzten Spalten der Tabelle 2 zeigen, in denen die Einzelwerte für Elsaß-Lothringen und Sachsen (Gesamtnetz) je allein eingetragen sind. Man ersieht daraus, wie die Vergleichswerte hier wechselnd zugunsten des einen oder anderen ausfallen, so daß von einer Überlegenheit Preußens kaum wird gesprochen werden können.

Zum Vergleich sind in Tabelle 1 auch noch die entsprechenden Werte für die belgischen Staatsbahnen aufgenommen worden, so weit sie sich aus dem statistischen Bericht für 1912, der teilweise andere Unterscheidungen und Einteilungen macht, ermitteln ließen. Hier zeigt sich die überraschende Tatsache, daß eine ganze Anzahl der Vergleichswerte denen von Sachsen und auch Baden z. B. recht ähnlich sind. Da nun die Entwicklung der Eisenbahnverhältnisse in diesen drei Ländern unabhängig von einander vor sich gegangen ist aber doch zu recht ähnlichen Ergebnissen geführt hat, liegt hierin ein neuer Fingerzeig, daß der preußische Maßstab nicht ohne weiteres verallgemeinert werden darf.

Der Zweck vorstehender Zeilen war keineswegs, die Entwicklung des sächsischen Eisenbahnwesens zu rechtfertigen, — das ist eine ungewollte Nebenerscheinung —, sondern darauf hinzuweisen, daß die nichtpreußischen Eisenbahngebiete unter dem Einfluß mehrerer, nicht rein eisenbahntechnischer Faktoren ein individuelles Gepräge erhalten haben und bei der Abschätzung ihrer Leistungen nach einem auch hierauf Rücksicht nehmenden Maßstab beurteilt werden sollten.

Antriebformen und Bauarten elektrischer Lokomotiven.

In den Heften 8 u. 9 des laufenden Jahrgangs der „Annalen für Gewerbe und Bauwesen“ veröffentlicht Baurat Ingenieur R i c h a r d B a e c k e r in Wien eine umfangreichere Abhandlung über die Antriebformen und Bauarten elektrischer Lokomotiven, die einen trefflichen Überblick über die bisher verwirklichten Formen gewährt, und auf die daher durch eine kurze Inhaltsangabe besonders hingewiesen werden soll.

Obwohl der elektrische Betrieb in Europa bisher meist nur auf verkehrstechnisch schwierigen Strecken eingeführt ist (Schlesische Gebirgsbahn, Pyrenäenlinien, Kiruna - Reichs-

grenzenbahn, Giovilinie, Mittenwaldbahn), sind die wirtschaftlichen Ergebnisse nach Ansicht des Verfassers fast durchweg recht günstig. Im Jahre 1919 waren in Europa 2628 km dem Vollbahn- oder vollbahnähnlichen Betriebe dienende Strecken elektrisch ausgerüstet, einschließlich der in Umwandlung für den elektrischen Betrieb begriffenen Linien. Hiervon sind 75 % für den Betrieb mit einphasigem Wechselstrom, 20 % für Drehstrombetrieb und 5 % für Gleichstrombetrieb eingerichtet. Für den Begriff einer Vollbahn möchte der Verfasser vom elektrotechnischen Standpunkte aus andere Grenzlinien gezogen wissen, als sie im eisenbahntechnischen Sinne herkömmlich sind. Für die Elektrotechnik käme in erster Linie die Art der Betriebführung in Betracht. Er vertritt den Standpunkt, daß ein Vollbahnbetrieb vor allem durch vorwiegende Verwendung von Lokomotiven, ferner durch die ausschließliche Förderung großer und größter Zuglasten, wie sie im Güterverkehr auftreten, bestimmt sei.

Von einem Siege der einen oder anderen Stromart oder Antriebbauart darf nach dem heutigen Stande der Technik im elektrischen Vollbahnbetriebe nicht gesprochen werden; nach wie vor sind Stromart und Antrieb von Fall zu Fall nach den jeweiligen Bahnverhältnissen zu bestimmen. Beim Bau der ersten elektrischen Lokomotiven wurden die Motoren, wie beim Straßenbahnwagen, zwischen den Laufrädern angeordnet, wobei der wagerechte Zahnradantrieb beibehalten oder Achsmotoren ohne Zahnradübertragung verwendet werden konnten. Die Leistung derartig angeordneter Motoren soll damals auf je 300 PS beschränkt geblieben sein. In der Folge wurden dann wesentlich stärkere Motoren unter Verwendung einer besonderen Rahmenkonstruktion halbhoch und später über dem Rahmen im Lokomotivkasten freistehend eingebaut. Die häufige Anwendung des Rahmenantriebes und sonstiger Gestängeantriebe, vor allem des Blindwellenantriebes, wird in erster Linie auf Anordnung der preußischen Staatsbahnverwaltung zurückgeführt, die den Grundsatz aufstellte, alle Achsen durch einen großen Motor oder deren höchstens zwei (Gruppenantrieb) anzutreiben. Mit den unter diesem Gesichtspunkte geschaffenen verschiedenartigen Antrieben sind aber nach den Ausführungen des Verfassers in einzelnen Fällen wenig befriedigende Ergebnisse erzielt worden. Während die preußische Staatsbahn, von der Oranienburger Versuchslokomotive abgesehen, bald zum reinen Blindwellenantrieb überging, sind die Simplonbahnlokomotiven mit solchen Antrieben überhaupt nicht und die Lötschbergbahnlokomotiven damit nur in einem einzigen Falle vorübergehend ausgerüstet worden. Die amerikanischen Bahnen haben elektrische Lokomotiven mit Stangenantrieb nur sehr selten, mit Rahmenantrieb garnicht in Betrieb gestellt; schließlich sei auch die preußische Staatsbahn bei den letzten Bestellungen vom Blindwellenantrieb abgegangen.

Während Lokomotiven mit Zahnradmotoren vorerst meist als Drehgestell-Lokomotiven ausgeführt wurden, stellte man später, soweit Europa in Betracht kommt, zunächst vorwiegend steifachsige und in wenigen Fällen aus kurzgekuppelten Hälften bestehende Fahrzeuge in Betrieb; neuerdings scheint, wie der Verfasser hervorhebt, eine weitergehende Unterteilung des Achsstandes bevorzugt zu werden.

Über die Zulässigkeit und Zweckmäßigkeit des Zahnradantriebes beim Lokomotivbetriebe haben sich nach Angabe des Verfassers die Ansichten in Europa in den beiden letzten Jahrzehnten grundlegend geändert. Anfangs hielt man die Zahnradübersetzung nur bei Anwendung verhältnismäßig schwacher Motoren für angängig. Für den schweren Lokomotivbetrieb wurde zum unmittelbaren Antrieb unter Einbau langsam laufender Motoren gegriffen. Die Mehrzahl der zwischen 1910 und 1914 erbauten elektrischen Lokomotiven erhielt denn auch Rahmen- und Stangenantrieb ohne Zahnradübersetzung. Nebenher wurden jedoch auch Versuche mit schweren Zahnradlokomotiven gemacht, die derart günstig ausfielen, daß nunmehr die Mehrzahl der neueren Lokomotiven wieder mit Zahnradmotoren ausgerüstet werden konnte, u. a. die Lokomotiven für den Betrieb der schlesischen Gebirgsstrecken, der Lötschbergbahn und der Gotthardbahn. Lokomotiven ohne Zahnradübertragung sollten in Zukunft zweckmäßig nur auf solchen Linien eingestellt werden, wo längere Strecken mit hohen Geschwindigkeiten zu durchfahren sind, z. B. auf der Bahnlinie Magdeburg-Leipzig-Halle.



Abb. 1.
Schematische Darstellung des federnden Zahnrades der 1 E 1-Lötschberg-Lokomotive.

Durch Einführung federnder Zahnräder (Abb. 1) ist eine weitere Verwendungsmöglichkeit der Zahnradübertragung geschaffen. Bei Anwendung des senkrechten Zahnradantriebes kann nun auch wieder der Einzelantrieb durch wenig starke Motoren bis zu etwa je 600 PS ermöglicht werden.

Auf die Durchbildung der Antriebe näher eingehend, erläutert der Verfasser an erster Stelle die gestängelosen Antriebe. Der Antrieb durch Achsmotoren, bei dem Motorachse und Radachse zusammenfallen, wurde zum ersten Male im Jahre 1889 in London gebaut; der Straßenbahnantrieb durch Zahnradübertragung (wagerechter Zahnradantrieb) wurde 1886 erstmalig von Sprague angewendet. Während elektrische Lokomotiven mit wagerechtem Zahnradantrieb in Europa nur vereinzelt, z. B. auf der Versuchsbahn bei Oranienburg, auf den Strecken Seebach-Wettingen, Tomteboda-Värtan, Murnau-Oberammergau, Gergal-Santa Fé, auf der Rjukanbahn und der North Eastern-Bahn für durchweg leichteren Dienst in Betrieb gestellt wurden, hat man solche Lokomotiven, auch für schweren Dienst, häufiger in Amerika verwendet. Da demnächst auch auf der preußischen Staatsbahn eine schwere Güterzuglokomotive mit wagerechtem Zahnradantrieb in Dienst

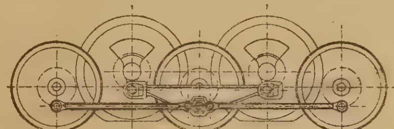


Abb. 2. Kuppelrahmenantrieb in Verbindung mit halbhoch liegenden Motoren.

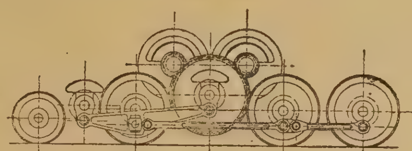


Abb. 3. Kuppelrahmenantrieb der 1 C + C 1-Lokomotive der Gotthardbahn.

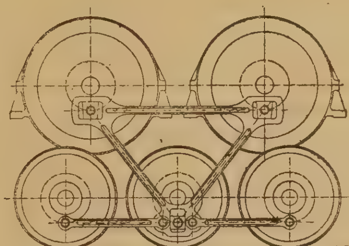


Abb. 4. Dreieckrahmenantrieb.

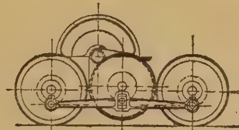


Abb. 5. Gleitstangenantrieb.

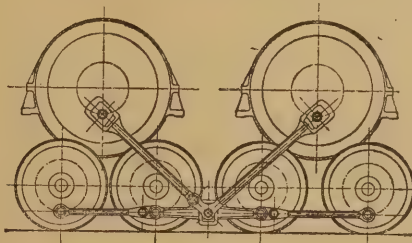


Abb. 6. Zweistangenantrieb mit Gleitführung; neuere Bauart.

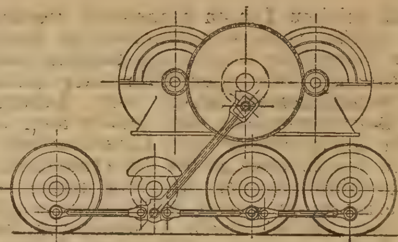


Abb. 7. Blindwellenantrieb mit Zahnradgetriebe.

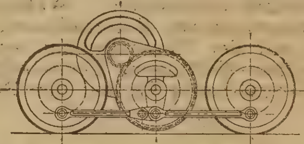


Abb. 8. Schubstangenantrieb; Regelbauart.

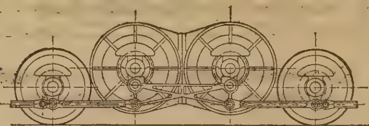


Abb. 9. Schubstangenantrieb der D-Simplonlokomotive.

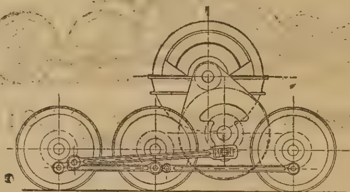


Abb. 10. Schubstangenantrieb der C C-Lötschberglokomotive.

gestellt werden dürfte, vermag diese Antriebsart auch hierzulande mit den anderen im schweren Vollbahnbetriebe verwendeten Antriebsarten in Wettbewerb zu treten.

Der senkrechte Zahnradantrieb war anzuwenden, wo große leistungsfähige Motoren zwischen den Rahmenblechen nicht mehr unterzubringen waren. Nach der Quelle stellt diese Anordnung die technisch beste Lösung des gestängelosen Antriebes dar, weil hiermit vor allem eine höhere Schwergewichtslage ermöglicht wird. Der grundlegende Unterschied gegenüber dem Straßenbahnantrieb besteht darin, daß das große Zahnrad nicht unmittelbar auf der Radachse, sondern auf einer Hohlwelle befestigt ist, die die Radachse wie beim gefederten Achsmotorantrieb mit allseitigem Spiel umfaßt und in Angüssen des Motorgehäuses selbst oder in mit letzterem starr verbundenen, besonderen Büchsen gelagert ist; der Motor samt Hohlwellenlager ist mit dem Lokomotivgestell fest verschraubt und daher abgefedert (Gestellmotor). Von der Hohlwelle wird das Drehmoment auf die Radachse durch entsprechende federnde Kupplungen übertragen, die bis zu einem gewissen Grade nicht nur ein Verdrehen der Radachse gegenüber der Hohlwelle, sondern auch eine senkrechte Bewegung gestatten. Durch diese Kupplung wird erreicht, daß die Radachse den Gleisunebenheiten ungehindert folgen kann und trotzdem die Aufrechterhaltung eines dauernd richtigen Zahneingriffes gesichert ist. Das Zahnradgetriebe selbst wird, um geringere Drücke und schmälere Räder zu erzielen, meist beiderseitig ausgeführt. Mit derartig durchgebildeten Zahnradantrieben wurden in Europa bisher nur die auf der französischen Südbahn im Betriebe stehenden elektrischen Lokomotiven ausgerüstet. Für die Gotthardbahn wird zurzeit eine Probelokomotive mit senkrechtem Zahnradantrieb gebaut; jedoch hat man hierbei von dem Einbau einer Hohlwelle abgesehen. Das Drehmoment der Motoren wird vielmehr von den großen Zahnrädern auf die Radachsen durch Gelenkstangen übertragen, wobei die großen Zahnräder, um einen größeren Durchmesser und damit auch ein höheres Übersetzungsverhältnis zu erzielen, exzentrisch über der Radachse gelagert sind.

Von den Gestängeantrieben sind an erster Stelle die Gestängeantriebe mit Gleitführung (Rahmenantriebe Abb. 2, 3 u. 4, Gleitstangenantriebe Abb. 5, Zweistangenantriebe mit Gleitführung Abb. 6), an zweiter die Schubkurbelantriebe (Blindwellen- Abb. 7, Schubstangenantriebe Abb. 8, 9 u. 10, Zweistangenantriebe ohne Gleitführung) und an dritter Stelle die Schubkurbelantriebe in Verbindung mit Gleitführung (kombinierte Antriebe) eingehend behandelt, unter Beigabe zahlreicher Bilder.

Schließlich ist auf die Eigenschaften der Antriebe und die Zusammenhänge zwischen Antriebsystem und der Bauart der Fahrzeuge näher eingegangen. Der Leser findet einen kurzen Hinweis auf die Baustoffwirtschaft der elektrischen Lokomotiven und lernt an Hand einer tabellarischen Zusammenstellung die Verteilung der verschiedenen Antriebsysteme auf die bisher ausgeführten Arten elektrischer Lokomotiven kennen.

Mehrung der Arbeitsleistungen.

Die wirtschaftliche Not in Verbindung mit der Steigerung der Arbeitslöhne und der achtstündigen Arbeitszeit zwingt gebieterisch dazu, zur Erhöhung der Arbeitsleistungen dem Arbeitnehmer alle modernen Hilfsmittel der Technik (Arbeitsgeräte und Maschinen) vorzuhalten. Innerhalb des ausgedehnten Gebietes der Reicheisenbahnverwaltung wird scharf Umschau gehalten und die bessernde Hand da angelegt werden müssen, wo althergebrachte Arbeitsweisen sich durch Vorhaltung geeigneter Hilfsmittel wirtschaftlicher umgestalten lassen. Auf Einzelheiten in der Sache soll hier nicht eingegangen werden. Zweck dieser Ausführungen soll es sein, hinzuweisen auf die vielen zeitraubenden Fußwege, die verschiedene Bedienstete bei Erledigung dienstlicher Aufträge auf der freien Strecke zurücklegen müssen. Hervorzuheben sind Leitungsaufseher, Stellwerkschlosser, Mechaniker, Rottenführer. Könnte der Zeitaufwand für zurückzulegende Fußwege gekürzt und der Zeitgewinn für nutzbringende Arbeit verwendet werden, so wäre das ein nicht unerheblicher wirtschaftlicher Gewinn. Zur schnelleren Erreichung der Arbeitsstätte müßte ein auf den Schienen laufendes Fahrzeug zur Verfügung gestellt werden. Dieses Fahrzeug, leicht beweglich, dürfte nur geringes Gewicht haben, damit ein Mann es ohne Schwierigkeit in das Gleis heben und daraus entfernen kann. Die Ausführung des einsitzigen Fahrzeugs müßte sich durch Einfachheit, Haltbarkeit und Billigkeit auszeichnen. Auch für Streckenläufer (Streckenwärter) wird die Vorhaltung eines solchen Fahrzeuges nicht zu unterschätzende wirtschaftliche Vorteile bringen. Voraussetzung für die Benutzung des Fahrzeugs muß sein, daß den Streckenläufern die ihnen jetzt obliegenden Unterhaltungsarbeiten abgenommen werden. Ihre Tätigkeit wird nur in der Untersuchung der Bahn, in der Ausübung der Bahnpolizei und Vornahme von Sicherheitsmaßnahmen bei betriebsgefährlichen Schäden und Hindernissen zu bestehen haben. Die Bezirke der Streckenläufer sind zurzeit auf Hauptbahnen 5 bis 6 km, auf Nebenbahnen 10 bis 12 km lang. Bei der Entlastung des Streckenläufers von Unterhaltungsarbeiten und bei Benutzung eines Fahrzeuges wird sich die Streckenbezirkslänge um mehr als das Doppelte erhöhen, die Zahl der Streckenläufer um mindestens auf die Hälfte beschränken lassen. Der wirtschaftliche Gewinn ist unschwer zu erkennen, wenn das Einkommen eines Streckenläufers (Bahnwärters) nach der neuen Besoldungsordnung mit durchschnittlich nur 13 000 ℳ zur Berechnung gezogen wird. Ortszuschlag, Teuerungs- und Kinderzulagen (für drei Kinder im Durchschnitt) und die Betriebszulage sind eingerechnet. Zuzuschlagen wären noch die Kosten für freie ärztliche Behandlung, Vertretung bei Erkrankungen und Beurlaubungen, Pension usw.

Bedenken dürften gegen die Befreiung der Streckenläufer von den Unterhaltungsarbeiten in der heutigen Zeit kaum zu erheben sein, denn gegen früher ist der Oberbau erheblich verbessert und verstärkt worden. Kleine, sogenannte fliegende Rotten, bestehend aus einem Führer und drei Mann, werden mit Vorteil beschäftigt, deren Aufgabe es ist, kleinere Schäden und Mängel an den Gleisen und Bahnanlagen zu beseitigen, die ein die Strecke entlang hastender Streckenläufer bei achtstündiger Dienstzeit kaum beseitigen kann, weil er zumeist die Laternen der auf freier Strecke stehen-

den Vorsignale mit zu behandeln hat. Neben diesen kleinen fliegenden Rotten sind die größeren Unterhaltungsrotten unter dem Rottenführer tätig, der innerhalb seines Unterhaltungsbezirks für den ordnungsmäßigen Zustand der Gleise und sonstigen Anlagen (Gebäude und Stellwerksanlagen ausgeschlossen) zu sorgen hat. Im übrigen aber trägt der Bahnmeister die Verantwortung für den betriebstüchtigen Zustand der Bahn innerhalb seines Bezirks. In richtiger Bewertung dieser Umstände will es kaum notwendig erscheinen, den Streckenläufer mit der Unterhaltung zu belasten.

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung fordert in § 46 (²): „Die Bahn muß innerhalb 24 Stunden auf ihren ordnungsmäßigen Zustand untersucht werden, auf Hauptbahnen dreimal, auf Nebenbahnen einmal.“ Vergleicht man damit die Vorschriften im Bahnpolizeireglement und der Bahnordnung vom Jahre 1875, so war für Hauptbahnen eine dreimalige Revision am Tage und eine in der Dunkelheit, auf Nebenbahnen eine Revision am Tage gefordert. Von 1875 bis zu 1904 sind trotz der Verbesserungen des Oberbaues, der Gleisunterhaltung und Herrichtung von Fernsprechstellen auf der Strecke die Untersuchungen für Hauptbahnen nur auf drei beschränkt worden gegenüber von vier im Jahre 1875. Für Nebenbahnen ist eine Änderung nicht eingetreten. Während des Krieges wurden auf Hauptbahnen nur zwei Streckenuntersuchungen ausgeführt. Die zur Nachtzeit ist in Fortfall gekommen. Diese Einrichtung ist hier bis heute beibehalten worden, weil sich nennenswerte Übelstände daraus nicht ergeben haben. Die zweimalige Streckenuntersuchung bewirkt der Streckenläufer am Tage während der achtstündigen Dienstzeit. In den übrigen 16 Tagesstunden entfällt die Untersuchung und Bewachung der Bahn.

Hingewiesen sei auf den Ministerial-Erlaß Nr. 50 im Eisenbahn-Nachrichtenblatt 1909, der zu § 46 (²) der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung noch erläutert, „daß auch bei zweigleisigen Strecken eine einmalige Untersuchung der Bahn als vollzogen gilt, wenn der Streckenläufer ein Gleis — und zwar das jedesmalige linke — begangen und genauer untersucht hat, während er den Zustand des anderen Gleises nur im allgemeinen prüfte und zugleich den Zustand der Bahn in sonstiger Hinsicht überwachte. Diese Untersuchung und allgemeine Prüfung kann der Streckenläufer vom Fahrzeug aus, nicht hoch über den Schienen sitzend, anstandslos vornehmen bei einem geringeren Zeitaufwand als jetzt, wo er zur Schonung des Schuhwerks und Vermeidung der Anstrengung ganz naturgemäß den glatteren Bankettweg wählen wird, statt im Gleise und in der Steinschlagbettung zu wandern. Wenn über kurz oder lang an die Neubearbeitung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung herangegangen wird, dann dürfte es zweckmäßig sein, die Vorschriften über die Untersuchung der Bahn auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken und den Verhältnissen der Neuzeit anzupassen.

Die Dienstanweisung für Bahnwärter (Streckenläufer) müßte durch Umarbeitung den Streckenläufer von den Unterhaltungsarbeiten befreien und ihm die Benutzung eines auf den Schienen laufenden einsitzigen Fahrzeuges gestatten. Alle Schäden, die der Streckenläufer an den Gleisen und Bahnanlagen findet, meldet er sofort dem Bahnmeister und Rottenführer. Streckenfernsprecher stehen in ausgedehntem Umfange zumeist zur Verfügung. Bei betriebsgefährlichen Schäden hat der Streckenläufer die erforderlichen Sicherheitsmaßregeln zu treffen und Meldung zu erstatten.

Gegen die Benutzung eines leichten, auf den Schienen laufenden, einsitzigen Fahrzeuges werden Bedenken kaum erhoben werden können, wenn an Althergebrachtem nicht krampfhaft festgehalten wird.

Die Fahrdienstvorschriften müßten in § 102 (⁴) und 103 (¹³) bei Einführung der Neuerung entsprechend ergänzt werden. Im allgemeinen würde der Streckenläufer das Gleis der Zugrichtung entgegen zu befahren haben. Ausnahmen werden für widrige Windverhältnisse und starke Steigungen zu gestatten sein.

Die Neuzeit hat die menschliche Arbeitskraft sehr hoch bewertet. Zeit ist Geld! Jeder Zeitgewinn stellt einen wirtschaftlichen Vorteil dar. Kein Mittel darf unversucht gelassen werden, das geeignet ist, eine Verminderung der Ausgaben bei der Reichseisenbahnverwaltung herbeizuführen. Nicht gescheut darf werden eine kleinere einmalige Ausgabe für Stellung eines Hilfsmittels, das dazu verhilft, eine größere dauernde Last nicht unerheblich zu mindern. Unterlagen über die Zahl der Streckenläuferbezirke im Bereiche der Reichseisenbahnen stehen mir nicht zu Gebote, sonst würde es leicht sein, eine Berechnung über den wirtschaftlichen Nutzen vorzuführen, der durch Verringerung der Streckenläuferbezirke bei Vorhaltung eines einsitzigen, auf den Schienen laufenden Fahrzeugs erzielt werden kann, gar nicht zu gedenken der nutzbringenden Arbeit, die aus dem Zeitgewinn erwächst durch Einschränkung der Fußwege der Leitungsaufseher, Mechaniker, Stellwerkschlosser und Rottenführer bei Arbeiten auf der Strecke.

Weißenfels a. S. H. Kühn, Betr.-Ing.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Lohnverbesserung für die rheinisch-westfälischen Eisenbahner. Bei seiner in das rheinisch-westfälische Industriegebiet unternommenen Besichtigungsreise hatte der Reichsverkehrsminister Gröner, wie die „Dt. Allg. Ztg.“ meldet, außer den schon gemeldeten Besprechungen auch eine Zusammenkunft mit den Vertretern der Eisenbahnarbeiter und Eisenbahnbeamten, bei der diese auf die in den Arbeiterkreisen wegen der geringen Gehälter herrschende Verbitterung hinwiesen und es als notwendig bezeichneten, daß so schnell wie möglich die neuen Tariflöhne und die neuen Sätze der Besoldungsordnung ausgezahlt und die Vorschüsse in Teuerungszulagen umgewandelt würden. Die besten Kräfte schieden wegen der geringen Bezahlung aus den Betrieben aus, was dem Verkehr nicht dienlich sei. In vielen Dienstzweigen herrsche ein starker Arbeitermangel. Das Abkommen von Spa könne nur eingehalten werden, wenn auch die Eisenbahner leistungsfähig blieben. Des weiteren wurde eine bessere Lebensmittelversorgung und Wohnungsfürsorge verlangt. Die bisherigen Maßnahmen seien stets zu spät erfolgt. Reichsverkehrsminister Gröner wies darauf hin, daß alles getan werde, um die Auszahlung der neuen Löhne und die Nachzahlung laut der Besoldungsordnung zu beschleunigen. Für den Wohnungsbau würden zweihundert Millionen Mark bei der Regierung zur Verfügung gestellt werden. Über die Lebensmittelversorgung werde verhandelt. Er werde die berechtigten Forderungen der Eisenbahner mit aller Entschiedenheit vertreten. Über die Eisenbahnwerkstätten, das Schmerzenskind des Staatsbetriebes, teilte ein Vertreter des Verkehrsministeriums mit, daß in einer Anzahl Hauptwerkstätten die Leistungsfähigkeit gestiegen sei und gute Qualitätsarbeit geliefert werde. Der Materialmangel sei im großen und ganzen beseitigt. Wo es noch an Material fehle, sollten die Arbeiter Angaben machen. Beim Ministerium werde eine Stelle aus Arbeitern und Beamten eingerichtet, welche brauchbare Vorschläge der Bediensteten zur Vervollkommnung des Betriebes untersuchen und zur Einführung vorschlagen solle.

— Keine Sperrung des Verkehrs nach Ostpreußen. Zeitungsnachrichten zufolge sollen die Schnellzüge D 1 und D 3, sowie ihre Gegenzüge kürzlich ausgefallen sein. Diese Nachricht ist unzutreffend. Sämtliche Züge, die vom Stettiner Bahnhof über Stettin und Danzig nach und von Ostpreußen verkehren, sind fahrplanmäßig befördert worden und auch richtig in Berlin eingetroffen. Ebenso sind auch die übrigen Schnellzüge, D 13 und D 14, die von der Stadtbahn aus über Konitz nach und von Danzig verkehren, ohne jede Störung befördert worden. Der Personen- und Güterverkehr hat sich an den Grenzübergängen bisher in der üblichen Weise abgespielt, und nichts deutet darauf hin, daß der Verkehr gesperrt werden soll. Die vor längerer Zeit in Aussicht genommene Neuregelung des Verkehrs über Danzig nach Ostpreußen wird voraussichtlich noch nicht so bald eingeführt. Die letzten Konferenzen, die über die Neuregelung des Verkehrs durch den polnischen Korridor stattgefunden haben, sind ohne greifbares Ergebnis geblieben. Wie der „Reichshauptstädtischen Korrespondenz“ mitgeteilt wird, soll eine weitere Besprechung dieser Frage in den nächsten Tagen in Danzig stattfinden. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, daß diese Konferenz ebenfalls ohne Ergebnis bleiben wird.

— Salonschnelldampferverkehr Swinemünde-Zoppot-Danzig. Neben dem bisherigen Dampferverkehr zwischen Swinemünde und Königsberg wird, wie die „Reichshauptstädtische Korrespondenz“ berichtet, von nun an der Norddeutsche Lloyd mit seinem Salonschnelldampfer „Grüßgott“ noch eine weitere Ostpreußenverbindung nach Danzig auf dem Seewege schaffen. Der Salonschnelldampfer „Grüßgott“ wird im Anschluß an die zuschlagfreien Eilzüge 133 und 134, die zwischen Berlin und Swinemünde verkehren, zweimal wöchentlich die Fahrt zwischen Swinemünde und Danzig und zurück ausführen, und zwar ab Swinemünde Mittwochs und Sonnabends um 3.00 früh;

er trifft um 7.00 abends in Zoppot und um 8.00 abends in Danzig ein. In der Gegenrichtung verkehrt der Dampfer am Montag und am Donnerstag, und zwar ab Danzig um 8.00 vormittags, ab Zoppot 9.00 vorm., an Swinemünde um 1.00 nachts. Die Reise zwischen Swinemünde und Zoppot bzw. Danzig kostet 90 ℳ, zwischen Zoppot und Danzig 10 ℳ, Rückfahrkarten, die eine Geltungsdauer von 8 Tagen haben, kosten 135 Mark. Der Kabinenbettplatz kostet 50 ℳ Zuschlag zu obigen Preisen.

— **Die Elektrisierung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen**, zu denen die Vorarbeiten nunmehr beendet sind, und mit deren Durchführung auf den beiden Nordbahnstrecken Berlin-Hermsdorf und Berlin-Bernau demnächst begonnen werden soll, hat vielfach die Meinung aufkommen lassen, daß durch die Einführung der elektrischen Zugförderung eine bessere Bedienung der Strecken, beschleunigter Zugverkehr, usw. platzgreifen würde. Diese Vorteile werden, wie die „Reichshauptstädtische Correspondenz“ mitteilt, durch die Elektrisierung nicht erzielt. Vielmehr werden die Züge mit der bisherigen Geschwindigkeit und in den gleichen Abständen einander folgen. Sie werden voraussichtlich nicht ganz so lang sein wie die mit Dampflokomotiven geförderten Züge. Die Vorteile der Einführung des elektrischen Zugbetriebes werden vielmehr auf allgemein-wirtschaftlichem Gebiete liegen. Jede einzelne Lokomotive stellt eine Zentrale im kleinen dar, die durch die vielen Wärmeverluste sehr unwirtschaftlich arbeitet. Der Ersatz dieser vielen kleinen Zentralen, bei denen die Arbeitsleistung in keinem Verhältnis zu den aufgewendeten Kohlen steht, durch eine einzige große Zentrale bietet an sich schon erhebliche Vorteile. Diese Vorteile werden noch dadurch vergrößert, daß die große Zentrale imstande ist, vielerlei Nebenerzeugnisse aus der Kohle und dem Torfe zu gewinnen, die bei den Damplokomotiven als Rauchgase durch den Schornstein abziehen und verloren gehen. Daneben bietet auch der elektrische Betrieb noch eine Ersparnis an Arbeitskräften, da auf der Dampflokomotive Führer und Heizer sein müssen, während der elektrische Zug nur einen Mann Bedienung im Führerstand erfordert. Allein die Ersparnis an der heute für Deutschland so kostbare Kohle hat die Eisenbahnverwaltung veranlaßt, die Elektrisierung der Bahnen so schnell als möglich durchzuführen. Die Frage der Beschleunigung des Zugbetriebes und die schnellere Zugfolge kommen erst in zweiter Linie in Frage und sind auch vorläufig für die Berliner Strecken noch nicht so dringend. Die Umwandlung des Dampfbetriebes in den elektrischen hat aber noch einige andere nicht zu unterschätzende Vorzüge. Neben der einzuführenden elektrischen Zugbeleuchtung werden diese Züge wohl die ersten Vorortzüge sein, die wieder geheizt werden, da auch die Heizung auf elektrischem Wege erfolgen soll. Endlich wird auch die Vereinfachung der Klassen durchgeführt; es soll in den neuen elektrischen Zügen nur noch eine Klasse, die 3. Wagenklasse geführt werden.

— **Eisenbahndiebstähle.** Auf dem Bahnhof Neuhof der Strecke Frankfurt-Bebra-Berlin haben umfangreiche Beraubungen von Bahngutsendungen durch Eisenbahnangestellte und -arbeiter stattgefunden, die bis zum Januar 1919 zurückreichen. Die Beteiligten sind eine Strecke weit auf der Bahn mitgefahren und haben unterwegs die Bahngutwaren hinausgeworfen. An den hierfür bestimmten Stellen standen die Helfershelfer, die die Waren in Empfang nahmen und weiter brachten. Der Wert der gestohlenen Waren stellt sich auf mehrere Millionen Mark. Es wurden gestohlen: Seidenstoffe, Lebensmittel, Tabak, Wein, Kognak, Schuhe, Schläuche u. a. m. Die gestohlenen Seidenstoffe haben die Ermittlung herbeigeführt. In Neuhof, wo die meisten der beteiligten Personen wohnen, fiel es auf, daß bei verschiedenen Frauen der Luxus in seidenen Kleidern immer größeren Umfang annahm. Diese rührten von Beraubungen der Bahnsendungen her. Haupttäter ist ein Streckenarbeiter aus Opperz, als Hehler sind zwei Handelsleute in Untersuchungshaft genommen worden. Als beteiligt sind bis jetzt 29 Personen ermittelt, 16 Personen als Diebe, 13 als Hehler. 11 befinden sich in Haft.

— **Lokalbahn-Aktiengesellschaft, München.** Nach dem Geschäftsbericht kommt für die Aussichten der Lokalbahn-A.-G. im laufenden Jahr in Betracht, daß die Einnahmen des Jahres 1920 bei den eigenen Betrieben infolge der bald bis zur äußersten Grenze vorgenommenen Erhöhung der Tarife die Einnahmen aller vorausgehenden Jahre bei weitem übertreffen werden; ob sie aber ausreichen, auch nur die Betriebskosten zu decken, sei bei dem sprunghaften Anwachsen der Personal- und Sachausgaben nicht vorauszusagen. Bei den 12 deutschen Linien betrugen die Einnahmen 5 882 569 ℳ (gegen 3 845 523 ℳ im Vorjahr), steigerten sich somit um 52,97 %, während die Betriebskosten auf 4 627 091 ℳ (2 614 105 ℳ) anwuchsen und somit um 70 % stiegen. Die Betriebszahl hat sich von 67,98 % auf 78,62 % verschlechtert. Der Betriebsüberschuß ergab 1 255 478 ℳ (1 231 417 ℳ).

Im Betriebsjahr 1918/19 der Lausitzer Eisenbahngesellschaft wurde auf das Aktienkapital von 5 700 000 Mark, von dem die Gesellschaft 4 846 000 ℳ besitzt, eine Dividende von 2,75 % (wie im Vorjahr) verteilt. Der Überschuß betrug 313 294 ℳ (310 229 ℳ). Die Betriebszahl hat sich von 74,49 % auf 72,23 % ermäßigt. Der Reingewinn beträgt 160 471 Mark (158 775 ℳ). Die Betriebsergebnisse des Jahres 1919/20 dürften sich auf ungefähr der gleichen Höhe wie im Vorjahre bewegen.

Bei der Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft wurde für das Jahr 1918 auf das Prioritätsaktienkapital von 10 068 000 K., das ganz im Besitze der Gesellschaft ist, eine Dividende von 2,4 % (gegen 1,1 % im Jahre 1917) ausgeschüttet. Der Überschuß hat sich von 153 530 K. auf 290 993 K., somit um 89,53 % erhöht. Die Betriebszahl ging von 82,35 auf 75,31 zurück. Der Gewinnsaldo bezifferte sich auf 288 553 K. (148 916 K.). Für das Jahr 1919 wird eine Dividende nicht zur Verteilung kommen können.

An den Ungarischen Lokalbahnen ist die Gesellschaft nur noch indirekt durch den Besitz von 4 000 000 ℳ Aktien der Zentralbank für Eisenbahnwerte beteiligt. Alle ungarischen Lokalbahnen, an welchen die Zentralbank interessiert ist, haben für 1918, obgleich nur die ersten zehn Monate zur Verrechnung kamen, 5 % Dividende auf die Prioritätsaktien verteilt. Auch für 1919 kann auf die gewohnte 5 %ige Dividende gerechnet werden.

Die Zentralbank für Eisenbahnwerte konnte für 1918/19 ungarische Dividendeneingänge aus 1918 überhaupt nicht verrechnen und schloß mit einem Verluste von 1 250 347 Mark ab.

Bei der Lokalbahn stellten sich in 1919 die Betriebseinnahmen auf 5 882 569 ℳ (i. V. 3 845 522 ℳ). Dazu treten Erträgnisse aus Effekten mit 527 996 ℳ (84 966 ℳ). Dagegen erforderten: Kosten der Zentrale München 379 521 ℳ (297 773 Mark), Betriebskosten 4 627 091 ℳ (2 614 105 ℳ), Tilgung, Abschreibung und Erneuerung 341 195 ℳ (635 638 ℳ), Obligationszinsen 890 680 ℳ (902 240 ℳ), sonstige Zinsen 545 753 ℳ (545 692 ℳ) und Abschreibung auf Effekten 645 050 ℳ (—), so daß sich ein Verlust von 1 018 723 ℳ ergibt. Im Vorjahr betrug der Verlust 764 272 ℳ, wovon 645 680 ℳ durch Entnahme aus dem Reservefonds gedeckt wurden und restliche 118 592 ℳ vorgetragen wurden. Der Verlustvortrag erhöht sich durch den diesjährigen Verlust also auf 1 137 315 ℳ. In der Bilanz kommt die Abstoßung der 10,76 Mill. Kronen Westungarischer Prioritäten in einer Verminderung des Effektenkontos I von 23,66 auf 15,43 Millionen zum Ausdruck. Das Erträgnis dieser Prioritäten war infolge der niedrigen Valuta um etwa 70 000 ℳ hinter einer 4 %igen Verzinsung des Kapitals zurückgeblieben. Der Verkauf der Forster Stadteisenbahn ermäßigte den Anlagewert der deutschen Linien von 20,76 auf 20,59 Mill. Mark. Die Außenstände erhöhten sich auf 1,64 (0,34) Mill. Mark. Neben der bei Jahresschluß noch vorhandenen Bankschuld von 2 Mill. Mark (10,40 Mill. Mark) erscheinen die Schuldbeträge an die Anschlußbahnen und sonstiges mit 6,11 Mill. Mark (3,47 Mill. Mark). Die Obligationenschuld beträgt 22,27 Mill. (22,56 Mill.) Mark.

— **Die Rheinschiffahrt und die Verhandlungen von Spa.** Die Schweizerische „Verkehrs-Korrespondenz“ schreibt: Ohne Zweifel haben die Abmachungen, die in Spa getroffen wurden, einen Einfluß auf die Schiffahrt auf dem Oberrhein ausgeübt. Die Nachfrage nach Schiffsraum und Schleppkraft ist wegen der vermehrten Kohlenlieferungen derart gestiegen, daß die Schiffsfrachten wieder die Neigung zum Steigen zeigen und daß die Reeder in Mannheim drunten am Rhein derart gute Geschäfte machen, daß sie auf die Fahrten nach Basel verzichten. So hat letzte Woche eine Rheinschiffahrts-Gesellschaft ihre Kähne in Basel abgeholt und durchblicken lassen, daß sie am Mittelrhein lohnendere Beschäftigung finde als bei den Fahrten nach Basel. Die Folge ist, daß es in der Basler Rheinumschlagstelle wieder ruhig geworden ist, obwohl der Wasserstand immer noch so ist, daß Schleppfahrten nach Basel unternommen werden können. Es zeigt auch dies wieder, wie dringend notwendig endlich die Regulierung der Oberrheinstrecke Straßburg-Basel ist. In Straßburg können die vermehrten Kohlentransporte nicht mehr bewältigt werden, weil es an Fahrzeugen fehlt, obwohl eine ganze Anzahl neuer Schiffsunternehmungen in der letzten Zeit auf den Plan getreten ist.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Preußen-Hessen sind folgende Änderungen eingetreten: Der Regierungs- und Baurat Brandes, Mitglied des Eisenbahn-Zentralamts in Berlin, ist dem Reichs-

[Ve]rkehrsministerium (Hauptstelle) zur Wahrnehmung der Ge[sc]häfte eines Referenten überwiesen. — Verliehen ist die [St]elle eines Direktionsmitgliedes dem Regierungsrat Nitsch[m]ann in Hamburg. — Der Eisenbahn-Rechnungsdirektor [K]rug in Altona ist gestorben.

Österreich.

— Gesetz über Maßnahmen für die Behandlung ehemals [ös]terreichischer Zivilstaats-(Staatsbahn)angestellter aus Anlaß [ih]rer Übernahme in den Dienst der Republik Österreich. Die [N]ationalversammlung hat beschlossen:

§ 1.

(1) Ehemals österreichische Zivilstaats- oder Staatsbahn[an]gestellte, die aus den anderen Nachfolgestaaten in den Staats[- o]der Staatseisenbahndienst der österreichischen Republik [üb]ernommen wurden, sind hinsichtlich ihrer Rangverhältnisse, [ih]rer Bezüge und der Versetzung in den Ruhestand so zu be[h]andeln, als ob sie bereits am 31. Oktober 1918 in den öster[re]ichischen Staats- oder Staatseisenbahndienst übernommen [w]orden wären. Werden solche Angestellte nachträglich be[f]ördert, so kann die Beförderung von der zuständigen Zentral[st]elle mit Rückwirkung auf einen früheren Tag ausgestattet [w]erden.

(2) Die nach Absatz (1) entfallenden Bezüge sind vom [E]rsten des der Einstellung der systemmäßigen Bezüge durch [d]en andern Nachfolgestaat nächstfolgenden Monats angefan[g]en anzuweisen. Auf eine Nachzahlung auf die nach Absatz [(1)] sich ergebenden Bezüge haben die übernommenen Ange[st]ellten nur für die Zeit ihrer tatsächlichen Verwendung im [St]aats- (Staatseisenbahn)dienst Anspruch. Die Regierung [k]ann jenen Angestellten, die sich um eine Verwendung im [D]ienste der österreichischen Republik beworben haben, die je[d]och aus dienstlichen oder unverschuldeten Gründen nicht in [V]erwendung genommen werden konnten, fallweise die Nach[z]ahlung für die Zeit der Nichtverwendung im Sinne des § 1 [d]es vorliegenden Gesetzes bewilligen. Inwieweit eine Ein[re]chnung der seit diesem Zeitpunkt erhaltenen Bezüge zu er[f]olgen hat, wird durch Vollzugsanweisung geregelt.

(3) Die Bestimmungen der vorstehenden Absätze gelten [si]nngemäß auch bei der Aufnahme solcher bosnisch-herzego[w]inischer Landesangestellter in den österreichischen Staats[di]enst; sofern ihrer Aufnahme der Mangel einer Fachprüfung [(R]ichteramtsprüfung) entgegensteht, kann dieses Erfordernis [v]om zuständigen Staatsamt nachgesehen werden.

§ 2.

(1) Die im § 1 bezeichneten Angestellten sind verpflichtet, [si]ch im Bedarfsfalle dauernd in jedem Dienstzweige des eige[ne]n oder fremden Ressorts verwenden zu lassen.

(2) Diese Bestimmung findet auf Richter keine Anwendung.

— Der Kraftwerkbau am Spullersee. Der Staatssekretär [fü]r Verkehrswesen Dr. Pesta und der amerikanische Oberst [C]ausey sind von der Besichtigung der bisher durchgeführten [B]auten eines bahneigenen Kraftwerkes am Spullersee wieder [na]ch Wien zurückgekehrt. An der Besichtigung hatten sich [au]ßer den Sektionschefs Fischer und Enderes und den Sach[wa]ltern vom Elektrisierungsamte des Staatsamtes für Ver[ke]hrswesen auch der Präsident des Wasserkraft- und Elek[tr]izitätswirtschaftsamtes Staatssekretär Dr. Ellenbogen, der [La]ndeshauptmannstellvertreter von Vorarlberg Dechant Fink, [de]r Innsbrucker Staatsbahndirektor Hofrat Pfeiler, die Be[am]ten der staatlichen Bauleitung und die Chefs und Inge[ni]eure der bauführenden Firma Innerebner und Mayer, vor[ma]ls Riehl, beteiligt. Vom Bahnhofe Langen ging die Fahrt [zu]nächst nach Stuben, wo der Direktor des Elektrisierungs[am]tes Ministerialrat Dr. Dittes in längerem Vortrage an Hand [de]r Karten und Pläne die Anlage des Spullerseekraftwerkes [er]örterte. An die Darlegungen schlossen sich die Berichte [de]s Ingenieurs Innerebner über die bisher durchgeführten [B]auten, namentlich über die Absenkung des Spullersees, und [de]s Ingenieurs Mayer über die in Danöfen für das Krafthaus, [fü]r die Unterbringung der Bediensteten und Arbeiter auszu[fü]hrenden Bauten und Hilfsanlagen. Nach Besichtigung der [F]lexenstraße wurde in Stuben übernachtet und am nächsten [T]age frühmorgens die Besichtigung der Bauanlagen in Dan[ö]fen begonnen.

In Danöfen sind bisher in neuen Baracken 900 Arbeiter der [Ba]ufirma untergebracht, wobei für die Verpflegung der Ar[be]iter in dieser hochgelegenen Gebirgsgegend durch Anlegung [vo]n Magazinen und Einrichtung eines gesicherten Zuschubes [be]sondere Vorkehrungen getroffen werden mußten. In die [Be]sichtigung wurden auch die von der Firma Innerebner und [Ma]yer geschaffenen Einrichtungen für Arbeiterfürsorge so[wi]e die verschiedenen, in Baracken untergebrachten Werkstätten einbezogen. Von Danöfen wurde der Aufstieg zu dem 1800 m hoch gelegenen Spullersee unternommen, dessen Spiegel durch einen rund 130 m langen Stollen am südlichen Ende des Sees so weit abgesenkt wurde, um den Bau der Stausperre und den Vortrieb des Druckstollens von der Seeseite aus wasserfrei in Angriff nehmen zu können. Auch am Spullersee ist bereits ein Barackenlager entstanden, und überall sind die Arbeiten, die wegen der hohen Lage und der Witterungsverhältnisse nicht unbedeutende Schwierigkeiten bieten, in vollem Gange.

Staatssekretär Dr. Ellenbogen wies in einer kurzen Ansprache auf die große Bedeutung des Baues hin und hob hervor, daß Österreich nur durch unverdrossene Arbeit, durch Anspannung seiner eigenen Kräfte aus der Tiefe seines Elends wieder emporkommen könne. Staatssekretär Dr. Pesta sprach allen, die sich in den Dienst dieser schwierigen und bahnbrechenden Arbeiten gestellt haben, allen Ingenieuren und Arbeitern den Dank der Regierung aus; Landeshauptmannstellvertreter Dechant Fink entbot den Vertretern der Regierung und dem Obersten Causey sowie allen Beamten der Bauleitung den Gruß des Landes Vorarlberg und gab im Verlaufe seiner Rede der Hoffnung Ausdruck, daß ebenso wie der Spullersee durch zielbewußte Arbeit sein früheres Niveau wiedergewinnen werde, auch Österreich durch Tatkraft und Arbeit wieder emporkommen werde. Oberst Causey drückte seine Genugtuung darüber aus, daß er nun mit eigenen Augen sehe, daß Österreich sich nicht allein auf fremde Hilfe verlasse, daß es vielmehr sich selbst helfen wolle; er wünsche Glück allen denjenigen, die an der Durchführung dieses Werkes beteiligt sind, allen, die es entworfen haben; er zweifle auch nicht im geringsten an dem Erfolg, der auch die von dem Dechanten Fink gebrauchte Allegorie verwirklichen werde; in dem Augenblicke, wo der Spullersee auf sein erhöhtes Niveau gebracht sein werde, hoffe er, daß auch Österreich wieder ein Niveau eines glücklichen Gedeihens erreicht haben werde. Österreich bezeuge mit der Inangriffnahme der Elektrisierungsbauten der ganzen Welt seinen ernsten Arbeitswillen. Sektionschef Fischer dankte dem Obersten Causey für seine aufmunternden Worte, Ingenieur Innerebner sprach den Dank der Ingenieure und Arbeiter der Bauunternehmung aus. Staatssekretär Dr. Pesta erkannte in warmen Worten die Dienste an, die das Elektrisierungsamt unter Leitung des Ministerialrates Dr. Dittes dem Staate geleistet hat. Ministerialrat Dr. Dittes erinnerte an die kraftvolle Förderung der Elektrisierungspläne durch den verstorbenen Staatssekretär Paul und den Staatssekretär Dr. Ellenbogen. Nach dieser kleinen Feier auf der schneebedeckten Berghalde wurde auf steilem Wege der Rückmarsch nach Langen angetreten, wo Staatssekretär Dr. Pesta und Oberst Causey sich verabschiedeten und mit dem Schnellzuge die Rückfahrt nach Wien antraten.

Übrige europäische Länder.

— Schwedisch-deutscher Güterverkehr. Bei den bisher gültigen Tarifen für Güter, die nach Deutschland übergehen, waren die Frachten auf schwedischen und deutschen Strecken in deutscher Währung angegeben. Noch bis Mitte 1919 geschah die Umrechnung auf schwedische Währung bei der Frachtbezahlung in Schweden nach dem Friedenskurs, was natürlich für die Versender eine bedeutende Frachtverteuerung mit sich brachte. Seitdem sind die Bestimmungen dahin geändert worden, daß die deutschen Frachtanteile nach Tageskurs umgerechnet werden konnten, während die schwedischen, die bei der Ausarbeitung der Tarife nach Friedenskurs festgestellt wurden, fortlaufend nach diesem Kurs umgerechnet werden mußten. Hierin hat Schweden nunmehr eine Änderung erreicht. Seit dem 1. Juli ist die bisher geltende schwedisch-deutsche Güterwechselverkehrsvorschrift, die noch von 1913 stammt, aufgehoben, und an deren Stelle eine neue Ordnung getreten, die von der bisherigen wesentlich abweicht, und bei deren Ausarbeitung die Valutafrage endgültig geordnet wurde. So sind in den neuen Tarifen die schwedischen Frachtanteile nicht mehr in deutscher Mark, sondern in schwedischen Kronen angegeben. Nach einem dieser Tage verlautbarten Regierungsbeschluß müssen die den schwedischen Eisenbahnverwaltungen zufallenden Frachten immer in Schweden bezahlt werden. Die deutschen Frachtanteile sind dagegen wie bisher in deutscher Währung angegeben und können nach eigener Wahl des Absenders entweder auf der Versand- oder Empfangsstation bezahlt werden. Bei Bezahlung in Schweden geschieht die Umrechnung auf schwedisches Geld nach dem Tageskurs.

Dr. S.

— Winterfahrplan der schwedischen Staatsbahnen. Die Eisenbahndirektion hat den Distriktsverwaltungen jetzt Richtlinien für den kommenden Winterfahrplan gegeben. Danach

soll der Personenzugverkehr auf ungefähr 50% eines normalen Fahrplanes eingeschränkt werden. Mit den Zugeinziehungen, die am 1. Juni eingeführt wurden, ist gegenwärtig schon der Verkehr um etwa 25% eingeschränkt. Nach Mitteilung des schwedischen Generaldirektors Granholm ist es vor allem die schwierige Lage des Kohlenmarktes, welche die Eisenbahndirektion zu weiteren Zugeinstellungen zwingt, aber auch ein Teil betriebswirtschaftlicher Rücksichten hat mit hineingespielt. Schweden steht dabei aber nicht allein. In Norwegen haben in letzter Zeit umfassende Zugeinstellungen stattgefunden, und weitere sind für den Herbst geplant. Die dänischen Staatsbahnen dürften den normalen Personenzugverkehr jetzt schon auf ungefähr die Hälfte eingeschränkt haben. Dr. S.

Fremde Erdteile.

— **Einführung des elektrischen Betriebes auf einer Hauptbahnlinie in Südamerika.** Nach einem auf S. 484 des laufenden Jahrganges des „Journal of the American Institution of Electrical Engineers" gegebenen Bericht wird die im brasilianischen Staate São Paulo gelegene, zum Netz der Paulista-Eisenbahngesellschaft gehörende 45 km lange Hauptbahnstrecke J u n d i a h y - C a m p i n a s, die die Weitspur von 1,6 m hat, zurzeit für den elektrischen Betrieb umgewandelt. Die hierzu nötigen Arbeiten und Lieferungen sind von der International General Electric Company für den Betrag von nahezu 2 Millionen Dollar übernommen worden; man hofft den elektrischen Betrieb bereits im Juli 1921 eröffnen zu können. Die für hochgespannten Gleichstrom auszurüstende Strecke ist zweigleisig; ihre Gleislänge beträgt einschließlich der Verschiebegleise 121 km. Späterhin soll der elektrische Betrieb über Campinas hinaus in nordwestlicher Richtung bis zu der etwa 160 km entfernten Station San Carlos ausgedehnt werden. Diese Strecke hat bis Rio Claro die Weitspur und von hier bis San Carlos Meterspur.

In Auftrag gegeben sind einstweilen 8 Güterzug- und 4 Personenzuglokomotiven, sämtlich mit Zahnradübersetzung, die im übrigen nach dem Muster der auf der Butte, Anaconda und Pacific-Eisenbahn verkehrenden Lokomotiven hergestellt werden. Während die 100 t schweren Güterzuglokomotiven nur Triebachsen erhalten, sollen die 120 t schweren Personenzuglokomotiven an jedem Ende mit einem zweiachsigen Laufgestell versehen werden. Die sonstige elektrische Ausrüstung wird derjenigen der Chicago, Milwaukee und St. Paul-Bahn gleichen. Die Betriebsspannung wird 3000 Volt betragen. Den Betriebsstrom hat die São Paulo-Licht- und Kraftgesellschaft als Drehstrom zu liefern. Mit der Ausrüstung der genannten Bahn hält der elektrische Betrieb seinen Einzug auf den Hauptbahnlinien Südamerikas.

Allgemeines.

— **Durch Quereinlagen verstärkte, zusammenhängende Doppelanhängeadressen.** Die trotz Tariferhöhungen sinkende Ertragsfähigkeit des Eisenbahnbetriebes, insbesondere des Güterverkehrs, ist durch verschiedene Ursachen bedingt. Von den zur Besserung der Verhältnisse geeigneten Mitteln soll hier auf meinen Vorschlag zur obligatorischen Einführung einer verstärkten, zusammenhängenden Doppelanhängeadresse eingegangen werden.

Daß die vorschriftsmäßige, peinlich genaue Annahme eines Gutes (Eil-, Fracht-, Expreßgut oder Gepäck) die Grundlage für den sicheren Transport bildet, ist selbstverständlich. Die wichtigste Rolle spielt dabei die Bezettelung. Bei der heutigen zweifelhaften Güte des Klebestoffes sind Anhängeadressen, die je nach Beschaffenheit des Gutes freihängend angebracht oder auf ihm mit Nägeln befestigt werden, den Klebezetteln vorzuziehen; denn fällt während der Beförderung eine Bezettelung ab oder wird sie durch den hauptsächlich in Norddeutschland verwendeten durchschlagenden schwarzen Klebestoff oder auf irgendeine andere Art unleserlich, so hat das Ermittlungsverfahren einzusetzen, und ein großer Apparat kommt je nach Sachlage in Bewegung, der gewünschte Erfolg bleibt aber trotzdem in vielen Fällen aus. Telegramme und Schriftstücke schwirren hin und her, zeitraubende schriftliche und mündliche Umfragen bei den übrigen Bahnhöfen desselben Ortes oder ähnlich lautenden Stationen entstehen; das Deutsche Ausgleichamt in Berlin muß zu oft in Anspruch genommen werden, so daß es kaum imstande ist, seine ungeheuren Aufgaben zu bewältigen. Das gleiche Bild bietet sich auch bei den Reklamations- und Verkehrsbüros, wo sich die Akten zu wahren Bergen türmen. Der Schluß ist dann die Begleichung jener Unsummen von Schadenersatzforderungen für Güter, die infolge der Verzögerung minderwertig oder gar wertlos geworden oder überhaupt als verloren zu betrachten sind. Erfahrungsgemäß werden 50% der fehlenden Güter nicht gestohlen, sondern führen irgendwo einen Dornröschenschlaf, aus dem sie niemand mehr erweckt.

Es hieße Wasser in ein bodenloses Faß schöpfen, wollte man durch Ausdehnung des Ermittlungsapparates diesem Übelstande zu steuern suchen. Soll ein Übel dauernd beseitigt werden, muß man es an der Wurzel fassen. Und das ist der Zweck der von mir erfundenen, durch Quereinlage verstärkten zusammenhängenden Doppelanhängeadressen. Der Teil 1 wird in das Frachtstück selbst eingelegt, der Teil 2 getrennt oder zusammenhängend je nach Beschaffenheit des Gutes außen angebracht. Auf diese Weise wird verhindert, daß ein Stück bei Trennung von den Begleitpapieren oder bei Verlust oder Unleserlichwerden des nach außen hängenden Teiles der Anhängeadresse herrenlos wird. Durch die Quereinlage von Holz und Draht ist die Widerstandskraft der Pappe der Doppelanhängeadressen ganz wesentlich erhöht. Der Lauf der Güter ist dadurch im höchsten Maße gesichert, dem verfrachtenden Publikum werden viele Schäden und Verdrießlichkeiten, den Eisenbahnverwaltungen aber unermeßliche Summen für Schadenersatz und zeit- und geldraubende Weitläufigkeiten erspart.

Wollte man in der Erkenntnis der weittragenden Bedeutung und Zweckmäßigkeit der Doppelhängeadressen diese dem Publikum nur zum Gebrauche empfehlen, d. h. jedem einzelnen anheimstellen, ob er sie benutzen will oder nicht, dann würde nur der Umsichtige oder jener, der schon Erfahrungen hinter sich hat, sich ihrer bedienen, die große Allgemeinheit würde aus Bequemlichkeit und aus der bekannten Scheu vor allen Neuerungen oder aus falscher Sparsamkeit bei dem alten Verfahren bleiben. Um also ganze Arbeit zu machen, d. h. um die Interessen der Eisenbahnverwaltungen ebenso zu wahren wie jene des verfrachtenden Publikums und nicht minder aller Steuerzahler, auf die die Fehlbeträge der Eisenbahnen zurückwirken, empfiehlt es sich, diese Doppelanhängeadressen zwingend einzuführen. Kaufmannskreise, die die besten Erfahrungen im Frachtverkehr besitzen und durch praktische Vorführung von dem großen Nutzen der in Frage stehenden Neuerung überzeugt sind, begrüßen die allgemeine pflichtmäßige Einführung. Die entsprechende Änderung der E. V. O. würde wohl auf keine Schwierigkeiten stoßen.

Bahnverwalter L. W i t t m a n n, München.

— **Drahtlose Signalübermittlung für fahrende Eisenbahnzüge.** An Hand eines von C. W. K o l l a t z in der „Deutschen Allgemeinen Zeitung" veröffentlichten Berichts über die neueste von der Gesellschaft für drahtlose Telegraphie (Telefunken) erprobte und für die Praxis in Vorschlag gebrachte drahtlose Eisenbahnsignaleinrichtung kann deren technische Durchbildung in großen Zügen wie folgt erläutert werden: Im Führerstand der Lokomotive ist ein drahtloser Sender untergebracht, der mittels Kathodenröhren ununterbrochen elektromagnetische Wellen erzeugt; diese werden durch eine mit dem Sender gekoppelte, an der Unterseite der Lokomotive angeordnete Antenne nach dem Bahnkörper zu ausgestrahlt. Um das Lokomotivpersonal auf ein zu beachtendes Streckensignal rechtzeitig aufmerksam zu machen und vor allem das Überfahren eines „Halt" gebietenden Signals nach Möglichkeit zu verhindern, ist in entsprechend langen Abständen vom Streckensignal zwischen den Schienen ein aus Eisenrohr bestehender, etwa 0,50 m breiter und 3,0 m langer, ovaler Rahmen an den Schwellen zu befestigen. Dieser Rahmen enthält einen auf die Wellenlänge des Lokomotivsenders abgestimmten sogenannten Schwingungskreis. Letzterer zieht, sobald er von dem an der Lokomotive befestigten Antennenrahmen überfahren wird, die von diesem ausgehenden elektromagnetischen Schwingungen in sich hinein. Hierdurch wird die elektromagnetische Energie des Senders geschwächt, ein im Führerstande angeordnetes Relais zum Ansprechen gebracht und hierdurch ein Stromkreis, in dem sich eine Signalhupe und eine kleine Glühlampe befindet, geschlossen. Die Hupe ertönt, die Lampe leuchtet auf, der Lokomotivführer ist somit gewarnt. Das erwähnte Signalrelais im Führerstande kann so eingerichtet werden, daß es auch die Flügelstellung des in Frage kommenden Signalmastes selbsttätig anzeigt und somit das Signal wiederholt. Durch Drücken auf einen Knopf wird das Führerstandssignal wieder abgestellt, während der Sender dauernd eingeschaltet bleibt. Die Einrichtung wird zurzeit von der Eisenbahnverwaltung ausgeprobt und soll sich bisher als zuverlässig erwiesen haben. Ein wesentlicher Vorzug gegenüber älteren Bauarten soll darin bestehen, daß eine ungewollte Beeinflussung des Senders durch elektromagnetische Wellen fremder Stationen mit Sicherheit ausgeschlossen ist.

ine Abschirmung der elektromagnetischen Wellen käme bei er beschriebenen Anordnung, die gewissermaßen mit „Ruhetrom“ arbeitet, überhaupt nicht in Betracht. Es bliebe zu rproben, auf welche Weise die Einrichtung auch zur selbstätigen Auslösung der Bremsen und schließlich zum selbstätigen Ingangsetzen des Läutewerkes auf den Lokomotiven er Nebenbahnen ausgebaut werden kann.

Rechtspflege.

— **Höhere Gewalt bei Explosion eines mit explosibler 'lüssigkeit gefüllten Gepäckstückes.** Wie im Jahrgang 1919, . 710 dieser Zeitung mitgeteilt wurde, hat das Oberlandesericht München aus Anlaß des bekannten Eisenbahnunglücks ei Schleißheim, das durch die Explosion einer mit Vulkaniierlösung gefüllten, verbotswidrig in das Wagenabteil mitgeommenen Korbflache entstanden ist, angenommen, daß zwar in Betriebsunfall im Sinne des Reichshaftpflichtgesetzes vorege, die Haftung der Eisenbahnverwaltung aber wegen Voriegens höherer Gewalt ausgeschlossen sei. Das dort mitgeeilte Urteil vom 8. 1. 1919 ist rechtskräftig geworden. Daegen ist in einem weiteren, aus Anlaß des gleichen Unfalles rgangenen Urteil desselben Gerichtes vom 17. Dezember 1919, n dem aus den gleichen Gründen die Haftung der Eisenbahnerwaltung abgelehnt wurde, Revision beim Reichsgericht einelegt worden. Das Reichsgericht (VI. Zivilsenat) hat nun urch Urteil vom 29. 4. 1920 das Urteil des Oberlandesgerichts ufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Intscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen. Die Annahme des Oberlandesgerichts, daß ein Betriebsunfall im inne des § 1 HPflG. vorliege, hat das Reichsgericht gebilligt; agegen ist es den Ausführungen desselben hinsichtlich des orliegens höherer Gewalt nicht durchweg beigetreten. Es ührt hierüber folgendes aus: „Das Berufungsgericht entvickelt weiter den Begriff der höheren Gewalt im Sinne des 1 HPflG. zutreffend dahin, daß das schädigende Ereignis on außerhalb des Betriebes wirken müsse, d. h. außer Zuammenhang mit ihm stehen müsse, seinen Grund nicht in dem Betrieb oder seinen Einrichtungen selbst haben dürfe, daß es veiter nach menschlicher Erfahrung nicht vorauszusehen, sein lintritt auch bei den zweckmäßigsten, den wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens nicht vollständig ausschließenden Einrichtungen durch menschliche Sorgfalt und Kraft nicht abewendet werden könne und nicht solchen Ereignissen zuzuählen sei, die mit einer gewissen Häufigkeit wiederkehren. Es verkennt auch nicht, daß das Vorliegen höherer Gewalt rst dann in Frage kommt, wenn der innere Zusammenhang usgeschlossen ist.

Das Berufungsgericht geht aber darin fehl, daß es lediglich as Einbringen des Glasballons in Hannover als maßgebendes Ioment für die Entscheidung der Frage, ob höhere Gewalt orliegt oder nicht, hinstellt. Es verkennt dabei, daß das Ereignis auch den Unfall herbeigeführt haben muß. Zweifellos väre der Unfall nicht eingetreten, wenn das Einbringen der efährlichen Flüssigkeit in das Abteil unterblieben wäre, und isofern ist hierdurch die Vorbedingung für die Explosion nd den Unfall geschaffen worden. Aber damit war nur die Iöglichkeit, nicht die Notwendigkeit des letzteren gegeben. Tatsächlich hat denn auch der Glasballon fast die ganze Fahrt on Hannover bis München zurückgelegt, ohne daß die in ihm iegende latente Gefahr wirksam geworden ist. In welcher Veise und wodurch die Auslösung der Gefahr und die Exlosion erfolgt sind, ist auf Grund des Ergebnisses der Beweisufnahme, wie das Berufungsgericht ausführt, nicht festzutellen. Danach ist aber zum mindesten nicht ausgeschlossen, aß sie durch Ursachen herbeigeführt worden sind, die in dem Betriebe und seinen Einrichtungen ihren Grund gehabt haben, aß derartige Ursachen also zur Herbeiführung des Unfalls nitgewirkt haben. Ist aber diese Möglichkeit nicht ausgechlossen, so kann von einem Ausschluß der Haftung der Beagten auf Grund höherer Gewalt keine Rede sein (Eger, Entscheidungen, Band 28, S. 302). Hiernach war das Urteil ufzuheben und der Rechtsstreit, da die Erlassung einer Endntscheidung im Sinne des § 565 Abs. 3 Ziff. 1 ZPO. noch nicht ngängig war, an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.“

Dr. Reindl.

Bücherschau.

— **Theodor Lechner, Baurat: „Die Privateisenbahnen in Bayern“.** Eine Betrachtung nach der geschichtichen, technischen und wirtschaftlichen Seite. Mit einem Titelbild und 100 Abbildungen im Text. München-Berlin 1920. Druck und Verlag von R. Oldenbourg. Preis geb. 25 *M*, zuzüglich Sortimentsteuerungszuschlag.

Der Verfasser dieses Buches, das in seiner reichen, gediegenen Ausstattung gerade in dieser für das Verlagsgeschäft so schwierigen Zeit besonders angenehm berührt, hat als Leiter der Lokalbahn-Akt.-Ges. in München reiche Erfahrungen auf dem Gebiete des Privateisenbahnwesens, dem er seine Lebensarbeit gewidmet hat, gesammelt. Er tritt uns mit einem Werk entgegen, das durch die erschöpfende und sachverständige Behandlung eines Sondergebietes dem Eisenbahnfachmann eine Fülle zum Teil weniger bekannten Stoffes und vielseitige Anregung bietet, aber auch durch seine gemeinverständliche Darstellung und seinen reichen Bilderschmuck geeignet ist, dem weiteren Publikum Interesse abzugewinnen.

Der Inhalt der einleitenden Kapitel über die Anfänge des Spurweges, den Werdegang der ersten Eisenbahnen und die Vorgeschichte des deutschen und speziell des bayerischen Eisenbahnwesens ist dem Fachmann im allgemeinen schon bekannt, weniger die Entwickelung der bayerischen Eisenbahnpolitik, die Lechner von dem Bau der ersten deutschen Eisenbahn Nürnberg-Fürth (1835) bis in die neueste Zeit verfolgt und durch bildliche Darstellungen und Zahlenmaterial veranschaulicht. Wir sehen, daß die bayerische Politik geschwankt, daß das Eingreifen des Staates in das Eisenbahnwesen sich nicht einheitlich, sondern stufenweise vollzogen hat. Von dem Bau der ersten Staatsbahnen im Jahre 1840 (Nürnberg-Hof, Nürnberg-Donauwörth-Augsburg) ab bis zum Jahre 1875 bewegt sich die Entwickelung der Staats- und Privateisenbahnen etwa in paralleler Linie. Zeitweise wurde sogar wegen der unzureichenden finanziellen Ergebnisse des staatlichen Eisenbahnbetriebes ernstlich an eine Verpachtung der Staatsbahnlinien an Privatgesellschaften gedacht. Da erfolgte im Jahre 1875 der erste Umschwung zum Staatsbahnprinzip und gewann Gestalt durch die Verstaatlichung der bayerischen Ostbahnen mit ihren großen und wichtigen Linien (Nürnberg-Amberg-Regensburg, Schwandorf-Furth-Böhmische Grenze, Regensburg-Passau, München-Landshut) mit einer Gesamtlänge von 456 km und einem Anlagekapital von rund 103 Millionen Mark. In den Jahren 1875 bis 1905 vergrößerte sich das staatliche Eisenbahnnetz allmählich durch den Bau neuer Strecken und durch Ankauf einzelner Privatbahnen, bis die Verstaatlichung der (linksrheinischen) Pfälzischen Eisenbahnen die Vereinigung aller Hauptlinien in die Hand des Staates vollendete und damit die Verstaatlichungsbewegung im allgemeinen zum Abschluß brachte. Im Jahre 1913 finden wir in runden Zahlen 8500 km Eisenbahnen in staatlicher und 500 km in privater Verwaltung. Diese Entwicklung vollzog sich auf der Grundlage mehrerer Gesetze und Verordnungen, die das rechtliche Verhältnis der Eisenbahn und ihrer Beziehungen zum Staat ordneten (Fundamentale Bestimmungen für die Gesellschaftsverträge von 1836, Expropriationsgesetz von 1837, Allerh. Verordnung betr. die Erbauung von Eisenbahnen von 1885 usw.). Der Verfasser führt sie uns im Wortlaute vor und beleuchtet ihre Bedeutung für die bayerischen Privatbahnen.

Den Hauptteil des Buches (Seite 25—210) bildet die Beschreibung der einzelnen Privatbahnen einschließlich der Bergbahnen. Es wird von jeder Unternehmung eine Darstellung der Baugeschichte, der Finanzierung und der betrieblichen und finanziellen Entwickelung gegeben. Eine Zusammenstellung der wichtigsten statistischen Zahlen (1913) für alle Bahnen gibt sehr interessante Aufschlüsse über die Ergebnisse des Privatbahnbetriebes; im allgemeinen lassen sie den Schluß zu: beim Staate billiger Bau und geringe Betriebsüberschüsse, bei Privatbahnen teurerer Bau und höhere Betriebsergebnisse. Die Privatbahnen hatten höhere Bauaufwendungen, die indes in dem Mehr der Einnahmen ihre Rechtfertigung und ihren Ausgleich fanden. Die durchschnittlichen kilometrischen Einnahmen der privaten Unternehmungen betrugen 12 214 *M* gegen 6 992 *M* der Staatsbahnen. Die Betriebszahlen der bayerischen Privatbahnen liegen zwischen 37 (Ostbahn, allerdings im Jahre 1871!) und 90,5 (Ludwigseisenbahn Nürnberg-Fürth).

Von großem Interesse ist auch ein Schlußkapitel, das der Verfasser dem elektrischen Betriebe gewidmet hat. Von den bayerischen Privatbahnen werden fünf elektrisch betrieben: die Bergbahn Brannenburg-Wendelstein und vier Strecken der Lokalbahn-Akt.-Ges. (München-Grünwald, Bad Aibling-Feilnbach, Murnau-Oberammergau — die erste mit Wechselstrom betriebene Normalspurbahn Deutschlands — und Türkheim-Wörishofen). Der Verfasser stellt die Bau- und Einrichtungsverhältnisse der elektrischen Eisenbahnen und ihre Betriebsergebnisse zusammen und kommt zu der Folgerung, daß — abgesehen von den für die Linderung der Kohlennot durch die Ausnutzung der elektrischen Kraft entstehenden Vorteilen — wegen der betrieblichen Vorzüge des elektrischen Betriebes eine der Elektrisierung sich eröffnende aussichtsreiche Zukunft nicht in Zweifel gezogen werden kann.

Das ist etwa der wesentliche Gedankengang des sehr inhaltsreichen Buches. Möchte die kurze Mitteilung zur Erweiterung seines Leserkreises beitragen! —r.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 115 vom 26. Juli 1920 an sämtliche Vereinsverwaltungen, das Eisenbahn-Zentralamt Berlin und die im Adressenverzeichnis der Wagenverwaltungen angegebenen vereinsfremden Verwaltungen, betreffend besondere Kennzeichnung der österreichischen Staatsbahngüterwagen (abgesandt am 11. August d. Js.);

Nr. IV 50/51 vom 28. Juli 1920 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (abgesandt am 11. August d. Js.);

Nr. V 105 vom 5. August 1920 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 11. August d. Js.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Norddeutsch-niederländischer Güterverkehr.

Am 1. Oktober 1920 tritt der Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. von deutschen Stationen nach Stationen der niederländischen Eisenbahnen vom 1. April 1920 ohne Ersatz außer Kraft.

Sendungen werden bis auf weiteres auf Grund der sich an der Grenze ergebenden Umbehandlungsfracht abgefertigt.

Essen, den 7. August 1920. (781)
Eisenbahndirektion.

Verkehr Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn — Sächsische Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Bestimmungen im Abschnitt II D des Gütertarifs für die Überführung von Gütern auf der Verbindungsbahn Meuselwitz-Spora aufgehoben.

Dresden, am 10. August 1920. (780)
Eb.-Gen.-Dir.

Nr. Tfb. 1 b. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B.

(S. 34.)

Mit Gültigkeit vom 15. August 1920 wird als laufende Nr. 5 b in das Verzeichnis V aufgenommen:
„Azetaldehyd, auch in alkoholischer Lösung".

Berlin, 5. August 1920. (789)
Eisenbahndirektion.

Güterverkehr zwischen Elsaß, Lothringen und Luxemburg einerseits und Dänemark, Schweden und Norwegen anderseits.

Breisach Grenze wird als badisch-elsässischer Übergang aufgenommen und Neuenburg Grenze als Übergangsstation gestrichen.

Altona, den 7. August 1920. (783)
Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II vom 1. Juli 1920.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Bankeryd und Haparanda der schwedischen Staatsbahnen in den Tarif aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Altona, den 7. August 1920. (785)
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Wechselverkehr Sachsen-Bayern (pfälz. Netz), Heft 8 B.

Das in der Kilometertafel I auf S. 8 bei der Station Brenschelbach angebrachte Zeichen *) und die zugehörige Fußnote werden mit sofortiger Gültigkeit gestrichen.

Dresden, am 9. August 1920. (782)
Eisenb.-Gen.-Dir. als geschäftsführende Verwaltung.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortverkehr.

Zu dem Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut vom 1. Mai 1914 ist der Nachtrag 3, gültig vom 1. Juli 1920, ausgegeben worden. Die in den Nachtrag aufgenommenen Änderungen und Ergänzungen der besonderen Ausführungsbestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Altona, den 10. August 1920. (780)
Eisenbahndirektion.

Am 1. September 1920 tritt an Stelle des bisherigen Westdeutsch-Niederländischen Personen- und Gepäcktarifs vom 1. Juni 1911 ein neuer Süd- und Westdeutsch - Niederländischer Personen- und Gepäcktarif in Kraft, durch den die durchgehende Abfertigung von Personen und Gepäck zwischen deutschen und niederländischen Stationen wieder eingeführt wird.

Nähere Auskunft erteilen die an diesem Verkehr beteiligten Dienststellen und das Verkehrsbüro der Eisenbahndirektion Köln.

Köln, den 7. August 1920. (788)
Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Preußisch-Sächsischer Staatsbahn-Privatbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. September d. J. ab erhöhen sich die Personenfahrpreise im Verkehr mit Stationen der Kyffhäuser Kleinbahn in der 2. Klasse um 20 ₰ bis 1,50 ℳ und in der 3. Klasse um 20 ₰ bis 1,20 ℳ.

Hannover, den 9. August 1920. (786)
Eisenbahndirektion.

Zum 1. August ist ein Nachtrag 1 zum Personen- und Gepäcktarif mit Ostpreußen über den Seeweg Swinemünde-Pillau erschienen, der durch Aufnahme einer Reihe größerer Städte Mittel- und Westdeutschlands bedeutend erweitert ist.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Fahrkartenausgaben und unser Verkehrsbüro.

Stettin, im August 1920. (784)
Die Eisenbahndirektion.

3. Verdingung.

Die Lieferung und Anbringung von 600 qm Drahtglas für die Verglasung der seitlichen Öffnungen der Oberlichter auf der Umladehalle auf dem Verschiebebahnhof Seddin soll nach Maßgabe der im Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeiger veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" vergeben werden. Die Angebotsmuster mit den Bedingungen sind, soweit der Vorrat reicht, gegen porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 51,00 ℳ von der Eisenbahnbauabteilung in Michendorf, Bahnstraße Nr. 1a, zu beziehen.

Falls Zusendung durch die Post gewünscht wird, sind 60 ₰ für Porto mit einzusenden.

Die versiegelten und mit der entsprechenden äußeren Aufschrift versehenen Angebote sind bis zur Terminstunde am Dienstag, den 31. August 1920 vormittags 10 Uhr, pünktlich und portofrei an die Bauabteilung einzusenden.

Die Angebote werden zur angegebenen Stunde im Beisein etwa erschienener Bewerber geöffnet.

Zuschlagsfrist 2 Wochen. (787)
Michendorf, den 10. August 1920.
Eisenbahnbauabteilung.

4. Verkauf von Altmaterial.

Abgängige Betriebsmaterialien öffentlich zu verkaufen:

Asbestabfälle, Gummischläuche mit Draht- und Stoffeinlagen, Glasscherben, Sicherungspatronen, Trockenelemente, Glasflaschen, Rückstände von Kohlenwasserstoff, Trüböl u. a.

Angebotsbogen gegen Einsendung von 1 ℳ in Briefmarken bei uns erhältlich und spätestens bis Montag, den 30. August 1920, nachmittags 3 Uhr, bei uns einzureichen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen. (781)
Karlsruhe, den 7. August 1920.
Baumeisterstr. 1.
Materialamt
der Eisenbahn-Generaldirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

VE Economics.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 59. | Berlin, den 18. August 1920. | LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 16 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 80 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 90 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Inhalt:

Der Schutzwagen.

Im „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Hinsicht", Heft 2 von 1920, unterwirft Herr Professor Jahn in einer Abhandlung „Der Schutzwagen" die Bestimmung des § 57, 1 b der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung, wonach der erste Wagen in Reisezügen mit mehr als 50 km/st Geschwindigkeit von Reisenden frei zu halten ist, einer kritischen Untersuchung. Er faßt am Schluß der Abhandlung das Ergebnis seiner Feststellungen dahin zusammen, daß er empfiehlt, für solche Züge, die unterwegs die Fahrtrichtung wechseln oder ohne Änderung der Zusammensetzung und ohne inzwischen abgestellt zu werden über eine Strecke hin- und zurückfahren, die Bestimmungen über die Einstellung eines Schutzwagens zu mildern. Die Einhaltung der jetzigen Bestimmungen für solche Züge zwinge zu Verschiebebewegungen mit dem Schutzwagen, zur Einstellung leerer Wagen als Schutzwagen oder zur vorübergehenden Sperrung von Reisewagen für die Benutzung durch Fahrgäste. Die Gefährdungen, die aus diesen Maßnahmen erwüchsen, würden die Sicherung überwiegen, die ein Schutzwagen bieten könne.

Professor Jahn will also die jetzt gültige Bestimmung der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung nicht ohne weiteres beseitigt, sondern nur gemildert haben und zwar dahingehend, daß 1. für Reisezüge, die von einer Lokomotive gezogen werden, mit mehr als 50 km/st. fahren, ihre Fahrtrichtung unterwegs wechseln und nur einen mit Reisenden nicht besetzten Wagen für regelmäßige Beförderungen mitführen, dieser Wagen so einzustellen ist, daß er während des größeren Teiles der Fahrt zwischen der Lokomotive und den mit Reisenden besetzten Fahrzeugen läuft. Sind beide Teile der Fahrt gleich groß, so soll beliebig die eine oder die andere Fahrtrichtung als maßgebend betrachtet werden, und 2. für Reisezüge, die mit mehr als 50 km/st. fahren und eine Reihe von Hin- und Herfahrten ausführen, ohne am Ende der einzelnen Fahrt abgestellt und von der Begleitmannschaft verlassen zu werden, die vorstehenden Bestimmungen unter 1. platzgreifen und hierbei Hin- und Herfahrt als eine Fahrt mit Wechsel der Richtung gelten. Unverändert sollen dagegen die Bestimmungen des § 57 der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung bleiben für

A. Züge, die mit Geschwindigkeiten bis zu 50 km/st. verkehren;

B. Züge, die ihre ganze Fahrt ohne Wechsel der Fahrtrichtung zurücklegen, einen mit Reisenden nicht besetzten Wagen für regelmäßige Beförderungen, wie Post und Gepäck, mitführen und am Ende der Fahrt abgestellt oder wenigstens von der Begleitmannschaft verlassen werden;

C. Züge, die die Fahrtrichtung unterwegs wechseln und zwei oder mehr mit Reisenden nicht besetzte Wagen für regelmäßige Beförderungen mitführen;

D. Dienstliche Sonderzüge;

E. Eisenbahn- und Postbeamte und für die Benutzung der Aborte durch Reisende.

Professor Jahn genügt also eine Milderung der fraglichen Bestimmungen deswegen, weil auch bei Aufhebung der Bestimmung des § 57, 1 b, der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung bei Zügen des öffentlichen Verkehrs immer noch eine Anzahl Fälle vorhanden sind, die ohne weiteres den Lauf von „Schutzwagen" zulassen und deshalb eine vollständige Aufhebung des § 57, 1 b, der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung gar nicht erforderlich ist.

Soweit dies zutrifft, kann man ohne weiteres Herrn Professor Jahn in seinen Ausführungen folgen. Bedenklich erscheinen seine Vorschläge meines Erachtens auch nur, soweit Punkt C in Frage kommt. Hier geht der Verfasser so weit, bei dem Lauf von mindestens zwei nicht mit Reisenden besetzten Wagen eines Zuges, der die Fahrtrichtung unterwegs wechselt, für regelmäßige Beförderungen die Zugbildung derart festzulegen, daß bestimmt werden soll, sowohl hinter der Lokomotive wie am Schlusse des Zuges einen Teil dieser nicht für den Personenverkehr bestimmten Wagen laufen zu lassen, so daß bei diesen Zügen für jede Richtung unter allen Umständen ein Schutzwagen vorhanden ist. In vielen Fällen mag eine derartige regelmäßige Zusammenstellung auch möglich sein, immer ist sie es aber nicht. Jedenfalls dürfen hier meines Erachtens die Bahnhöfe nicht unter allen Umständen festgelegt werden. Wenn z. B. in einem Zuge ein Packwagen und ein Postwagen zu laufen haben, dann läßt sich wohl der eine Wagen stets an die Spitze und der andere an den Schluß des Zuges stellen, wenn keiner dieser beiden Wagen von oder nach einem anderen Zuge auf der Anfangs- oder Endstation umzusetzen ist. Werden derartige Verschubbewegungen erforderlich, dann ist doch in erster Linie zu prüfen, ob die auf den Bahnhöfen zum Ein- oder Aussetzen der Wagen erforderlichen Maßnahmen ihre Verteilung auf die beiden Enden des Zuges rechtfertigen, oder ob die entstehenden betrieblichen Schwierigkeiten und die zur Verfügung stehende Übergangszeit nicht vielmehr dazu drängen, die Wagen zusammen zu bringen und zusammen laufen zu lassen. Hier würden also zwingende Gründe dem Vorschlage C des Verfassers entgegenstehen. Hinzu kommt noch, daß von der Postverwaltung auf Drängen der Bahnbeamten immer stärker darauf hingewirkt wird, daß die Verwendung der Postwagen als Schutzwagen untersagt wird; nach dem in Nr. 45 von 1920 dieser Zeitung erschienenen Aufsatz über „Die Stellung der Postwagen in den Zügen“ hat die Nationalversammlung vor ihrer Auflösung sogar einen Antrag auf entsprechende Änderung der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung angenommen, so daß vielleicht die Tage des als Schutzwagen laufenden **Postwagens** gezählt sind. Noch weniger als bei Pack- und Postwagen ist der Punkt C durchführbar, wenn in einem Zuge ein Packwagen und ein Eilgutkurswagen laufen. Diese Fälle sind bei Personenzügen bekanntlich sehr häufig, besonders auf Strecken, auf denen besondere Eilgüterzüge nicht verkehren. Wollte man bei diesen Zügen grundsätzlich den Packwagen durch die mitlaufenden Personenwagen von dem Eilgutkurswagen trennen, dann wäre dies nur durch eine Vermehrung des Begleitpersonals möglich, wenn man nicht viele Unregelmäßigkeiten im Beförderungsdienst in Kauf nehmen wollte. Nehmen wir an, in einem der hier in Frage kommenden Züge liefe regelmäßig außer dem Packwagen noch ein Eilgutkurswagen (Milchwagen). Nach dem Vorschlage des Professor Jahn würde dann der Packwagen an dem einen Ende des Zuges, der Milchwagen an dem anderen Ende zu laufen haben. Unterwegs ist sowohl an dem Packwagen wie an dem Milchwagen Gut zu behandeln, an dem ersteren Gepäck, Eilgut und Expreßgut (ferner Dienstbriefe und Pakete), an dem anderen die Milch und die leeren Milchkannen. In dem Packwagen befindet sich der Ladeschaffner, der für die richtige Beförderung sämtlicher Güter, Briefe und Pakete verantwortlich ist. Er kann aber nur an einem der beiden Wagen arbeiten, niemals an beiden gleichzeitig. Die Folge ist also, daß entweder ein zweiter Ladebeamter dem Zuge beizugeben ist, oder aber Unregelmäßigkeiten Tor und Tür geöffnet sind. Hier liegt es also im dringendsten Interesse der Eisenbahn selbst, die beiden Wagen an einer Stelle zusammen laufen zu lassen und sich nicht auf die vorgeschlagene Fassung des Punktes C festzulegen.

Ich möchte deshalb vorschlagen, den Punkt C des Vorschlages dahin abzuändern, daß für Züge, die die Fahrtrichtung unterwegs wechseln und zwei oder mehr mit Reisenden nicht besetzte Wagen für regelmäßige Beförderungen mitführen, einer dieser Wagen stets dann als Schutzwagen benutzt wird, wenn nicht erhebliche betriebliche oder verkehrliche Hinderungsgründe dem entgegenstehen.

Hildebrand, Betriebskontrolleur, Frankfurt (Main).

Zum 75. Gedenktag der Betriebseröffnung der Eisenbahn Wien Olmütz-Prag. 21. August 1845—1920.

Das Allerhöchste Handschreiben vom 19. Dezember 1845 teilte die Eisenbahnen Österreichs in Staats- und Privatbahnen und bezeichnete die Linien von Wien nach Triest, von Venedig über Mailand an den Comersee, dann jene in der Richtung von Wien gegen Bayern und alle, die Se. Majestät der Kaiser in Zukunft noch dafür erklären würde — unbeschadet der Privilegien, die Privatunternehmungen teilweise oder ganz in diesen Richtungen bereits erworben hatten — als Staatsbahnen. Der unmittelbare Staatsbau hatte sich auf den Unter- und den Oberbau sowie auf den Hochbau zu erstrecken und war durch Bauunternehmer auszuführen; der Betrieb sollte an Unternehmer verpachtet werden. Die oberste Leitung der Staatsbahnen wurde dem Hofkammerpräsidenten überwiesen, dem eine Kommission aus Mitgliedern des Hofkriegsrates, der vereinigten Hofkanzlei, der Finanzverwaltung und der technischen Verwaltung zur Beratung und Entscheidung über die Linienführung und die wichtigeren Bau- und Verwaltungsfragen zur Seite stand. Der Entwurf der Pläne, ihre Ausführung, die Anschaffung von Baustoffen und Einrichtungsgegenständen, die Aufstellung der Voranschläge lagen der neu errichteten „Generaldirektion der Staatseisenbahnen“ ob, an deren Spitze Hermenegild Francesconi als technischer Direktor stand; ihm war der k. k. Regierungsrat Franz Zellner als Adjunkt für die Verwaltungsgeschäfte zugeteilt. Für den Bau der Eisenbahn von Wien nach Prag und an die sächsisch-böhmische Grenze wurde als Leiter der Generalinspektor der k. k. priv. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn Alois Negrelli berufen, den die Nordbahn auf unbestimmte Zeit beurlaubte.

Für die Nordbahn war die Verbindung ihrer Linie Wien-Olmütz, deren letzte Teilstrecke Prerau-Olmütz am 7. Juli 1841 eröffnet worden war, mit Prag von „kaum berechenbarem Interesse“. Schon im Jahre 1838 hatte sie ihren Oberingenieur Carl Ghega mit den Studien hierfür betraut. Er hatte den Bau einer Linie von Brünn über Saar, Caslau und Kolin empfohlen, dabei aber auch die bedeutenden Bauschwierigkeiten dieser Linienführung hervorgehoben. Im Jahre 1840 erbat die Nordbahndirektion ein Privilegium für diese Bahnstrecke; es wurde nicht erteilt, weil der Regierung schon seit Jahren ein ähnlicher Vorschlag von Dr. Lichtner aus Prag zur Genehmigung vorlag. Die Nordbahn pflegte weitere Studien, die sie überzeugten, daß die „auf dieser Bahnlinie schwierigen und kostspieligen Bauten und mehr als diese Umstände ein beschwerlicher und zur Winterszeit selbst gefährlicher Betrieb von dem Unternehmen abraten“, während für die Linie von Olmütz über Hohenstadt, Landskron und Böhm.-Trübau, außer technischen Vorteilen auch die Erwägung spreche, daß sie eine unmittelbare Verbindung zwischen Galizien und Prag vermittelte, die gewerbereichsten Gegenden von Mähren und Böhmen erschloß und Breslau mit Prag in kürzeste Verbindung brachte.

Die Nordbahn bat daher um Genehmigung dieser Linie und um Gewährleistung der landesüblichen Verzinsung des Baukapitals seitens der Regierung; gleichzeitig — es war im Spätherbste 1841 — beauftragte sie ihren Generalinspektor Negrelli, die Erhebungen für die Linie Olmütz-Prag in der Strecke von Hohenstadt über Landskron bis in das Elbetal fortzusetzen und auch der Linie, die von Stockerau gegen Prag geführt werden könnte, wie auch der von Dr. Lichtner vorgeschlagenen Linie besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

Es ist begreiflich, daß die Generaldirektion der Staatsbahnen unter solchen Umständen Negrelli für die von ihm zum Teil studierten nördlichen Linien auswählte und ihm insbesondere das Studium der verschiedenen Vorschläge für

die Schienenverbindung Wiens mit Prag anvertraute, wobei nicht allein schwierige technische Fragen, sondern auch heikle Aufgaben staatsmännischer Natur zu lösen waren.

Unter seiner Leitung durchforschte ein Stab tüchtiger, junger Ingenieure, die aus dem Bestande der Nordbahn ausgewählt worden waren, das für den Bahnbau wenig günstige Gelände zwischen Brünn und Prag, die Umgebung von Budweis, Tabor, Pisek, von Saar, Caslau, Iglau, das Tal der Moldau, der Zwittawa, Schwarzawa, das Wendental usw., studierte aber auch schon die Linie von Prag an die sächsische Grenze; Negrelli erließ für diese wichtigen Vorarbeiten besondere Vorschriften, die in ihrer inhaltvollen Kürze den Stand des damaligen Eisenbahnbaues vor Augen führen*).

Von minder wichtigen Einzelheiten absehend, heben wir nur die für die gesamte Anlage als maßgebend bezeichneten Grundsätze hervor: daß die gerade Linie und deren möglichste „Horizontalität" unbedingt anzustreben seien, daß die Bögen im schwierigen Gelände mit einem Halbmesser von 200 Klaftern (379 m), vor Stationen mit einem solchen von 150 Klaftern (284 m) angelegt werden könnten, und daß als Grenzwert der Steigungen 1 : 200 (5 ‰) zu gelten habe, mit Ausnahme der Wasserscheiden, wo über dieses Maß hinausgegangen werden dürfe. Die Entfernung der Stationen sollte allgemein zwei Meilen (15,2 km) betragen: sie sollten in gerader Linie und wagerecht gelegt und 150 Klafter (285 m) lang werden. Wächterhäuser sollten höchstens 800 Klafter (1517 m) von einander entfernt sein. Der Unterbau war für eine Doppelbahn mit 25 Fuß (8 m) Kronenbreite der Dämme, 18 Fuß (6 m) Schotterbettbreite und mit 3 Fuß (0,95 m) breiten Bermen am Dammfuße anzulegen. Den Steinbrücken — so heißt es in den Vorschriften — ist bei geeigneter Gestaltung der Verhältnisse der Vorzug vor Holz- und Eisenbrücken zu geben. Das Gleis besteht aus „Rails auf hölzernen Querschwellen", das Schotterbett soll zwei volle Fuß (0,63 m) stark sein, wovon ein Fuß (0,32 m) unter den Schwellen gleich bei der ersten Anlage aufzutragen ist. Bei den Gebäuden ist jeder Luxus zu vermeiden; sie sollen das „Gepräge der Solidität, der Zweckmäßigkeit in der Einteilung und der einfachen Eleganz der Formen in sich tragen und mit systematischer Konsequenz in Stil, Lage und Einteilung" durchgeführt werden. In den großen Stationen sind die Stationsplätze in vier Abteilungen mit gesonderten Eingängen anzulegen und zwar für abgehende und für ankommende Personenzüge, für Warentransporte und für Viehtransporte. Wegübergänge in Schienenhöhe sind nach Möglichkeit zu vermeiden. Wo immer das Gelände es gestattet, soll „eine fortlaufende Allee von Obstbäumen oder Wildholz gepflanzt werden, weil Baumpflanzungen durch Unterbrechung der Windzüge und Stürme die Dampfwagenfahrten bedeutend erleichtern."

Die Arbeiten nahmen einen raschen Fortschritt; schon im August 1842 konnte auf Grund eines umfassenden Berichtes Negrellis, der alle fraglichen Linien technisch, wirtschaftlich und reichspolitisch erläuterte, über die Richtung der Eisenbahn von Wien nach Prag entschieden werden. Die Linien von Wien über Stockerau, Znaim und Iglau, über Branowitz und Iglau und über Brünn und Saar hält Negrelli wegen der ungünstigen Geländeverhältnisse und der hohen Wasserscheiden, über die der Weg nach Böhmen zu erzwingen ist, für eine Lokomotivbahn nicht geeignet; er stellt nur die Linien von Brünn über Zwickau und von Olmütz über Hohenstadt und Landskron nach Böhmisch-Brod in engeren Vergleich. Aus technischen und Verwaltungs-, aus staatswirtschaftlichen, militärischen und kaufmännischen Gründen gibt er der Olmützer Linie den Vorzug, die durch ihre südöstliche Richtung auch die europäische Bedeutung dieses Schienenweges erfüllt und allein von allen geeignet ist, die Wirkung der preußisch-schlesischen Bahn von Oswiecim über Breslau nach Berlin und Leipzig, durch die Böhmen, Mähren und Schlesien gänzlich umgangen würden, aufzuheben. Die Entscheidung fiel denn auch zugunsten der rund 250 km langen Linie Olmütz-Prag, deren Bau unverzüglich am 4. September 1842 in Angriff genommen wurde. Er wurde in zwei Sektionen ausgeführt und mit großer Emsigkeit betrieben. Besondere Schwierigkeiten bot der Bau des Tunnels bei dem Dorfe Triebitz in einem Gebirge aus Ton, Letten und schwimmendem Sand bei großem Wasserzufluß und sehr geringer Überlagerung. Der Bau erfolgte nach der Kernbauweise (deutsche Bauweise). Die Gebirgsbewegungen waren so gewaltig, daß sich auch das Sohlengewölbe hob und sich schon im Jahre 1847 bedeutende Ausbesserungs- und Wiederherstellungarbeiten notwendig zeigten und schließlich ein Holzgerüst eingebaut werden mußte*). Der Tunnel ist 268 Klafter (508 m) lang; er war der zweite Eisenbahntunnel in Österreich; ihm ging der viel kürzere Tunnel zwischen Gumpoldskirchen und Baden auf der Linie Wien-Gloggnitz voraus.

*) Wir entnehmen diese Angaben dem Werke: „Alois von Negrelli. Die Lebensgeschichte eines Ingenieurs." Von Alfred Birk. Erster Band 1799—1848. Wien. Wilhelm Braumüller 1915.

Während des Baues waren verschiedene Fragen von allgemeiner Bedeutung für das Staatseisenbahnwesen zu entscheiden. Da stand zeitlich an erster Stelle die Frage, ob die Oberbauverlegung auf den Staatsbahnen in eigener Verwaltung oder durch Unternehmer geschehen solle. In mehreren Sitzungen der Generaldirektion, an denen Francesconi, Zellner, Ghega (der Bauleiter der Staatsbahn von Wien nach Triest), Negrelli und Schmid, der Referent für Betriebsangelegenheiten, teilnahmen, wurde der Gegenstand sehr gewissenhaft durchberaten**). Im Nachlasse Negrellis befindet sich der Entwurf zu einem Berichte über diese Frage. Negrelli erkennt die großen Vorteile an, die einer „Verpachtung von Bauten mittels Akkord" an taugliche und bewährte Unternehmer zukommen — erklärt, daß er auf Grund seiner Erfahrungen in der Schweiz diesem Vorgang geradezu huldigte — er hält ihn aber nicht empfehlenswert, ja geradezu „verderblich für Gegenstände des Bauwesens, deren Ausführung entweder den Besitz ganz umfassender Kenntnisse oder den Gebrauch eines Zeitaufwandes verlangt, dessen Maß sich im voraus nicht bestimmen läßt" und zu denen der Oberbau an Eisenbahnen gehöre, „als der eigentliche Teil, worauf die Bewegung unmittelbar geschieht, und dessen größere oder geringere Vollkommenheit mit der Sicherheit der Fahrten und mit der Mehr- oder Minderbenützung der Lokomotive und der Wagen überhaupt verbunden ist." Eingehend sucht Negrelli nachzuweisen, daß die Eigentümlichkeiten des Oberbaues die Vorteile, die bei anderen Bauten aus der Verpachtung für den Bauherrn erwachsen, nicht eintreten lassen; er weist darauf hin, daß weder Privatgesellschaften noch Staatsverwaltungen, mit vielleicht einziger Ausnahme der Lombardisch-Venezianischen Ferdinands-Nordbahn, die Ausführung dieses in seinen Folgen so wichtigen Teiles des Eisenbahnbaues, der gewissermaßen die letzte Politur vor dem Gebrauche bilde, im Wege der Vergebung hätten vollführen lassen; er warnt vor der Vergebung, die — wenn sie trotz aller Bedenken beschlossen werden sollte — nur an den Pächter der Unterbauarbeiten stattfinden könne. Schmid begründet in einer längeren Eingabe seinen gegensätzlichen Standpunkt, den auch Ghega und Zellner einnehmen, und schließlich stimmt auch Negrelli in Würdigung der außerordentlichen Schwierigkeiten des Selbstbetriebes im gegebenen Falle für die Verpachtung der Oberbauarbeiten. Im Sinne seiner Vorschläge wurde die Oberbauherstellung der Linie Olmütz-Prag den Unternehmern der Unterbauarbeiten übertragen.

Eine andere wichtige Angelegenheit war die Betriebsführung der Staatsbahnen. Im Sinne der Allerhöchsten Entschließung vom Jahre 1841 sollte, wie erwähnt, der Betrieb der Staatsbahnen verpachtet werden. Kübeck warf aber die Frage auf, ob es nicht der hohen Bedeutung und dem hohen Zwecke der Staatsbahnen entspräche, den Betrieb durch die Staatsverwaltung führen zu lassen. Zellner und Schmid sprachen für den Staatsbetrieb, Ghega für die Verpachtung. Negrelli bekennt sich als Anhänger des Eigenbetriebes, weil eine Privatunternehmung naturgemäß nur die Geldergebnisse des Bahnbetriebes im Auge hat und namentlich dann, wenn es sich — wie geplant — um eine zeitliche Beschränkung der Pacht handelt, für die Beschaffung guter Betriebsmittel, für die zweckmäßige Erhaltung und Ausgestaltung der Bahn und aller ihrer Einrichtungen, für die Erhaltung einer tüchtigen, zufriedenen und darum besonders diensteifrigen Beamtenschaft unmöglich in jener Weise vorsorgen kann, wie der Staat, der mit dem Bau und dem Betriebe der Bahn höhere Ziele der allgemeinen Wohlfahrt verfolgt; eine Betriebsverpachtung kann nur bei scharfer staatlicher Aufsicht stattfinden, und da ist es fraglich, ob der Erfolg den Kosten entspricht; für ganz besonders bedenklich aber hält Negrelli die Betriebsverpachtung vom strategischen Standpunkte aus, der die Vereinigung des ganzen Eisenbahnnetzes und überhaupt der gesamten Verkehrswege in der Hand des Staates als allein richtig verlangt. Nur in Erwägung der Tatsache, daß die nördliche Staatseisenbahn an eine bestehende Privatbahn anschließt, könnte dem Beschlusse zugestimmt werden, den Betrieb ihrer ersten Strecke Olmütz-Prag vorübergehend der Nordbahngesellschaft zu verpachten. Die Frage wurde im Schoße der Generaldirektion wiederholt eingehend beraten. Schließlich entschied sich Kübeck für die Verpachtung. Die Verhandlungen mit der Wien-Gloggnitzer Bahn bezüglich der Linie von Wien nach Triest und mit der Kaiser-Ferdinands-

*) Försters Bauzeitung 1845; Rzihas Lehrbuch der gesamten Tunnelbaukunst. 1874.

**) Birk. „Alois Negrelli."

Nordbahn führten in kurzer Zeit zum Abschluß von Verträgen, die in beiden Fällen auf gleichen Grundsätzen fußten. Die Nordbahn erhielt einen unverzinslichen Vorschuß von 10 000 Gulden für jede Meile der Staatsbahn als Betriebskapital, für das das Bankhaus Rothschild haftete, weiter 3 % der jährlichen Roheinnahme für die gute Erhaltung des „Fundus", 8300 Gulden für jede Meile für Betriebsführung und Bahnerhaltung, 5 Gulden 16 Kreuzer bis 7 Gulden 30 Kreuzer für jede Zugmeile, je nach der Zugart, und überdies verschiedene Entschädigungen für Hilfs- und Nachtfahrten. Die Unklarheit mancher Bestimmungen des Vertrages, der auf fünf Jahre lautete, gab bald Anlaß zu Meinungsverschiedenheiten zwischen der Nordbahn- und der Staatsbahnverwaltung.

Am 4. August 1845 fand die erste Probefahrt zwischen Pardubitz und Prag, am 21. August 1845 die feierliche Eröffnungsfahrt auf der nördlichen Staatsbahn von Olmütz bis Prag statt.

Am 1. September 1845 wurde der regelmäßige Personenzugverkehr eröffnet; es lief täglich ein Zug zwischen Wien und Prag, der jedoch die ursprünglich beabsichtigte Fahrzeit von 16 Stunden nicht einhalten konnte. Am 18. September übernahm die Pachtgesellschaft den Betrieb und am 1. Oktober begann auch der regemäßige Güterverkehr. Negrelli und Schmid wurden zu k. k. Räten ernannt; Negrelli erhielt auch das Ehrenbürgerdiplom der Stadt Prag.

Die Baukosten der Linie Olmütz-Prag stellten sich auf 8 200 000 Gulden Conv. Münze; die Bahn besaß nur auf der kurzen Strecke zwischen Prag und Biechowitz zwei Gleise. Der Oberbau bestand aus Stuhlschienen auf eichenen Schwellen; alle Bauteile waren inländische Erzeugnisse. Die Lokomotiven, die in der ersten Zeit noch mit Holz geheizt wurden, aber schon für Kohlenfeuerung eingerichtet waren, hatte zum Teil die Wiener-Neustädter Lokomotivfabrik, zum Teil die Lokomotivfabrik in Seraing geliefert; auch die Lokomotivfabrik Mayer in Mülhausen (Elsaß) und die Wiener Zweiganstalt der Lokomotivfabrik Norris in Philadelphia hatten sich an der Beistellung von Lokomotiven beteiligt. Die achträderigen Personenwagen waren aus Wiener Fabriken hervorgegangen.

Schon während des Baues der Linie Olmütz-Böhmisch-Trübau-Prag war mit dem der Strecke Brünn-Böhmisch-Trübau begonnen worden; sie wurde in ihrer ganzen Länge am 1. Januar 1849 eröffnet. Im gleichen Jahre, da die erste Lokomotive von Olmütz her in Prag einfuhr, geschah der erste Spatenstich für die Linie von Prag durch das Elbetal zum Anschluß an die sächsische Staatsbahn nach Dresden; am 8. April 1851 sollte der Eröffnungszug von Prag über Bodenbach in die Hauptstadt Sachsens einlaufen, nachdem durch den Staatsvertrag vom 31. Dezember 1850 der Anschlußverkehr in der gemeinsamen Wechselstation Bodenbach geregelt worden war.

Im Jahre 1855 übernahm die neugegründete k. k. priv. öster. Staatsbahngesellschaft, die von dem in großer Geldnot befindlichem Staate die nördlichen und südöstlichen Staatsbahnlinien angekauft hatte, auch die Bahnlinien von Brünn und Olmütz über Prag nach Bodenbach mit Gewährung einer Jahresverzinsung von 5,2 % für die Ablösungssumme. Die Gesellschaft strebte natürlich eine selbstständige Verbindung dieser nördlichen Strecken mit ihren Linien in Ungarn über Wien an und zwar durch eine Bahn von Stadlau über Laa nach Brünn. Dieses Bestreben führte zu einem langwierigen, von beiden Seiten mit größter Heftigkeit und Rücksichtslosigkeit geführten Streite zwischen der Saatsbahn und der Nordbahn, der zu Schluß des Jahres 1866 durch die Verleihung der Konzession für die Linie Wien (Stadlau)-Laa-Brünn an die Österreichische Staatsbahngesellschaft seinen Abschluß fand.

Prag. Prof. Birk.

Zur Rechtsgültigkeit der Ausführungsbestimmung II zu § 54 (2) B 1 der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung über den Begriff „Kostbarkeiten".

Von O. Föhlinger-Frankfurt (Main).

Eine der meist umstrittenen Fragen des Eisenbahnverkehrsrechts ist zurzeit die der Kostbarkeiten, die nach § 54 (2) B 1 der Eisenbahn-Verkehrsordnung zu den bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenständen gehören. Während die anderen in dieser Vorschrift aufgeführten Güter, wie z. B. Gold- und Silberbarren, Platin, Geld, Münzen, Kunstgegenstände usw. ihrer Gattung oder ihrer Beschaffenheit nach bestimmt bezeichnet sind, so daß im wesentlichen darüber kaum mehr ein Zweifel bestehen kann, ist der Begriff „Kostbarkeiten" ganz allgemein gehalten und ohne erläuternde Bestimmung rechtlich überhaupt nicht erfaßbar. Es handelt sich hier um einen Begriff, der Dinge und Stoffe der verschiedensten Gattungen und Beschaffenheit einschließen kann, und das einzige Merkmal ist das des hohen Wertes oder Preises. Da zudem nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts (Entsch. v. 20. 9. 19, Warneyer Rechtspr. 1920, Heft 1 Nr. 22) die Anschauungen des täglichen Lebens über die Seltenheit des Gebrauchs und den Luxusbegriff hier außer Betracht bleiben sollen, kann eine nähere Bestimmung der Kostbarkeit im verkehrsrechtlichen Sinne nur in der Angabe des Wertverhältnisses bestehen. Eine solche Bestimmung fehlt jedoch sowohl im Handelsgesetzbuche wie auch in der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Auch die früheren Ausführungsbestimmungen III (2) zu § 54 (2) B 1 der EVO. enthielten nur die Vorschrift, daß Kostbarkeiten, deren Wert mit mehr als 500 ℳ (ohne Festlegung des Wertverhältnisses) angegeben sei, nur als Eilgut in festverschlossenen Fässern oder Kisten im Einzelgewicht von nicht unter 25 kg zur Beförderung angenommen würden. Hieraus war nicht zu entnehmen, welche Gegenstände im einzelnen als Kostbarkeiten zu betrachten seien; aber bei den früheren einfachen und ziemlich gleichbleibenden Preisverhältnissen war die Bestimmung dieses Begriffs praktisch nicht besonders schwierig. Vor allem war aber auch der Kreis der darunter fallenden Gegenstände nicht sehr groß, und da gewöhnliche Gebrauchsgüter entsprechend der damaligen niedrigen Preisgestaltung nicht in Betracht kamen, genügten jene Bestimmungen vollauf den Bedürfnissen der Verkehrswelt.

Nachdem nun der Krieg eine außerordentliche Verschiebung der Wertverhältnisse und insbesondere eine gewaltige Steigerung aller Preise hervorgerufen hatte, so daß die Eisenbahnen bei der gleichzeitigen starken Zunahme der Diebstähle unverhältnismäßig hohe Entschädigungssummen zahlen mußten, ging die Rechtsprechung der Gerichte unter vernünftiger Würdigung der Bedürfnisse des Staatswohles allmählich dazu über, auch Gebrauchsgegenstände des täglichen Lebens von besonders hohem Werte in den Kreis der Kostbarkeiten mit einzubeziehen. Die weitere Folge war, daß zur Beseitigung der hierdurch geschaffenen neuen, unsicheren Lage auf Grund zahlreicher Anträge aus den Kreisen des Handels und der Industrie die Wertgrenze für Kostbarkeiten durch die Ausführungsbestimmungen II zu § 54 (2) B 1 der EVO. mit Gültigkeit vom 1. März 1919 einheitlich auf 150 ℳ für 1 kg festgelegt wurde. Es erhebt sich nun die Frage, ob diese Bestimmung, die nicht im Gesetz selbst, sondern lediglich in den Ausführungsbestimmungen, d. h. im Tarif enthalten ist, Rechtsgültigkeit besitzt. § 54 (2) B 1 der EVO. schreibt vor, daß die Beförderungsbedingungen für die daselbst genannten Gegenstände, also auch für Kostbarkeiten, durch den Tarif zu bestimmen sind. Diese Beförderungsbedingungen müssen aber, wenn sie ihren Zweck erfüllen sollen, in unzweideutiger Weise vorschreiben, wie sich die Handelswelt bei der Aufgabe von Kostbarkeitssendungen zu verhalten hat. Hierzu gehört vor allem auch eine Festlegung der Bedingungen, unter welchen eine Sendung überhaupt als Kostbarkeit zu gelten hat. Bei allen anderen bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gütern sind diese Bedingungen auch tatsächlich vorab festgelegt, indem entweder der Gegenstand seiner Gattung oder Beschaffenheit nach zweifelsfrei bestimmt ist (Gold, Silber, Platina usw.) oder die verschiedenen explosions- oder feuergefährlichen Stoffe usw. im Tarif einzeln aufgeführt sind. Eine derartige Bestimmung kann aber gerade für Kostbarkeiten, deren Begriff sich indes wegen seiner Schwankungen im Gesetz überhaupt nicht genauer festlegen läßt, nicht entbehrt werden. Es blieb also nur der Ausweg, sie, ebenso wie dies hinsichtlich der explosions- und feuergefährlichen Stoffe geschehen ist, durch den Tarif zu bestimmen, sei es durch Aufführung der einzelnen Gegenstände oder — zweckmäßiger — durch Festlegung der Wertgrenze. Letztere hat daher die rechtliche Bedeutung einer nicht zu entbehrenden erläuternden Bestimmung, ohne die der Hinweis des Gesetzes auf die Beförderungsbedingungen im Tarif ganz wertlos wäre. Und hierin liegt ja auch der eigentliche Grund, weshalb sie schließlich gerade auf die Anregungen aus den Kreisen des Handels und der Industrie hin erlassen wurde; denn diese machten mit Recht geltend, daß sie oft erst nach Ablehnung ihrer Entschädigungsansprüche erfuhren, daß die von ihnen versandten Güter Kostbarkeiten

waren. Um die Beförderungsbedingungen im Tarif erfüllen zu können, war es daher vor allem nötig, festzulegen, in welcher Weise und in welchen Fällen sie auszuführen waren.

Eine unzulässige Haftungsbeschränkung kann in der in Rede stehenden Tarifbestimmung deshalb nicht erblickt werden, weil sie lediglich eine notwendige erläuternde Vorschrift über den Begriff der Kostbarkeit enthält, und zwar innerhalb der von der Rechtsprechung bis dahin festgelegten Grundsätze. Der Betrag von 150 ℳ für 1 kg stellt in der Tat eine sehr weit gesetzte Höchstgrenze dar, die weit über diejenigen Beträge hinausgeht, die in der bisherigen Rechtsprechung der Gerichte als Wertmaßstab für Kostbarkeiten angenommen wurden. Als solche sind in vielen Fällen sogar Gegenstände im Werte von 90 ℳ, von 100 ℳ und darüber für 1 kg angesehen worden. Die Bestimmung entspricht auch dem in der Rechtsprechung des Reichsgerichts und damit in Übereinstimmung in der Rechtsliteratur (vgl. Eger, Eis.-Verk.-Ordnung; Rundnagel, Haftpflicht der Eisenb. usw.) ausgesprochenen allgemeinen Grundsatze, wonach unter Kostbarkeiten solche Gegenstände zu verstehen sind, deren Wert bei Berücksichtigung von Gewicht und Umfang im Vergleich mit anderen Frachtgütern ungewöhnlich hoch ist. Bei der Wertfestlegung auf 150 ℳ für 1 kg kommen neben den im Gesetz besonders genannten Kostbarkeiten in der Hauptsache nur einzelne hochwertige Waren, wie Seide und daraus hergestellte Kleider, Pelz- und Spitzenwaren, besonders teuere sonstige Bekleidungsstücke und Wäsche, ferner namentlich teuere Zigaretten u. dgl. in Betracht. Im übrigen sind durch die neue Tarifbestimmung die eigentlichen Beförderungsbedingungen für Kostbarkeiten wesentlich gemildert worden; es wird außer der Aufgabe als Eilgut oder beschleunigtes Eilgut nur verlangt, daß sie nach der handelsüblichen Benennung unter Angabe des Wertes über 150 ℳ für 1 kg im Frachtbrief bezeichnet werden. Der Grundsatz des § 96 der EVO. über den Haftungsausschluß bei Nichterfüllung der Beförderungsbedingungen wird durch die Bestimmung nicht berührt. Das Recht der Eisenbahn zur Festsetzung eines Höchstbetrages der Entschädigung für Kostbarkeiten im Tarif ist durch § 462 des Handelsgesetzbuches und § 89 (2) der EVO. begründet und kann daher nicht bestritten werden. Die fragliche Ausführungsbestimmung zu § 89 (2) der EVO., die den Höchstbetrag der Entschädigung für Kostbarkeiten auf 150 ℳ für 1 kg festsetzt, gilt einheitlich für alle deutschen Eisenbahnen.

In einer Abhandlung über den gleichen Gegenstand in der Zeitschrift „Das Recht“ XXIII Nr. 21/22, Seite 364 ff. kommt Dr. Senckpiehl zu dem Schluß, daß die neuen Tarifvorschriften bzw. Ausführungsbestimmungen insoweit gültig seien, als sie lediglich Beförderungsbedingungen enthalten; denn die Eisenbahn genieße volle Tariffreiheit. Die Eisenbahn dürfe also Güter der genannten Art, d. h. z. B. solche, deren Wert über 150 ℳ für 1 kg beträgt, so lange zurückweisen, wie die Tarifvorschriften nicht erfüllt seien. Die Tarifvorschrift sei hingegen ungültig, soweit sie sich auf die Haftungsfrage erstreckt; denn die Eisenbahn könne durch Tarife ihre Haftung für Sachschaden nicht zum Nachteil des Publikums abweichend von den Vorschriften des HGB. regeln (§ 471 HGB.).

Diese Schlußfolgerung ist offenbar nicht richtig. § 467 des HGB., ebenso wie § 96 der EVO., schreiben in klarer Weise vor, daß die Haftpflicht der Eisenbahn ausgeschlossen ist, wenn bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände unter unrichtiger Bezeichnung oder unter Unterlassung der vorgesehenen Sicherheitsmaßregeln aufgegeben werden. Da nun der Eisenbahn zweifellos das Recht zusteht, im Tarif die Bezeichnung der bedingungsweise zugelassenen Gegenstände und die Sicherheitsmaßregeln vorzuschreiben, so fällt eben jeder Verstoß gegen diese Vorschriften unter die im § 467 des HGB. und § 96 der EVO. erwähnten Voraussetzungen für den Ausschluß der Haftung. Und es liegt ja eine Haftungsbeschränkung gegenüber den Vorschriften des HGB. auch insofern nicht vor, als der Verfrachter nur die ihm bekanntgegebenen Bedingungen zu erfüllen braucht, um sich einen etwaigen Entschädigungsanspruch zu sichern.

Zu der gleichen Auffassung, daß die hier in Rede stehende Tarifvorschrift rechtsgültig ist, kommt auch Dr. Friedleben in der Leipziger Zeitschr. für deutsches Recht, Nr. 11, S. 1081.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Durchgangsverkehr durch das Saargebiet.** Die deutsche Zollverwaltung verlangt für Sendungen von deutschen Stationen nach anderen deutschen Stationen, die nach den Leitungsvorschriften durch das Saargebiet zu befördern sind, die Hinterlegung des dreifachen Betrages des Wertes der Waren als Sicherheit dafür, daß sie wieder in das deutsche Zollgebiet eingeführt werden. Der Betrag muß deshalb bei einer deutschen Zollstelle eingezahlt sein, bevor das Gut durch das Saargebiet durchgelassen werden darf. Hiernach dürfen solche Sendungen erst dann angenommen werden, wenn die Hinterlegung bei einer Zollstelle durch Bescheinigung nachgewiesen ist. Den Versendern, die zu einer Hinterlegung des Wertbetrages nicht bereit sind, wird anheimgegeben, ihre Güter um das Saargebiet herumzuleiten. Im Eilgutverkehr ist dies durch Vorschreiben des Leitungsweges zulässig. Im Frachtgutverkehr kann die Sendung zunächst nur an einen Vermittler (Spediteur) an dem Umlenkungsweg gerichtet werden.

— **Berlin-Paris.** Seit einigen Tagen verkehren die ersten dem öffentlichen Verkehr freigegebenen Kurswagen zwischen Berlin und Paris. Der Wagen Berlin-Paris wird in dem Zuge D 14 befördert, der von Berlin, Friedrichstraße, um 12.25 nachmittags abfährt und um 12.06 nachts in Cöln eintrifft. Hier geht er auf einen belgischen Zug über, der Cöln um 1.00 (M. E. Z.) nachts verläßt, und trifft um 3.44 in Herbesthal, um 5.20 früh in Lüttich und um 3.05 nachm. in Paris ein. — In der Gegenrichtung fährt der Zug um 8.10 vorm. ab Paris, an Charleroi 2.13 nachm., an Herbesthal 5.28 nachm., an Cöln 8.22 abends (W. E. Z.); von hier aus fährt der Kurswagen im Zuge D 5 weiter, der um 8.18 vorm. in Berlin, Friedrichstraße, eintrifft. In dem gleichen Zuge werden auch neue Kurswagen zwischen Berlin und Brüssel mit Anschluß nach Ostende gefahren. Der Anschlußzug verläßt Cöln um 10.38 vorm., an Lüttich 2.44 nachm. und an Brüssel 4.55 nachm. Während die Kurswagen zwischen Berlin und Paris nur 1. und 2. Klasse führen, sind als Kurswagen für Brüssel ein Wagen mit 1. und 2. Klasse sowie ein solcher mit 3. Klasse eingestellt.

— **Die Eisenbahnstationen in der neuen Gemeinde Berlin.** Die Eisenbahndirektion Berlin hatte sich an die Berliner Handelskammer wegen Änderung der Stationsnamen im Bezirk der neuen Gemeinde Groß-Berlin gewandt. Die Kammer hat hierzu folgendermaßen Stellung genommen: Wenn es auch an sich durchaus erwünscht wäre, daß die Stations- und Ortsbezeichnungen sowie die gemeindepolitischen Bezeichnungen übereinstimmen, so wird sich dies jedoch in einem so verwickelt gestalteten Gebilde wie Groß-Berlin wegen der praktischen Undurchführbarkeit leider nicht verwirklichen lassen. Im übrigen stehen der Zufügung des Wortes „Berlin“ zu den Stationsnamen, die jetzt zum Gemeindeverband Groß-Berlin gehören, auch heute noch alle die Bedenken entgegen, die sowohl die Eisenbahndirektion als auch die Handelskammer schon im Jahre 1913 geltend gemacht haben. Die Kammer hält es daher im Hinblick auf die Abwicklung des Eisenbahnverkehrs noch nicht für angezeigt, zu dieser Frage endgültig Stellung zu nehmen, glaubt vielmehr noch einige Zeit warten zu sollen, bis sich die gemeindepolitischen Verhältnisse in der neuen Gemeinde Berlin etwas fester gestaltet haben und größere Erfahrungen über die Verkehrsbedürfnisse der neuen Gemeinde gesammelt worden sind.

— **Die Aufhebung des Visierungszwangs der Ursprungszeugnisse für den Warenversand nach dem Saargebiet** ist nach einer der Handelskammer zu Berlin zugegangenen Mitteilung durch Entscheidung der französischen Generaldirektion der Zölle in Paris jetzt verfügt worden, so daß fortan alle Ursprungszeugnisse, gleichgültig von wem sie ausgestellt sind (Handelskammer, Zollbehörde), des Visums einer konsularischen französischen Vertretung nicht mehr bedürfen.

— **Personalnachrichten.** Im Reichsverkehrsministerium sind ernannt: der Ministerialrat Otto Marx zum Ministerialdirektor, der Regierungsbaumeister Leibbrand und der Verkehrsinspektor Tramnitz zu Regierungsräten.

Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Bayern, sind in etatsmäßiger Eigenschaft zu Eisenbahnassessoren ernannt: die Regierungsbaumeister Hermann Balsch in München bei der Eisenbahndirektion Würzburg, Konrad Niehage in Augsburg bei der Eisenbahndirektion daselbst, Guido Kapeller in Würzburg bei der Eisenbahndirektion daselbst und Felix Scherer in Ludwigshafen (Rhein) bei der Eisenbahndirektion daselbst. — Der Vorstand der Betriebs- und Bauinspektion Mühldorf Direktionsrat

Heinrich Hennch wurde auf sein Ansuchen in gleicher Diensteseigenschaft an die Betriebsinspektion München Ost als deren Vorstand in etatsmäßiger Weise versetzt.

Im Bereich der Eisenbahn-Generaldirektion in Dresden sind versetzt worden: der Bauamtmann Süß vom Bauamt Dresden-A. zum Allgemeinen technischen Büro und der Regierungsbaumeister Mühlhaus vom Neubauamt Radeburg zum Bauamt Dresden-A.

Österreich.

— **Dienstanweisung des Staatssekretärs für Verkehrswesen betreffend den Schutz der staatsbürgerlichen Freiheitsrechte.** Verschiedene Vorfälle der letzten Zeit machen es notwendig, in Erinnerung zu bringen, daß nach den bestehenden Gesetzen jedem Staatsbürger das freie Vereins- und Koalitionsrecht zusteht. Die Freiheit der politischen Gesinnung und ihrer Betätigung bildet eine der Grundlagen jeder Demokratie, und es steht im freien Willen jedes einzelnen Bediensteten, sich einer beliebigen Organisation anzuschließen. Der Mangel eines solchen Anschlusses oder die Zugehörigkeit zu einer bestimmten Organisation darf von den Angehörigen einer anderen Organisation unter keinen Umständen zum Anlasse genommen werden, diese Freiheitsrechte eines Bediensteten in irgend einer Weise zu schmälern und ihm wegen nicht geleisteter Gefolgschaft bei Ausübung seines Dienstes oder bei Inanspruchnahme der aus dem Dienstverhältnisse entspringenden, allen Bediensteten in gleicher Weise zukommenden Rechte irgendwelche Schwierigkeiten in den Weg zu legen. Ich erwarte, daß jeder einzelne Bedienstete in Anbetracht eines gedeihlichen Zusammenarbeitens danach trachten wird, die demokratischen Grundzüge unseres Staatswesens in die Tat umzusetzen und jeden Verstoß gegen diese mit allen Mitteln zu verhindern. Sollten neuerlich Fälle von Beeinträchtigung der staatsbürgerlichen Freiheitsrechte vorkommen, dann werden diese dem Staatsamte für Verkehrswesen ungesäumt bekanntzugeben sein.

Die vorstehende Dienstanweisung ist auch in den Direktionsamtsblättern zur Verlautbarung zu bringen.

— **Wiederaufnahme des Verkehrs mit Ungarn.** Amtlich wird mitgeteilt: Im Hinblick auf die durch den vom Internationalen Gewerkschaftsbund in Amsterdam gefaßten Beschluß, die Absperrung Ungarns vom Weltverkehr wieder aufzuheben, geänderten Verhältnisse hat das Staatsamt für Verkehrswesen den mit 1. Juli 1920 gesperrten Personen-, Gepäck- und Güterverkehr nach Ungarn mit Gültigkeit vom 8. August wieder freigegeben. Der Güterverkehr wird daher am 8. d. M. wieder aufgenommen, und zwar in jenem Umfange, in dem er vor dem 1. Juli bestanden hat. Die durch die Einstellung vom 1. Juli auf österreichischen Strecken zur Anhaltung gelangten Sendungen werden, wenn inzwischen nicht von den Parteien anderweitige Verfügungen getroffen wurden, nun ins Rollen gebracht und nach ihren ursprünglichen Bestimmungsstationen auslaufen.

— **Besprechung über Verkehrsfragen in Marburg.** Am 7. d. M. wurde in Marburg eine Besprechung zur Regelung des Übergangsverkehrs zwischen Südslawien und Österreich eröffnet. Der südslawische Regierungsvertreter begrüßte die Teilnehmer und erklärte, daß der Hauptzweck der Besprechung die Regelung der beiderseitigen Beziehungen in gemeinsamen Dienste in den Grenzstationen sei. Außerdem soll sie die Grenzübergangspunkte auf den Eisenbahnlinien bestimmen. Es wurden hierauf Ausschüsse für Verkehrsangelegenheit, Transport, kommerziellen Dienst, Zoll-, Post-, Sicherheits- und Sanitätsdienst eingesetzt.

— **Verkehrseinschränkung des Ostende-Wien-Expreßzuges.** Seit dem 17. d. M. wird der bisher täglich verkehrende Ostende-Wien-Expreßzug in der Strecke Wien-Westbahnhof-Passau nunmehr dreimal wöchentlich, und zwar in beiden Richtungen an jedem Dienstag, Donnerstag und Sonnabend gefahren. (Wien ab 8 Uhr 25 Min. früh, Wien an 10 Uhr 55 Min. abends.)

Ungarn.

— **Regelung der Disziplinarangelegenheiten der Eisenbahner.** Da laut G. A. I 1920, § 9 die im Jahre 1919 getroffenen Begnadigungsbestimmungen der Regierung der Volksrepublik über die Disziplinarangelegenheiten der Eisenbahner ungültig sind, verlieren auch alle auf Grund dieser Bestimmungen getroffenen Maßnahmen und gefaßten Beschlüsse der ungarischen Eisenbahnbehörden und Eisenbahndisziplinargerichte ihre Wirksamkeit. Die Regierung hat nun mit Verordnung Z 4214/1920 M. E. die notwendigen Maßnahmen getroffen, um die aus dem Vollzug der ungültigen Bestimmungen entstandenen Verhältnisse der Rechtsordnung und Rechtssicherheit entsprechend zu regeln.

— **Das verstümmelte Eisenbahnnetz Ungarns.** Der unermeßliche Verlust an Eisenbahnlinien infolge des Ungarn aufgezwungenen Friedensvertrages erhellt am klarsten, wenn wir den Flächeninhalt der an die Nachbarstaaten abgetretenen Gebiete mit denen der Eisenbahnlinien gegenüberstellen. Ungarn verfügte vor dem Kriege auf einem Flächeninhalte von 324 762 qkm über ein Eisenbahnnetz von 22 164 km, welches sich folgendermaßen verteilt:

Staat	Flächeninhalt qkm	Länge der Eisenbahnen km	Länge der Eisenbahnen in %
Tschecho-Slowakei	48 374	3247	14,7
Rumänien	96 123	5151	23,2
Jugoslawien	73 392	5709	25,7
Ungarn	106 873	8057	36,4

— **Der Verkehr mit Rumänien durch Ungarn.** Obwohl die Verkehrsverhältnisse in Rumänien bei weitem nicht den berechtigten Anforderungen entsprechen, war es trotzdem bisher immer noch möglich, den Güterverkehr auf bestimmten Strecken aufrechtzuerhalten. Die maßgebenden Stellen setzen alles daran, um den Durchgangsverkehr über Ungarn nach der Schweiz und Deutschland zu sichern. Nachdem der Friedensvertrag mit Ungarn unterfertigt ist, wickelt sich der Überfuhrverkehr durch Ungarn in letzterer Zeit ziemlich reibungslos ab. Demnächst werden zwischen Ungarn und Rumänien Verhandlungen gepflogen, um den unmittelbaren Verkehr wiederherzustellen.

Übrige europäische Länder.

— **Gesellschaft zur Vereinheitlichung und Beschaffung von Straßenbahn- und Kleinbahnmaterial in Frankreich.** Die Verwaltungen der französischen Straßenbahnen und Kleinbahnen haben zur weiteren Vereinheitlichung des Materials und dessen gemeinsamer Beschaffung eine Gesellschaft mit einem Kapital von 1 Million gegründet, das „Comptoir central des voies ferrées“ in Paris. Aktionäre sind nur die Bahngesellschaften und der Straßenbahnverein.

Fremde Erdteile.

— **Die schmalspurige Gebirgsbahn Kalka-Simla (Indien).** Über diese in baulicher und betriebstechnischer Beziehung bemerkenswerte Bahnanlage veröffentlicht Geheimer Regierungsrat Dr.-Ing. Theobald im Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens eine Beschreibung nach dem „Engineer“, aus der das Wesentliche in nachstehendem wiedergegeben ist. Der 650 m über dem Meere gelegene Ausgangspunkt der Bahn Kalka ist Knotenpunkt der Ostindischen Bahn. Das auf dem Schienenwege 91,3 km entfernte, am Ende der Bahn gelegene Simla ist ein bevorzugter Erholungsort in den Vorbergen des Himalaya. Da Simla 2088 m über dem Meere liegt, überwindet die mit der 75-cm-Spur ausgerüstete Bahn einen Höhenunterschied von 1438 m; danach ergab sich ein außerordentlich verschlungener Bahnweg, auf dem Steigungen bis 3 % vorkommen. Der kleinste Halbmesser auf der durchweg eingleisigen Bahn beträgt 36 m. Nur an drei Stellen ist das Gebirge durchtunnelt, bei der Station Koti auf 690 m, bei Barog auf 1140 m und bei Tara Devi auf 364 m. Die zahlreichen Schluchten sind durchweg mittels mehrgeschossiger gemauerter Hochbrücken überschritten, die nach Art der römischer Wasserleitungen ausgeführt sind. Von den 21 Haltestellen der Bahn seien außer den schon aufgeführten Endhaltestellen noch erwähnt: Summerhill, Sommeraufenthalt des Vizekönigs, Kamdaghat, Sommerwohnung des Maharadja von Patiala, Solon, militärischer Gebirgsposten; Kumarhatti und schließlich Dharampore, wo die Bahn ihre eigenartigste Entwicklung aufweist. Sie läuft hier am Rande einer Gebirgsnase entlang, windet sich um einen anderen Vorsprung, herum kehrt an demselben Abhange zurück in den hohlen Winkel des Hügels, wo sie in einen kurzen Kehrtunnel eintritt, um dann ihren Weg zum drittenmale entlang dem Abhange fortzusetzen.

Ursprünglich waren Breitfuß-Stahlschienen von 18 kg Metergewicht verlegt, die aber bald durch schwerere Schienen

eren Gewicht 27 kg für 1 m beträgt, ersetzt wurden. Die chienen sind auf Zedernschwellen mit Unterlagplatten in chotter verlegt. Im Betriebe befinden sich 24 Dampflokootiven der Bauarten B und B 1 und 1 C 1, 112 Reisewagen, iele Güterwagen und seit einigen Jahren auch Triebwagen it Verbrennungsmotoren. Die von der Nordbritischen Lookomotivgesellschaft in den Atlas- und Hyde-Park-Werken in lasgow hergestellten 1 C 1-Lokomotiven befördern bis 86 t uglast. Nachstehend die Abmessungen dieser Bauart: Zyinderdurchmesser 355 mm, Hub 406 mm, Achsstand der Triebchsen 1830 mm oder im ganzen 5335 mm. Raddurchmesser 62 mm, Größe der Heizfläche im ganzen 68,34 qm, der Rostläche 1,31 qm, Dampfüberdruck im Kessel 10 at, Zugkraft 400 kg, Wasservorrat 3,25 cbm, Kohlenvorrat 27 t, Betriebsewicht 35 550 kg, Reibgewicht 25 835 kg.

Ein Zug bestand früher in der Regel aus einer Lokomotive it vier Drehgestellwagen oder acht zweiachsigen Wagen. n Bestreben, die Länge, Breite und Höhe der Wagen nach öglichkeit zu steigern, dabei aber das Leergewicht zu vernindern. wurden die hölzernen Untergestelle und Kästen urch stählerne ersetzt. Die hierdurch erzielte Gewichtserparnis soll so erheblich sein, daß fünf neue Wagen etwas eniger wiegen als vier alte. Es verkehren Reisewagen dritter lasse und Wagen erster und zweiter Klasse mit Dienerräumen; ußerdem steht ein Drehgestell-Saalwagen dem Vizekönig ur Verfügung. Alle Wagen sind zwischen den Stoßflächen 0 375 mm, im Kasten 9703 mm lang, 2134 mm breit und 2845 och. Der Achsstand des Drehgestells beträgt 1520, der Abtand der Drehzapfen 6690 mm. Die Wagen haben Mittelupplung und Saugebremse und sind für elektrische Beleuchung eingerichtet.

Mit den regelmäßigen Zügen dauert die Reise auf der 91,3 Kilometer langen Strecke Kalka-Simla 6 Stunden. Für den usflüglerverkehr stehen seit 1914 viersitzige und zehnsitzige Triebwagen im Betriebe, die die ganze Strecke in 4½ Stunden urücklegen. Die Triebwagen machen den Eindruck von auf chienen gestellten Kraftwagen. Die Triebmaschine des 1915 Kilogramm schweren V i e r s i t z e r s hat paarweise gegossene Zylinder von 80 mm Durchmesser bei 130 mm Hub; sie entwickelt bei 1400 Umdrehungen in der Minute 25 PS. und bei 875 Umdrehungen 34 PS. Die aus Stahlguß hergestellten Laufräder haben einen Durchmesser von 610 mm; der Achstand beträgt 1725 mm. Die Maschine des z e h n s i t z i g e n Triebwagens hat Zylinder von 110 mm Durchmesser bei 30 mm Hub. Bei 1020 Umdrehungen in der Minute werden 5,5 PS. und bei 1360 Umdrehungen 47 PS. entwickelt. Der Achsstand beträgt 1975 mm, das Wagengewicht 3000 kg.

Der Bau der Bahn wurde von der Delhi-Umballa-Kalka-Bahn-Gesellschaft im Jahre 1899 begonnen; die Betriebseröffnung erfolgte im Jahre 1903. Die Bahn beförderte jährlich twa 150 000 Fahrgäste und 63 000 t Güter. Bei Benutzung der Triebwagen, die sich großer Beliebtheit erfreuen, ist ein m 33 % erhöhtes Fahrgeld der ersten Wagenklasse zu zahlen.

— **Die Elektrisierung des Vorortverkehrs der Pennsylvania-Bahnstrecken Philadelphias.** Vor fünf Jahren hatte der mit Dampflokomotiven betriebene Vorortverkehr eine derartige Dichte erreicht, daß eine weitere Steigerung unmöglich war. Da eine Erweiterung des Kopfbahnhofes örtlicher Verhältnisse wegen nicht durchgeführt werden konnte, wurde als einzig mögliche Abhilfe die Elektrisierung des Vorortverkehrs aufgenommen. Wie die Zeitschrift „Elektr. Kraftbetriebe und Bahnen“ nach Ry. Rev. Chicago 17. 1. 20 mitteilt, erfolgte die Elektrisierung zunächst auf der etwa 40 km langen Strecke bis Paoli und zwar mit 11 000 Volt Einphasen-Wechselstrom. Die Elektrisierung verringerte die Anzahl der bisher erforderlichen Zugverschiebungen von 6 auf 2, machte eine große Anzahl von Damplokomotiven für anderen Betrieb verfügbar, verminderte sehr erheblich die Rauch- und Rußplage und ermöglichte eine erhöhte Beschleunigung der Züge derart, daß die Fahrzeit ab Philadelphia Broadstreet bis Paoli um 10 Min. abgekürzt werden konnte. Während bei dem Dampfbetrieb etwa 82 % der Züge pünktlich verkehrten, stieg diese Zahl bei dem elektrischen Betrieb auf 94 %. Eine weitere Elektrisierung, die der Chestnut-Hill-Strecke, von etwa 22 km Länge hat ebenfalls so befriedigende Ergebnisse gezeitigt, daß die Fahrgäste diesen Vorortverkehr dem Straßenbahn- und Eigenautoverkehr vorziehen.

Allgemeines.

— **Elektrische Zugbremsung und Stromrückgewinnung bei Wechselstrombahnen.** In nachfolgendem sei auf einen von . S c h e n k e l im Elektrotechnischen Verein gehaltenen Vortrag, dessen Wiedergabe in den Heften 28 und 29 des laufenden Jahrganges der Elektrotechnischen Zeitschrift erfolgt ist, aufmerksam gemacht. Nachdem auf die Anwendungsgebiete der elektrischen Bremsung und Stromrückgewinnung — die bekanntlich sowohl bei Gleichstrombetrieb als auch bei Einwellenwechselstrombetrieb und auch bei Drehstrombetrieb erfolgen kann — eingegangen ist und die Vor- und Nachteile der elektrischen Zugbremsung und Stromrückgewinnung insbesondere bei W e c h s e l s t r o m b a h n e n erläutert worden sind, konnte an Hand von Beispielen aus der Praxis zahlenmäßig der geldliche Nutzen der Stromrückgewinnung gezeigt werden. Es folgt eine kurze Übersicht über die neuen Aufgaben, vor die die Elektrotechnik zwecks Beseitigung von Selbsterregungserscheinungen und Herstellung eines guten Leistungsfaktors gestellt ist. Dann werden verschiedene Schaltungen in Schaltbildern vorgeführt und im einzelnen erörtert; hierbei ist unter Aufführung bestimmter Beispiele auf die vorerwähnten beiden elektrotechnischen Aufgaben näher eingegangen. Schaulinien lassen die Betriebscharakteristiken der einzelnen Schaltungen erkennen, insbesondere, wie sich dabei die Zugkraft, der Leistungsfaktor und der Wirkungsgrad mit der Geschwindigkeit ändern und welchen Einfluß die Regulierung der Spannungen am Haupttransformator der Wechselstromlokomotive hat. Am Schlusse gibt die lehrreiche Abhandlung eine Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile, insbesondere der zusätzlichen Gewichte bei der Anwendung der einzelnen Schaltungen.

Bücherschau.

— **Die asynchronen Wechselfeldmotoren.** Kommutator- und Induktionsmotoren. Von Professor Dr. Gustav B e n i s c h k e. Mit 89 Abbildungen im Text. Verlag von Julius Springer, Berlin W 9, 1920. Preis geheftet 16 *M*, zuzüglich Teuerungszuschlag.

Der durch seine literarische Tätigkeit in weiten Kreisen bekannte und geschätzte Verfasser nennt in seinem neuesten Buche die zu behandelnden Motoren nicht, wie allgemein üblich, Wechselstrom- oder Einphasenmotoren, sondern „Wechselfeldmotoren“, und zwar deswegen, weil die Drehfeldmotoren auch Wechselstrommotoren sind und ein Wechselfeld nicht nur von Einphasenstrom, sondern auch von Drehstrom erzeugt werden kann. Es kommt danach, um eine klare und zweifelsfreie Kennzeichnung der Bauart des Motors zu erzielen, auf das magnetische F e l d, nicht auf den Strom an. Der Verfasser schickt seinen straff gegliederten wissenschaftlichen Darlegungen eine beachtenswerte Anmerkung voraus, aus der hervorgeht, daß bei Behandlung von Wechselfeldmotoren gewohnheitsmäßig meist ihr Feld in zwei rechtwinklige Komponenten zerlegt wurde. Das führt seines Ermessens zu verwickelten Rechnungen und unübersichtlichen Schaubildern. Es verdient hervorgehoben zu werden, daß im vorliegenden Buche nicht nur die Reihen- und Nebenschlußmotoren, sondern auch die Repulsionsmotoren und die kommutatorlosen Induktionsmotoren als Wechselstromkreise mit ihren wirklichen, unzerlegten Feldern und Bestimmungsgrößen behandelt worden sind.

Das 114 Textseiten umfassende Buch dürfte in Fachkreisen gute Aufnahme finden. Bemerkenswert ist, daß sich der Verfasser, insbesondere auch mit Rücksicht auf die unerhört hohen Bücherpreise, knappster, bündigster Darstellung befleißigt hat. In dieser Beziehung verdient er durchaus Nachahmung. In bezug auf die drucktechnische Behandlung des Stoffes sind, wie noch besonders anzuerkennen ist, die Zeitverhältnisse nicht zu spüren.

— **Die Technik im Weltkriege,** unter Mitwirkung von 45 technischen und militärischen fachwissenschaftlichen Mitarbeitern herausgegeben von M. S c h w a r t e, Generalleutnant z. D. Umfang 620 Seiten. 141 Abbildungen auf 24 Tafeln und viele Skizzen im Text. Preis etwa 32 *M*, gebunden etwa 38,50 *M*. Berlin 1920, Verlag von E. S. Mittler und Sohn.

Den Feinden, die sie rings umschlossen, haben die siegreichen deutschen Heere weit über vier Jahre widerstanden. Daß sie so gewaltige Taten vollbringen konnten, war nur möglich, indem ihnen die Leistungen der deutschen Technik auf höchster Entwicklungsstufe zur Seite standen. Welch gewaltige Großtaten diese, meist unter dem Druck der Verhältnisse, unter dem Mangel an wichtigsten Rohstoffen, dazu oft unter dem Zwange bitterster Not hervorgebracht hat, hat die große Menge des deutschen Volkes wohl kaum leise geahnt. Zum vollen Bewußtsein sind sie nur ganz wenigen Eingeweihten gekommen.

Heute aber im Zeichen des traurigen Ausganges dieses gewaltigen Ringens gewinnt es besonders an Bedeutung, wenn dem schwer darniederliegenden Volke gezeigt wird, zu welchen Großtaten technischer Art es befähigt war, als es noch im Vollbesitz seiner zielbewußten Kraft war und sein ganzes Wollen und Können zusammengefaßt hatte. Es muß daher warm begrüßt werden, daß von Generalleutnant Schwarte der wohlgelungene Versuch gemacht wurde, einen großen Teil dieser gewaltigen Leistungen auf technischem Gebiet vorzuführen. In klarer, übersichtlicher Form, zum Teil durch technische und militärische fachwissenschaftliche Sonderbearbeiter, werden die Leistungen und Erfolge der deutschen Technik auf den einzelnen Gebieten vorgeführt. Besondere Sorgfalt ist dabei auch auf die bildliche Austattung des Werkes gelegt. Hervorgehoben seien besonders die Ausführungen über die Infanterie-Nah- und Fernkampfwaffen, über Geschütze, Pulver und Sprengstoffe, die optischen Hilfsmittel, Luftkampf- und Aufklärungsmittel, die Verkehrsmittel und das Nachrichtenwesen, sowie über Torpedoboote, Schnell- und Fernlenkboote, U-Boote, Schiffs- und Küstengeschütze, schwerstes Flachfeuer an der Westfront und die Marineluftfahrt.

Ein hohes Lied der deutschen Technik, der gewaltigen Erfolge des Arbeitsheeres der Heimat wird uns vor Augen geführt. Das schöne Werk gibt uns eine Fülle von Erinnerungen der gewaltigen Kriegstaten der deutschen Technik, die voll verdienen, dem übrigen Heldentum der Front gegenübergestellt zu werden. Möge das Werk dazu beitragen, daß unser krankes, erschöpftes deutsches Volk zur alten Schaffensfreude und zu neuen Großtaten des Friedens erwacht.

Berichtigung.

In dem Leitaufsatz der Nr. 54 befindet sich ein Druckfehler. Es muß auf S. 607, 2. Spalte, Zeile 9 von unten statt „Länge" heißen „Hälfte".

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 11. d. M. verstarb in Magdeburg, wo er seit 1913 im Ruhestande lebte,

der Geheime Baurat

Friedrich Bergemann

im 74. Lebensjahre.

Der nun Dahingeschiedene gehörte lange Jahre der hiesigen Eisenbahndirektion als Mitglied an.

Wir betrauern in ihm einen hochgeschätzten früheren Mitarbeiter, der sich in gleicher Weise auszeichnete durch treue, selbstlose Hingabe an die Pflichten seines Amtes, die er in vorbildlicher Weise erfüllte, wie durch sein stets liebenswürdiges und freundliches Wesen.

Wir werden sein Andenken allezeit in Ehren halten.

Magdeburg, den 13. August 1920. (797)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Eisenbahndirektion und der Eisenbahnämter.

2. Güterverkehr.

Norddeutsch-niederländischer Güterverkehr.

Am 1. Oktober 1920 tritt der Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. von deutschen Stationen nach Stationen der niederländischen Eisenbahnen vom 1. April 1920 ohne Ersatz außer Kraft.

Sendungen werden bis auf weiteres auf Grund der sich an der Grenze ergebenden Umbehandlungsfracht abgefertigt.

Essen, den 7. August 1920. (794)
Eisenbahndirektion.

Güterverkehr der badisch-schweizerischen Übergangsstationen mit der Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 1. August l. J. sind die gemeinsamen schweizerischen Ausnahmetarife durch Aufnahme der Rhätischen Bahn in die Ausnahmetarife Nr. 3, 4, 6, 19, 21 und 41 sowie der Chur-Arosa-Bahn in die Ausnahmetarife Nr. 3, 4 und 41 ergänzt worden. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 9. August 1920. (792)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Mitteldeutsch-Bayerischer und Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1920 wird die Station Leuthen des Direktionsbezirks Halle (Saale) in die vorgenannten Verkehre einbezogen. Näheres durch die beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, den 12. August 1920. (798)
Eisenbahndirektion.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 1.

Vom 22. August 1920 an wird die Station Chemnitz-Hilbersdorf als Versandstation in den Ausnahmetarif 5 c für Steingrus usw. aufgenommen.

Dresden, am 13. August 1920. (795)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Binnen- und Wechsel-Güterverkehr der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 24. August 1920 werden, vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörden, die im Binnen- und direkten Güterverkehr bestehenden Zuschlagsfrachten erhöht.

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (R. G. Bl. 1914, S. 455.)

Blankenburg (Harz), 13. August 1920.
Direktion (799)
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Die in der Bekanntmachung Nr. 596 in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Berlin, Nr. 41 vom 16. Juni 1920 in Ziffer I enthaltene Bestimmung, betreffend Frachtberechnung für bestimmte Güter im Verkehr zwischen Stationen der Strecke Wien-Mohacs, tritt mit 15. August 1920 außer Geltung.

München den 10. August 1920. (800)

Niederländische Eisenbahnverwaltungen.

Am 18. d. M. tritt der Nachtrag 3. zu dem Kilometerzeiger für die Frachtberechnung von Gütern, lebenden Tieren, Leichen und Fahrzeugen auf niederländischem Gebiete in Kraft.

Amsterdam, 12. August 1920. (801)
Die Generaldirektion der Holländischen Eisenbahngesellschaft.

Am 1. September 1920 wird ein neues Allgemeines Tarifheft A für die von der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co.-Berlin betriebenen Kleinbahnen herausgegeben. Das Tarifheft enthält besondere Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung und Tarifvorschriften. Außerdem tritt eine Erhöhung der im Tarifheft enthaltenen Beförderungspreise ein. Nähere Auskunft erteilt bis zum Erscheinen des Tarifheftes die Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co.-Berlin NW. 7, Neue Wilhelmstr. 1. (796)

Reichenbach i. Schles.,
den 1. August 1920.
Eulengebirgsbahn-Aktiengesellschaft
zugleich
namens der am Allgemeinen Tarifheft A beteiligten Kleinbahnverwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Kilometerzeiger für den Personenverkehr der Badischen Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom Tage der Eröffnung des Haltepunktes Birnau-Maurach erscheint der Nachtrag XXIX mit Entfernungen für diesen Haltepunkt.

Karlsruhe, den 9. August 1920. (793)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 60. Berlin, den 21. August 1920. LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, **amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 16 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 80 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 90 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 60. **Berlin, den 21. August 1920.** **LX. Jahrgang.**

Inhalt:

Bildung geschlossener Güterzüge auf große Entfernungen.

Neuerdings wird besonderer Wert darauf gelegt, geschlossene Züge auf große Entfernungen zu bilden. Geschieht dies zur Entlastung notleidender Rangierbahnhöfe, so ist die Maßnahme ohne weiteres gerechtfertigt. Es verlohnt sich aber zu prüfen, innerhalb welcher Grenzen dies zweckmäßig ist, wenn solche Gründe nicht vorliegen. Dabei soll angenommen werden, daß zur Bildung der Züge nur Rangierbahnhöfe neuerer Bauart mit Ablaufbergen in Frage kommen.

Der Vorteil einer solchen Fernzugbildung besteht darin, daß die Wagen weniger oft behandelt zu werden brauchen, also an Rangierkosten gespart wird. Dem steht aber der Nachteil gegenüber, daß hierdurch in der Regel der Wagenumlauf ungünstig beeinflußt wird. Gewöhnlich wird hierbei nur geprüft, ob die mit dem neuen Zuge zu befördernden Wagen verzögert werden oder nicht, der Einfluß auf den Lauf der sonstigen Wagen aber außer acht gelassen. Am deutlichsten wird dieser Einfluß an einem bestimmten Beispiel.

Vor dem Kriege wurden alle Wagen aus dem Ruhrbezirk nach Berlin und darüber hinaus mit geschlossenen Fernzügen bunt nach dem Berliner Eingangsbahnhof Wustermark befördert und dort verteilt. Während des Krieges bedurften der Bahnhof Wustermark und der Bezirk Berlin der Entlastung. Von den hierzu getroffenen Maßnahmen soll im folgenden nur die Bildung geschlossener Züge in Hamm für Schneidemühl behandelt und geprüft werden, ob diese Bildung noch gerechtfertigt ist, wenn der Anlaß hierzu fortgefallen ist*).

Die in die neuen Fernzüge eingestellten Wagen erhalten in Hamm einen längeren Aufenthalt, weil die Zahl der Abfuhrgelegenheiten sich vermindert. Während vorher bei täglich acht Wustermarker Zügen durchschnittlich alle drei Stunden Gelegenheit zur Abfuhr war, vergrößert sich durch die Neueinrichtung bei zwei Schneidemühler Zügen der Zeitabstand auf zwölf Stunden. Wird angenommen, daß der Zulauf der Wagen sich auf die 24 Stunden des Tages gleichmäßig verteilt, so entsteht durch das Ansammeln der Wagen zu einem vollen Zuge ein Mehraufenthalt der Wagen von durchschnittlich ½ (12—3) = 4½ Stunden. Dem steht eine Verkürzung des Aufenthalts in Wustermark gegenüber. Wird angenommen, daß vor der Einrichtung der durchgehenden Züge hier täglich sechs Züge für Schneidemühl — also alle vier Stunden einer — gebildet werden konnten, so betrug die durchschnittliche Wartezeit der Wagen für das Ansammeln eines Schneidemühler Zuges ½ × 4 = 2 Stunden. Sie fällt für die in geschlossenen Schneidemühler Zügen ankommenden Wagen weg. Ferner fällt der Aufenthalt fort, der für das Ablaufen selbst einschließlich des Wartens im Einfahrgleis erforderlich ist und zu einer Stunde angenommen werden möge.

Von dem in Hamm entstandenen Zeitverlust von 4½ Stunden würden also in Wustermark 2 + 1 = 3 Stunden wieder eingeholt werden. Der gesamte Zeitverlust der Schneidemühler Wagen würde also 4½—3 = 1½ Stunden betragen.

Das Bild verschiebt sich, wenn der Einfluß der Zugbildung auf den Lauf der übrigen Wagen mit berücksichtigt wird. Zunächst bietet sich in Hamm für die Wagen der verbleibenden sechs Wustermarker Züge nur alle 4 Stunden statt früher alle 3 Stunden Gelegenheit zur Abfuhr, also mittlere Verzögerung für die Wagen von 6 Zügen je ½ Stunde. Ebenso erhalten in Wustermark die dort aufkommenden Schneidemühler Wagen, nämlich nach vorstehender Annahme vier Züge, einen Mehraufenthalt von je $\frac{1}{2}\left(\frac{24}{4}-\frac{24}{6}\right) = 1$ Stunde.

Die Verzögerung durch das Ansammeln eines vollen Zuges ohne Berücksichtigung der für das Ablaufen selbst erforderlichen (vorher mit 1 Stunde angenommenen) Zeit beträgt danach in Zugstunden für jeden Tag

auf Bahnhof	Schneidemühler Wagen	Sonstige Wagen	Zusammen
Hamm	$2 \cdot 4\frac{1}{2} = 9$	$6 \cdot \frac{1}{2} = 3$	12
Wustermark	$-(2 \cdot 2) = -4$	$4 \cdot 1 = 4$	0
zusammen	5	7	12

Zu demselben Ergebnis — Verlust von 12 Zugstunden in Hamm, Ausgleich von Gewinn und Verlust in Wustermark — kommt man kürzer durch folgende Überlegung. Für die Bildung der Schneidemühler Züge in Hamm ist ein neues Gleis erforderlich. Dies ist bei gleichmäßigem Zulauf durchschnittlich mit einem halben Zug besetzt,

*) Wegen ungenügenden Zulaufs ist seit längerer Zeit auf die Bildung dieser Züge verzichtet worden.

ohne daß die mittlere Besetzung der übrigen Gleise sich ändert. Folglich steht in Hamm durchschnittlich ein halber Zug mehr, d. h. es entsteht innerhalb 24 Stunden ein Mehraufenthalt von ½ . 24 = 12 Zugstunden. In Wustermark ändert sich die Zahl der Verteilungsgleise nicht. Sie sind nach wie vor durchschnittlich zur Hälfte besetzt. Der Gewinn an Wagenstunden, der hier für die in geschlossenen Zügen durchgeführten Schneidemühler Wagen entsteht, beschränkt sich also auf die durch Fortfall des Ablaufens ersparte Zeit. Im übrigen geht er durch Mehraufenthalt der Schneidemühler Restwagen verloren.

Bei der Frage, ob es im Einzelfalle zweckmäßig ist, durchgehende Züge zu bilden, sind zu vergleichen:

a) der von der Zahl der zu bildenden Züge unabhängige Verlust von täglich 12 Wagenzugstunden oder, wenn die Zugstärke zu 56 Wagen angenommen wird, von täglich (12 × 56) : 24 = 28 Wagentagen. Hierzu kommen noch die Kosten für Vorhaltung des zur neuen Zugbildung erforderlichen Verteilungsgleises und bisweilen noch für einen zu seiner Bedienung erforderlichen Hemmschuhleger;

b) der mit der Anzahl der Züge wachsende Nutzen durch Ersparnis der Kosten für einmaligen Ablauf und durch den Fortfall der hierfür erforderlichen Wagenstunden.

Ein allgemein gültiger Vergleich ist hierbei nicht möglich, da insbesondere die durch Hinzutreten oder Fortfall eines Zuges entstehenden Mehr- oder Minderkosten des Ablaufens sehr verschieden sind. Ist der Berg nur mäßig in Anspruch genommen, so besteht die Ersparnis an Rangierkosten durch den Fortfall eines Zuges in der Regel nur im Minderverbrauch von Kohle und Schmiermittel und im geringeren Verschleiß der Rangierlokomotive, der Wagen und des Oberbaues. Sie wird unter Zugrundelegung der Preise der Vorkriegszeit für jeden abzudrückenden Zug auf höchstens 4 ℳ geschätzt. Hierbei ist angenommen, daß die Lokomotive ohnehin unter Dampf gehalten werden muß, einerlei ob sie ausgenutzt wird oder nicht. Eine Änderung im Personalbedarf möge dabei weder auf dem entlasteten noch auf dem mehrbelasteten Bahnhof eintreten, indem angenommen wird, daß auf letzterem die Bedienung des neu hinzutretenden Verteilungsgleises von einem der vorhandenen Hemmschuhleger mit übernommen werden kann. Unter diesen Voraussetzungen stellt sich, wenn unter Zugrundelegung der Vorkriegspreise die Kosten für Beschaffung eines Güterwagens zu 3000 ℳ und für Herstellung des erforderlich werdenden Verteilungsgleises zu 30 000 ℳ angenommen werden, der Vergleich folgendermaßen:

a) Es betragen die jährlichen Kosten für Verzinsung:

der mehr vorzuhaltenden 28 Güterwagen	$28 \times 3000 \times {}^{5}/_{100}$ =	4200 ℳ
des Gleises	$30\,000 \times {}^{5}/_{100}$ =	1500 „
zusammen		5 700 ℳ

In dem Satz von 5 % mögen die Kosten für den durch die Zeit bewirkten Verschleiß mit enthalten sein. Verschleiß durch Gebrauch braucht nicht berücksichtigt zu werden, da die Wagen während der Zeit des Wartens sich in Ruhe befinden und die Abnutzung des neuen Gleises durch überrollende Achsen durch Minderabnutzung der übrigen Gleise, über die nunmehr weniger Achsen rollen, ausgeglichen wird.

b) Die von der Zugzahl abhängige jährliche Ersparnis in Mark beträgt bei n Zügen an einem Tage oder 300 n im Jahre:

Ersparnis an Rangierkosten . . .	$300\,n \times 4$ =	1200 n
Ersparnis an Verzinsung der Beschaffungskosten für $\frac{56\,n}{24} = 2⅓\,n$ Wagen, um die der Wagenbedarf durch Fortfall der für einmaliges Ablaufen erforderlichen Zeit (mit je 1 Stunde angesetzt) verringert wird	$2^{1}/_{3}\,n \times 3000 \times {}^{5}/_{100}$ =	350 n
zusammen		1550 n

Bei den oben gemachten Annahmen würde die Bildung durchgehender Züge erst gerechtfertigt sein, wenn 1550 n ≥ 5700, also n ≥ 3⅔ ist, d. h. die Wagenzahl zur Bildung von täglich wenigstens 4 Zügen ausreicht.

Kommt durch die Bildung eines geschlossenen Fernzuges auf große Entfernung eine zweimalige Behandlung der Wagen auf einem Rangierbahnhof in Fortfall, so verdoppelt sich die Ersparnis zu b, während die Mehrkosten zu a sich nicht ändern. Die Bildung solcher Züge würde unter denselben Voraussetzungen, daher schon bei täglich wenigstens zwei Zügen gerechtfertigt sein.

In der vorstehenden Berechnung ist, wie erwähnt, der Geldbetrag für das Abdrücken eines neu hinzutretenden oder fortfallenden Güterzuges, der mit 4 ℳ angesetzt war, sehr veränderlich. So kann der Fall vorkommen, daß auf dem entlasteten Rangierbahnhof vorher, zur besseren Ausnutzung des Rangierberges, zeitweise die Einstellung einer zweiten Rangierlokomotive nötig, nachher aber entbehrlich war, oder daß durch Verminderung der Arbeit an der einen oder anderen Stelle im Weichensteller- oder Rangierdienst Ersparnisse eintreten. Bei der zurzeit bestehenden Regelung des Dienstes, wobei die Dienstdauer unabhängig von der zu leistenden Arbeit bemessen wird, wird mit einer solchen Personalersparnis allerdings nur selten gerechnet werden können. Als Höchstwert dürfte zu betrachten sein, daß durch Hinzutreten oder Fortfall eines Zuges sich die Rangierkosten im Verhältnis der bewältigten Zugzahl ändern. Die mittleren Kosten für das Ablaufen eines Güterzuges sind auf Bahnhof Seelze bei einer Leistung des Berges von 40 Zügen täglich zu 10 ℳ (nach Vorkriegspreisen) ermittelt. Setzt man diesen Betrag statt 4 ℳ ein, so ergibt sich n ≥ 5700 : (300 × 10 + 350) oder ≥ 1,7. Also ist die Bildung durchgehender Züge in diesem Grenzfall erst gerechtfertigt, wenn täglich genügend Wagen für zwei geschlossene Züge aufkommen. Werden zwei Rangierbahnhöfe entlastet, so würde schon ein Zug täglich genügen. — Umgekehrt ist es aber auch nicht ausgeschlossen, daß auf dem Bahnhof, auf dem die neue Zugbildung erfolgt, für die Bedienung des neuen Gleises, obwohl insgesamt nicht mehr Achsen aufzuhalten sind als bisher, ein neuer Bremsschuhleger eingestellt werden muß, während auf dem entlasteten Bahnhof keine Ersparnis eintritt. Dann würde unter Umständen auch bei den vorstehend berechneten Zugzahlen noch eine Mehrausgabe durch Bildung der Fernzüge entstehen.

Wenn auch in den vorstehenden Darlegungen nicht alle Verhältnisse berücksichtigt werden konnten, so ergeben sie doch wenigstens soviel, daß die Bildung durchgehender Züge auf große Entfernungen nicht immer wirtschaftlich ist. Daneben ist noch als mindestens ebenso wichtig zu berücksichtigen, daß je größer die Zahl der Zugarten ist, um so stärker sich die Verkehrsschwankungen bei den einzelnen Zugarten bemerkbar machen, während sie bei der Gesamtzahl der Züge sich gegenseitig mehr ausgleichen. Dies führt dazu, daß die Züge zeitweise schlecht ausgelastet sind und zeitweise Sonderzüge gefahren werden müssen. Diesen Schwankungen, die oft in kurzen Zwischenräumen eintreten, können die Betriebsmaßnahmen nur unvollkommen angepaßt werden. Für den Betrieb ist Gleichmäßigkeit gleichbedeutend mit Kostenersparnis.

Natürlich wird häufig durch besondere Verhältnisse die Bildung von Zügen auf große Entfernung gefordert, z. B. bei Massengütern, an denen dringender Bedarf ist, oder die der Gefahr des Verderbens ausgesetzt sind, wie seinerzeit bei den Kartoffelzügen vom Osten nach dem Westen. Ob hierbei wirklich trotz des Zeitverlustes durch Sammeln eine Beschleunigung erreicht wird, muß in jedem Einzelfall geprüft werden. Dabei darf auch nicht außer acht gelassen werden, daß jedenfalls die Beförderung anderer Güter durch solche Maßnahmen verzögert wird. Kiel, Oberbaurat.

Gesetz über die Einführung der elektrischen Zugförderung auf den österreichischen Staatsbahnen*).

Durch das Vertrauen der Nationalversammlung vor kurzem rst auf diese Stelle berufen, wird mir die Ehre zuteil, den Gesetzentwurf, betreffend die Einführung der elektrischen Zugförderung auf den Staatsbahnen der Republik Österreich, n diesem hohen Hause zu vertreten.

Bevor ich in das Meritum meiner Aufgabe eintrete, bitte ch, meines unvergeßlichen Amtsvorgängers, des verewigten Staatssekretärs Paul, gedenken zu dürfen, der dem Werke, das nunmehr der Gesetzgebung vorliegt, während der ganzen Zeit einer Ausführung seine nachdrückliche Fürsorge zugewendet hat, und dessen Tatkraft wir es in erster Linie danken, laß wir uns heute mit einer solchen — ich darf wohl sagen pochemachenden — technischen Gesetzesvorlage zu befassen n der Lage sind.

Um eine Gesetzesvorlage, die als erste bestimmte Vorschläge für den Ausbau der Wasserkräfte bringt, von dem Hause der Volksvertretung einzubegleiten und ihre Notwendigkeit darzutun, gibt es kein eindrucksvolleres Mittel als den Hinweis auf den Leidensweg, den unser kohlenarmes Land n zwei furchtbaren Wintern zurückgelegt hat, und daß diese Gesetzesvorlage dem Willen des Volkes entspricht, bezeugen die ungezählten Kundgebungen, die im Verlaufe der letzten, n Verkehrsnot so überreichen Jahre, die Elektrisierung der Eisenbahnen eindringlichst gefordert haben.

Die Regierung ließ sich ihrerseits gern zur Eile drängen, m die Früchte ernster und gründlicher, in der Vorkriegszeit begonnener und im verflossenen Jahre mit Eifer fortgesetzter Arbeit in einem Augenblick zu ziehen, dessen sittliche Forderung wir dahin zu verstehen glauben, daß am Anfang eines m seinen wirtschaftlichen Bestand ringenden Gemeinwesens ie Selbsthilfe stehen müsse. So überzeugt wir von der Richtigkeit des Vorsatzes sind, so schwer kommt doch der Entschluß hierzu an im Hinblick auf die großen Summen, die für en Beginn einer weitausgreifenden Bautätigkeit bereitgestellt werden müssen.

Es ist nicht möglich, für die Elektrisierung der Eisenbahnen einzutreten, ohne sich zu anderer Meinung zu bekennen als diejenigen, die diese an sich klare Notwendigkeit u einer Sorge zweiten Grades herabdrücken wollen oder den Entschluß zur Elektrisierung ohne die Gewißheit der finanziellen Bereitschaft des Auslandes für verfrüht erachten. Denn n dem einen Falle ist das vermeintlich Bessere der Feind des Guten, im anderen Falle geht die beste Zeit — wie die Erfahrung eines Jahres lehrt — mit Zuwarten verloren. Wir aber haben keine Zeit mehr zu verlieren. Die Aussichten uf die Erlangung eines Auslandskredites werden gewiß nicht geringer werden, wenn in der Frage der Wasserkraftausnutzung das Stadium theoretisierender Erwägungen und programmatischer Erklärungen überwunden ist und der Baubeginn sinnfällig in die Erscheinung tritt.

Der Plan zur Elektrisierung bestimmter, besonders verkehrsdichter und im Wirkungsbereiche starker Kraftquellen gelegener Hauptbahnlinien mit großen Steigungen war der Ausgangspunkt der Elektrisierung in allen Ländern. Auf eine Ausführung ist auch bei uns mit Nachdruck hingearbeitet worden, nicht zuletzt von der Industrie, die durch die Ausfallerscheinungen im Eisenbahnverkehr am empfindlichsten n Mitleidenschaft gezogen worden ist. Nun aber, da es mit der Einführung der elektrischen Zugförderung ernst wird, Kraftwerkbauten bereits im Gange sind, und mit der Vergebung der Arbeiten für die Streckenausrüstung und den Bau von elektrischen Fahrbetriebsmitteln ein Vorsprung vor anderen erwägenswerten Zurüstungen für die elektrische Kraftversorgung gewonnen ist, machen sich teilweise Anschauungen geltend, welche die Interessen der Eisenbahnen zu jenen der Industrie in Gegensatz zu bringen geeignet sind, wo nach dem Gesagten nicht nur kein Gegensatz, sondern geradezu eine Interessengemeinschaft besteht, und nur ein darauf begründeter Zusammenschluß die Volkswirtschaft aus der Not bittersten Verfalles herausführen kann. Solchen Anschauungen und ihrem starren Standpunkte eines Entweder — Oder muß entgegengehalten werden, daß die Elektrisierung der Bahnen und der Bau von Wasserkraftanlagen für andere Versorgungszwecke sich keineswegs auszuschließen brauchen, daß sich vielmehr ihre durch wasserwirtschaftliche und finanzpolitische Besonderheiten vorgezeichneten Wege mehrfach berühren, daß aber die Elektrisierung der Eisenbahnen nicht um den Vorrang verkümmert werden darf, der sich aus der Tatsache ihrer weitgediehenen Vorbereitung und daraus ergibt, daß im Verhältnis zur Ausdehnung des elektrischen Betriebes auf den von den Kohleneintrittsstationen weitabliegenden westlichen Linien unseres Eisenbahnnetzes auch eine stets zunehmende Entlastung der großen Wirtschaftsmittelpunkte von der Kohlennot sich einstellen muß. Zudem liegen die Vorteile der Bahnelektrisierung nicht allein auf kohlenwirtschaftlichem Gebiet, ihre betriebstechnischen Vorzüge sind oft genug betont worden und ebenso die erwünschte Folge der Elektrisierung, einer Steigerung des Verkehres auch ohne den sonst notwendigen Bau zweiter Gleise gewachsen zu sein.

Schließlich muß in einer Zeit, in der selbst die arbeitswilligsten Kräfte in unserem Volke aus Besorgnis vor dem Versiegen ausgiebiger Arbeitsgelegenheiten in Kleinmut oder Auswanderungsabsichten zu verfallen drohen, es als Staatsnotwendigkeit gewertet werden, Arbeitsverdienst dort zu schaffen, wo die aufgewendeten Mittel in bleibende, nutzbringende Werte umgesetzt werden, die in wirtschaftlicher Hinsicht den Vergleich nicht nur mit den heutigen, sondern auch mit wesentlich abgebauten Kohlenpreisen bestehen.

Dies alles ist notwendig, sich vor Augen zu halten, um in der Kostenfrage nicht nur unter der Wirkung der Zahl zu stehen. Denn das Erfodernis von rd. 5 Milliarden ist gewaltig. Selbst die Einsicht, daß die alle Preise des täglichen Lebens erfassende Teuerung sich hier nur von einer neuen Seite zeigt, kann nicht darüber hinweghelfen, daß es sich um die Aufbringung riesenhafter Mittel handelt. Die Hoffnung allerdings, daß sie nicht in der vollen zahlenmäßigen Höhe zur Verausgabung gelangen, ergibt sich aus dem Umstande, daß die Kostenberechnung zum Gesetzentwurfe auf den derzeitigen Preisen beruht. Wenn also aus gesetztechnischen Gründen die Ausgabenermächtigung auch für ein von den gegenwärtigen Preisen abgeleitetes Gesamterfordernis eingeholt werden muß, ist doch kaum anzunehmen, daß die Preise im ganzen Verlauf des in Betracht kommenden Zeitabschnittes bis 1925 sich auf heutiger Höhe halten werden oder gar einer Entwicklung folgen, bei der die bewilligten Kredite nicht ausreichen. Inbegriffen in dem Erfordernisse von rund fünf Milliarden Kronen ist auch die im Staatvoranschlage für das laufende Jahr und im Nachtrage hierzu eingestellte erste Baurate von rund 96 Millionen Kronen, die aus Kassenbeständen bestritten und nun zurückzuzahlen ist.

In diesem Zusammenhange sei es mir gestattet, die grundsätzliche Frage der Einbringung eines Sicherstellungsgesetzes zu berühren. Denn niemals ist unter drückenderen Verhältnissen der Entschluß zu einem großen Bauwerk gereift, und ebenso steht außer Zweifel, daß die eine solche Bauvorlage sonst begleitenden Verhältnisse, worauf sich die Voraussage über die technische Durchführbarkeit des Baues innnerhalb eines festen Zeitraumes und über den schließlichen Kostenaufwand gründen konnte, heute fehlen. Vielmehr haben wir mit vordem nie geahnten Erschwernissen zu kämpfen, sehen die Leistungsfähigkeit der Industrie und des Baugewerbes durch den Mangel an Kohle und Baustoffen begrenzt und vermissen die für schöpferische Pläne einmal unerläßliche Festheit der Preise.

Und doch! Zwischen die Wahl gestellt, die Bedeckung des Bauaufwandes für die Elektrisierung der Eisenbahnen weiterhin im Staatsvoranschlage zu suchen oder mit einer eigenen Sicherstellungsvorlage die der Bedeutung des Gegenstandes und den hohen Anlagekosten ungleich angemessenere Form der Kreditgewährung anzustreben, entschied sich die Regierung für letzteres; damit ist sowohl ihr Gelegenheit gegeben, die Planmäßigkeit ihres Vorhabens an der Hand vielgestaltiger Nachweise darzutun, als auch dem Hause der Volksvertretung, diese Nachweise auf ihre Richtigkeit oder Zweckmäßigkeit zu prüfen, wenn der Gang ruhiger, aufbauender Arbeit zum Schaden des Ganzen nicht fortwährend gestört werden soll.

Der Gesetzentwurf selbst enthält in den einleitenden Worten zunächst das Bekenntnis zur Elektrisierung der Staatsbahnen und stellt hierfür den Grundsatz auf, daß sie schrittweise sich auf die großen Durchzugslinien des Gesamtnetzes zu erstrecken habe. Es bedarf eigentlich keiner besonderen Hervorhebung, daß die Vorteile der Elektrisierung sich nur auf Strecken mit großer Verkehrsleistung und demgemäß starken Kohlenverbrauch erzielen lassen, daß also schwachbelastete Nebenlinien und Lokalbahnen überhaupt außer Betracht bleiben müssen. Daß die Elektrisierung nur schritt-

*) Mit Rücksicht auf die Bedeutung dieser Gesetzesvorlage lassen wir unserer ersten Mitteilung über diesen Gegenstand (siehe Nr. 55, S. 618 d. Ztg.) nunmehr den ausführlichen Wortlaut der Rede des Staatssekretärs Dr. Pesta nachfolgen, die er über diesen Gesetzentwurf in der Nationalversammlung gehalten hat.

weise durchgeführt werden kann, tut not zu sagen, in anbetracht der trotz aller Aufklärungsversuche in der Öffentlichkeit vielfach noch verbreiteten Irrmeinung, daß einige wenige Jahre genügen, um vom Dampf zur elektrischen Zugförderung überzugehen. Wenn wir uns nur den Geldaufwand im ersten Bauabschnitte vor Augen halten, ergibt sich schon daraus eine natürliche Grenze für das Zeitmaß der Bauausführung, eine weitere aus dem Umstande, daß die zur Elektrisierung der Eisenbahnen nötigen Baustoffe aller Art nicht in unbeschränktem Umfange zur Verfügung stehen; ferner ist damit zu rechnen, daß die inländische Elektrizitätsindustrie sich auch noch in andere mit dem Ausbau der Wasserkräfte zusammenhängende Aufgaben wird teilen müssen. Man wird sich also gefaßt machen müssen, die Elektrisierung der großen Hauptbahnlinien bestenfalls in fünfzehn Jahren vollendet zu sehen, wobei der Baufortschritt sogar ein rascherer wäre, als ihn selbst die Schweiz bisher einzuhalten vermochte, die doch bekanntlich unter ungleich günstigeren Verhältnissen die Elektrisierung durchführen kann.

Außer den im Gesetzentwurf genannten Linien würde durch Ausführung eines weiteren Programms die Elektrisierung folgender Linien anzustreben sein: Wien-Linz-Salzburg, Amstetten-Selzthal-St. Michael-Villach (einschließlich St. Valentin-Kleinreifling und St. Veit a. d. Glan-Klagenfurt), Selzthal-Bischofshofen, Linz-Selzthal, Wels-Passau und Hieflau-Eisenerz-Vordernberg. Die Strecken des engeren und weiteren Elektrisierungsplanes benötigen für den regelmäßigen Verkehr jährlich etwa die Hälfte des Gesammtkohlenbedarfs für Zugförderung auf den Staatsbahnen, ihre Gesamtlänge beträgt 1788 Kilometer, das sind 40 % der gesamten Streckenlänge der vom Staate betriebenen Bahnen. Von diesen Strecken sind rund 1062 km eingleisig und 726 km zweigleisig. Daraus geht hervor, daß erst mit der Verwirklichung eines auf mindestens fünfzehn Jahre verteilten Bauplanes die Kohlennot der Bahnen und damit unser Verkehrselend als beseitigt angesehen werden könnte.

Auch das Vorhaben, in rund fünf Jahren das dem § 1 des Gesetzentwurfes zugrundeliegende Teilprogramm zu verwirklichen, eilt in gewissem Sinne den Dingen voraus und beruht auf der Annahme, daß die Rückkehr zu geordneten wirtschaftlichen Verhältnisse nicht allzulange auf sich warten lasse. Wenn einer so hoffnungsvollen Annahme im Gesetze selbst Raum gegeben wird, so spiegelt sich darin der ganze Ernst des Entschlusses, unser Können bis an die äußerste Grenze der Kraftanstrengung im Dienste des Wiederaufbaues aufzubieten.

Was nun die für die Einführung der elektrischen Zugförderung zunächst in Aussicht genommenen Strecken anbelangt, so ist mit Teilstrecken unserer längsten und verkehrsstärksten Durchzugslinie Ost-West der Anfang gemacht und mit einer Unterbrechung, auf die ich sofort zu sprechen kommen werde, die Strecke Salzburg-Innsbruck-Bregenz-Lindau in den Plan aufgenommen. Hierfür und zugleich auch dafür, daß die Westbahnstrecke Wien-Salzburg an der ersten Bauperiode dermalen noch nicht teilnimmt, gibt es eine Reihe schwerwiegender Gründe, über die sich die Begründung verbreitet, und die mir beweiskräftig genug erscheinen, daß kein unbefangenes Urteil sich ihnen entziehen kann. Der Gründe einfachster aber ist der, daß ein natürlicher Vorgang zur Elektrisierung sich zugunsten solcher Strecken ergeben muß, die im Bereiche großer und ausbaureifer Kraftquellen liegen. Hinsichtlich der Elektrisierung der Westbahn in der niederösterreichischen Strecke aber ist die Staatsbahnverwaltung, deren Kohlenverbrauch in Wien und Niederösterreich vor dem Kohlenverbrauch anderer Verbraucher stark zurücktritt, davon abhängig, das der Plan des Baues von Donaukraftwerken zur Ausführung gelangt. So sehr also die Staatsbahnverwaltung die Anzeichen für die Verwirklichung des genannten Planes von dem Gesichtspunkte begrüßt, daß durch sie die schwierige Frage der Kraftversorgung der Westbahn und der Wiener Stadtbahn ihre Lösung fände, so wenig darf sie ihren anderswo bereits weitgediehenen Arbeitsfortschritt für die Elektrisierung der Staatsbahnen preisgeben, weil doch die Kohlenersparnis, die auf irgend einer Eisenbahnlinie erzielt wird, dem übrigen Teile des Gesamtnetzes zugute kommt. Um wieviel mehr Beachtung muß dies bei Einführung des elektrischen Betriebes auf Strecken finden, von deren Kohlenbedarf — wie dies auf den westlichen Linien der Fall ist — ein volles Sechstel allein durch die Zufuhr der Kohle von den Eintrittsstationen zu den Verbrauchsstellen verschlungen wird.

Bei dem Bestreben nach Elektrisierung langer Linienzüge muß es auffallen, daß die Mitbetriebsstrecke Wörgl-Innsbruck im Bauplane des Gesetzentwurfs fehlt, die Elektrisierung von Ost und West in diesem Stücke also unterbrochen ist. Nicht anders als beim Ausbau der Donauwasserkräfte ist auch in diesem Falle die Staatsbahnverwaltung darauf angewiesen, daß der von dritter Seite erwogene Plan der Schaffung eines großen Kraftwerkes zur Ausführung kommt, und die Frage des Strombezuges für die genannte Strecke durch Ausbau des von der Stadtgemeinde Innsbruck käuflich erworbenen Achensees gelöst wird. Kommt nur erst das Achenseewerk in Bau, so wird die Staatsregierung nicht zögern, die Lücke zu schließen.

In der Richtung Nord-Süd ist die Tauernbahn zur Elektrisierung ausersehen, wofür ebensosehr die Annahme entscheidend ist, daß dieser Linie im Zuge des Güteraustausches zwischen Süddeutschland und Italien eine bedeutsame Zukunftsleistung vorausgesagt werden darf, als auch der Umstand, daß die Tauernbahn zusammen mit den Strecken Salzburg-Schwarzach-St. Veit und Schwarzach-St. Veit-Wörgl hinsichtlich des Kraftversorgungsplanes eine höhere Einheit bildet, in deren Kraftversorgung sich die bahneigenen Wasserkraftwerke an der Mallnitz bei Obervellach und im Stubachtale teilen werden. Ein solcher Zusammenschluß von räumlich weit entfernten Kraftwerken wird auch für die Strecke Innsbruck-Lindau eintreten, die ihre Kraft aus den Bahnkraftwerken am Rutzbache und am Spullersee empfängt, wobei die wasserwirtschaftlichen Vorteile der Kupplung von Mittel- oder Niederdruckwerken mit speicherfähigen Hochdruckwerken besonders in Erscheinung treten.

Von den genannten Kraftwerksbauten ist jener am Spullersee bei Danöfen bekanntlich seit Herbst v. Js. in Ausführung begriffen; er ist am weitesten vorgeschritten. Auch die Wegbauten und Aufschließungsarbeiten für das Mallnitz- und für das Stubachwerk sind im Gange. Schließlich ist auch die Salzkammergutlinie Stainach-Irdning-Attnang-Puchheim im Bauplane des Gesetzentwurfes enthalten, bekanntlich jene Strecke, deren Elektrisierung schon vom früheren Eisenbahnministerium beabsichtigt war, und deren besondere Eignung für eine rasche Einführung des elektrischen Betriebes sich daraus ergibt, daß ihre Kraftversorgung aus dem Gosauwerke der Firma Stern & Hafferl gesichert ist.

Mehr als im Rahmen dieser Ausführungen möglich ist, wird in der Begründung zum Gesetzentwurfe der Nachweis geführt, daß die Zusammenhänge zwischen den wasserwirtschaftlichen, politischen und betriebstechnischen Voraussetzungen für die Aufführung eines Elektrisierungsplanes untereinander so zwingender Natur sind, daß sich dieser Plan sozusagen organisch aus ihnen entwickelt, und kein Stein aus dem Gefüge genommen werden kann, ohne diese organische Einheit als solche zu gefährden.

Man hat, nachdem der den fünfjährigen Bauplan betreffende Kabinettsratsbeschluß in der Öffentlichkeit bekannt geworden war, darin eine einseitige Begünstigung jener Länder erblicken wollen, welche von den zunächst zur Elektrisierung bestimmten Linien durchzogen sind. Nichts liegt der Regierung ferner. Es ist ja selbstverständlich, daß die Elektrisierung der Eisenbahnen von dort ihren Ausgang nehmen muß, wo Kraftquellen zur raschen Ausnützung durch die Staatsbahnverwaltung zur Verfügung stehen, und daß die Notwendigkeit zum Bau bahneigener Kraftwerke dort anzuerkennen ist, wo die Möglichkeit eines Strombezuges aus anderen Werken überhaupt nicht oder doch nicht in der Zeit zu erwarten ist, innerhalb der Österreichs Eisenbahnen die Betriebsart ändern. Die Staatsbahnverwaltung will sich also in der Frage der Kraftversorgung durchaus nicht nur auf die Forderung nach Errichtung bahneigener Kraftwerke festlegen, sie wird dort, wo es in ihrem und im Interesse der Allgemeinheit zweckmäßig ist, ihren Kraftbedarf auch aus bahnfremden Werken decken. Der Strombezug für die Salzkammergutlinie aus dem Gosauwerke mag als Beweis hierfür gelten.

Den vorhin erwähnten Einwand einer einseitigen Begünstigung einzelner Länder möchte ich aber zum Anlasse nehmen, zu erklären, daß meines Erachtens die Elektrisierung als eine Angelegenheit des Verkehrswesens nicht anders als vom Standpunkte der Gesamtheit behandelt werden darf, da der Bildung eines im Ausgleiche seiner natürlichen Kraftquellen vereinheitlichten Verkehrsgebietes ein so starkes Element innerer Geschlossenheit innewohnt, daß gegen diese Einheit unternommene Versuche wider die Natur wären, sei es, daß der Staat einzelne Länder, oder diese ihn von der Elektrisierung ausschließen wollten.

Eine starke Anhängerschaft hat die Bahnelektrisierung jederzeit auch um ihrer betriebstechnischen Vorzüge willen gefunden. Wer diese im Auge hat, kann an der erst jüngst zu unserer Kenntnis gelangten Tatsache nicht vorübergehen, daß in den Vereinigten Staaten von Amerika, sich während des Krieges, die elektrischen Vollbahnen den Dampfbahnen weitaus überlegen gezeigt haben. Ingenieure der Vereinigten Staaten von Amerika haben auch untersucht, inwieweit Ersparungen an Kohlen durch die Elektrisierung der Bahnen erzielt werden würden; hierbei haben sie vorausgesetzt, daß auch für den elektrischen Betrieb die notwendige Kraft mittels Kohlen erzeugt wird. Sie berechnen, daß durch den elektrischen Betrieb — wobei die Kraft in den mit hohen

Nutzleistungen arbeitenden großen Kraftwerken erzeugt wird — eine Ersparnis von fast 70 % gegenüber dem derzeitigen Kohlenverbrauche des Dampfbetriebes erzielt werden könnte. Auch sonst ist überall in der Welt eine mit Eifer betriebene Fortsetzung der einmal begonnenen Eisenbahnelektrisierung wahrzunehmen. Ich verweise auf Schweden, wo die Arbeiten für die Elektrisierung der 800 km langen Strecke Kiruna-Luleå als Fortsetzung der bereits elektrisch betriebenen 130 km langen Strecke Kiruna-Riksgränsen im Gange sind, und wo weiter nach dem Berichte des Verkehrsausschusses auch die Elektrisierung der Strecke Gothenburg-Stockholm beabsichtigt ist. Von diesen Beispielen ist mir allerdings bewußt, daß die genannten Staaten zu einem leichteren Vollbringen ihre glückliche finanzielle Lage voraus haben. Auch den Vorsprung einzelner Nachbarstaaten im Ausbau der Wasserkräfte kann Österreich nicht sobald einholen. Aber das Beispiel der Schweiz, wo eben erst wieder auf der Gotthardbahn der elektrische Probebetrieb aufgenommen worden ist, das Beispiel Italiens, wo der Ausbau der Wasserkräfte des Apennins zum elektrischen Betrieb der Linien von Mailand nach Reggio di Calabria und von Turin nach Triest beschlossene Sache ist, das Beispiel Deutschlands, dessen Zurüstungen für die Ausdehnung des elektrischen Bahnbetriebes selbst der Ausgang des Krieges nicht zum Stillstand zu bringen vermochten, alle diese Beispiele müssen wohl die Einsicht stärken, mit der Elektrisierung der Eisenbahnen auf dem rechten Wege zu sein.

Ihrer Bestimmung, Bahnbrecher im Dienste der Volkswirtschaft zu sein, bleiben die Eisenbahnen mit der Regierungsvorlage treu. Nicht ohne Stolz, als erste den Ausbau großer Wasserkräfte wahr zu machen, tritt die Staatsbahnverwaltung an ihre Aufgabe heran. Möge das öffentliche Gewissen sich dem Rufe nicht verschließen, der um Vertrauen in die Sache und um die Mittel zu ihrer Verwirklichung wirbt. Dann wird der Leidensweg, von dem ich sprach, ein Weg ins Freie werden.

Der Entwurf ist von der Nationalversammlung in der Sitzung am 23. Juli zum Gesetz erhoben und dieses inzwischen veröffentlicht worden. Damit hat nunmehr der Arbeitsplan für die Elektrisierung der Staatsbahnen die Genehmigung erhalten.

Der Eisenbahn-Güterverkehr in Krieg und Frieden.

Von E. Gehr, Frankfurt (Main).

Die deutschen Eisenbahnverwaltungen waren vor dem Kriege in der Lage, im allgemeinen den an sie gestellten Aufgaben gerecht zu werden. Zeigten sich irgendwo Schwierigkeiten, so erregte das Aufsehen und Unwillen, und man war gar schnell bereit, von einem Versagen der Verwaltung zu sprechen. Anlaß und Interesse fehlten in der großen Masse des Publikums, sich den Kopf über die Grenzen der Leistungsfähigkeit der Eisenbahn zu zerbrechen, und auch die Verwaltung trug wenig dazu bei, vor aller Öffentlichkeit zu bekunden, wie sie sich bemühte, ihre Einrichtungen mit dem Umfange des zu bewältigenden Verkehrs in Einklang zu bringen.

Inzwischen haben wir im Personenverkehr eine Verkehrsnot erlebt, die ihresgleichen sucht und mit bewundernswerter Geduld ertragen worden ist. Eine wesentliche Besserung ist in der letzten Zeit wieder eingetreten, und weitere Fortschritte dürfen erhofft und erwartet werden.

Auch im Güterverkehr ist die Bedeutung der Transportfrage erst in weiten Kreisen so recht bekanntgeworden, als die Eisenbahnen nicht mehr in der glücklichen Lage waren, ihren Dienst ordnungsmäßig zu versehen. Aber die Art, wie sich der Güterverkehr bei der Eisenbahn abwickelt, ist weit weniger der Beobachtung und dem Interesse des Publikums ausgesetzt, als dies bei dem Personenverkehr der Fall ist. Die baulichen Anlagen für den Güterverkehr fallen schon rein äußerlich weniger auf, als die zum Teil prunkhaften Personenbahnhöfe mit ihren gewaltigen Bahnsteighallen; sie liegen auch meist weit abseits des großen Menschenstroms und lassen für den Fernerstehenden nicht leicht erkennen, nach welchen Gesichtspunkten und für welche Bestimmung im einzelnen sie angelegt sind.

Trotzdem ist es verständlich, daß auch die großen Rangierbahnhöfe für bestimmte Aufgaben gebaut und eingerichtet sein müssen. In den Jahren friedlicher Entwickelung bewegte sich auch der Güterverkehr zum großen Teil in festen Bahnen; für den Güteraustausch in Industrie und Landwirtschaft mußten sich regelmäßige Verkehrsbeziehungen herausbilden, und auch der Handel zeigte nur selten Schwankungen, die plötzlich und in erheblichem Umfange auftraten. Sache der Eisenbahnverwaltung war es naturgemäß, diesen Verkehr fortgesetzt auf das sorgfältigste zu beobachten und auf Grund der dadurch gewonnenen Erfahrung die zur Bewältigung des zu erwartenden Verkehrs erforderlichen Maßnahmen rechtzeitig zu treffen. Die Schwerfälligkeit des Staatshaushaltswesens in Verbindung mit der altbewährten Sparsamkeit bei der Anlegung staatlicher Geldmittel brachten es allerdings gar oft mit sich, daß die bauliche Entwickelung sich dem Verkehrsbedürfnisse nicht schnell genug anpassen konnte. Um so gründlicher mußten dann aber die vorhandenen Anlagen ausgenutzt werden; dadurch entwickelte sich die Intensität des Betriebes in besonders gesteigertem Maße und führte zu einer um so eingehenderen Gliederung der Güterzüge in Fern-, Durchgangs- und Nahzüge, zu einer weitgehenden Verteilung der Rangieraufgaben auf verschiedene Bahnhöfe und zu sorgfältigster Ausgestaltung von Zugbildung und Fahrplan. Eine Besonderheit des Güterzugfahrplanes gegenüber dem Personenzugfahrplan ist die Vorbereitung von Bedarfs- und Sonderzügen in erheblichem Umfang. So stellte sich der ganze Apparat, der zur Bewältigung des Güterverkehrs erforderlich war, als ein sehr verwickeltes, auf das genaueste ausgearbeitetes System dar, bei dem die gegebenen Verkehrsbeziehungen unmittelbar und entscheidend auf die baulichen Anlagen wie auf die betrieblichen Einrichtungen und Vorkehrungen eingewirkt hatten. Mit einer an den Pulsschlag des Herzens erinnernden Regelmäßigkeit versorgte die Eisenbahnverwaltung in dem weitverzweigten und feingegliederten Netz ihrer Schienenwege unser Wirtschaftsleben mit den notwendigen Gütern und Bedarfsgegenständen.

Der Krieg brachte diesem Verkehr eine plötzliche und einschneidende Unterbrechung. Beherrschten anfangs die rein militärischen Aufgaben, Truppentransporte, Nachschub und Abschub die Gestaltung des Verkehrs, so traten gar bald die Anforderungen der Kriegsindustrie und Kriegswirtschaft dazu. Dadurch veränderten sich die geographischen Verkehrsbeziehungen, der Verkehr bewegte sich in neuen Richtungen, auf die das System der Anlagen und des Betriebes der Eisenbahnen nicht zugeschnitten war. Es liegt auf der Hand, daß die Umstellung des Betriebes in der Möglichkeit der Benutzung der vorhandenen Anlagen ihre Grenze findet. Bauliche Veränderungen in großem Umfange vorzunehmen, wurde durch die höchst ungewisse Dauer und den häufigen Wechsel dieses Verkehrs nach Menge und Richtungen sehr erschwert, zum Teil ganz unmöglich gemacht.

Auf diese Weise, wenn auch keineswegs allein hierdurch beeinflußt, war die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn im Kriege und durch den Krieg herabgesetzt. Der Waffenstillstand und ebenso der Friede von Versailles brachten eine neue, ganz ungeheure Schwächung des einst so gesunden Körpers unserer Eisenbahnen. Auch die Wandlungen im Innern Deutschlands haben dabei natürlich empfindlich mitgewirkt. Es würde zu weit führen, hier den Gründen im einzelnen nachzugehen, die zu diesem Ergebnisse geführt haben. Von besonderer Bedeutung für das Maß der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen gerade im Güterverkehr ist aber z. B. die Einführung des Achtstundentages gewesen, weil sie unmittelbar auf die Verwendung der baulichen Anlagen einwirkt. Übernachtungs- und Aufenthaltsräume, Lokomotivwechselstationen, Betriebswerkmeistereien sind naturgemäß dort angelegt, wo sie nach den zur Zeit ihrer Errichtung geltenden Vorschriften hingehörten; die Herabsetzung der Dienstzeit beeinflußt nicht nur ihre örtliche Lage, sondern auch ihre Zahl und ihren Umfang. Die Anpassung der baulichen Anlagen an die neuen Vorschriften erfordert große Mittel, die das verarmte Deutschland nur allmählich wird aufbringen können; sie würde auch unter gesunden Finanzverhältnissen viel Zeit beanspruchen und erfordert stets langwierige Erhebungen und Vorbereitungen.

So konnte auch der zivile Güterverkehr, abgesehen von seinem Umfange, nicht wieder ohne weiteres in sein altes Bett zurückfließen. Obwohl ein wesentlicher Teil gerade des wichtigsten Massenverkehrs, z. B. die Kohle, nach wie vor wenigstens auf den verhältnismäßig doch noch immer am leistungsfähigsten gebliebenen Hauptadern des Verkehrs zu bewältigen ist, so kann für andere wichtige Verkehrszweige von einer Wiederaufnahme normaler, friedensmäßiger Beziehungen doch noch lange nicht gesprochen werden; man denke an unsere schwierige Ernährungswirtschaft und an die Ungeklärtheit unserer zukünftigen Handelsbeziehungen. So muß sich auf dem nach Umfang, Art und Unterhaltungszustand geschwächten System unserer Schienenverbindungen, das einst die Adern

eines organischen Körpers gebildet hat, ein Wirtschaftsleben neu entwickeln, das sich zum guten Teil erst tastend seine Wege suchen muß. Der Vergleich des an den Schienenweg gebundenen Güterverkehrs mit dem Kreislauf des Blutes in den Adern des Körpers zeigt die Gefahr, die eine Blutstockung auch nur an einer Stelle auf den ganzen Blutumlauf in dem Körper haben kann. Erst wenn der Verkehr selbst wieder eine gewisse Stetigkeit angenommen haben wird, kann sich die Eisenbahnverwaltung in dem Ausbau ihrer Gleisanlagen wieder organisch den Bedürfnissen des Verkehrs anzupassen suchen. Bis dahin leben wir in einer Übergangszeit, deren Schwächen nur durch verdoppelte Anstrengung in der Handhabung des Betriebs- und Beförderungsdienstes gemildert werden können. Die Zusammenfassung aller deutschen Staatsbahnen in der Hand des Reichsverkehrsministeriums läßt hoffen, daß auf diesem Gebiet immerhin so viel erreicht wird, daß die Gesundung unseres Wirtschaftslebens nicht unter der Unzulänglichkeit des Eisenbahnwesens leidet. Andererseits sollen diese Ausführungen zeigen, daß auch auf dem Gebiete des Eisenbahngüterverkehrs eine Rückkehr zu geordneten Verhältnissen Zeit erfordert. Unsere Feinde haben mit Erfolg in schlimmerer Lage jahrelang den Glauben an den Sieg nicht verloren; viel weniger brauchen wir jetzt zu verzagen, wenn die völlige Gesundung unseres Wirtschafts- und Verkehrslebens nicht in kürzester Zeit eintritt. Wir können aber mit guter Zuversicht auf diese Gesundung rechnen, wenn wir dauernd mit ernstem Wollen und zielbewußtem Streben darauf hinarbeiten; das zeigen uns die schon jetzt erreichten, wenn auch bescheidenen Erfolge, und außerdem: die Zukunft steht jedem offen, der sie zu nutzen weiß.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Rangordnung der Fern- und Durchgangsgüterzüge.** Mit Rücksicht auf den Umfang und die außerordentliche Dringlichkeit der an die Entente abzuliefernden Kohlensendungen sowie die Dringlichkeit der Beförderung besonders wichtiger Güter und die wieder zu erwartenden Schwierigkeiten in der Lokomotivgestellung ist durch Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 28. Juli d. J. bis auf weiteres in Erweiterung der Bestimmungen in § 5 der Fahrdienstvorschriften folgende Rangordnung für die Bespannung und Beförderung der Fern- und Durchgangsgüterzüge festgesetzt worden: 1. Kohlenzüge für die Entente, 2. Dienstkohlenzüge, 3. Kohlenzüge für Gasanstalten und Elektrizitätswerke, 4. Sonstige Privatkohlenzüge, 5. Leere O-Wagenzüge, 6. Lebensmittelzüge, 7. Kalizüge, 8. Beladene O-Wagenzüge nach der Ruhr und nach Oberschlesien (z. B. Erz- und Grubenholzzüge), 9. Leere G-Wagenzüge, 10. Züge mit sonstigen verfügten Wagen, 11. Sonstige Fern- und Durchgangsgüterzüge. Züge mit gemischter Belastung sind nach der Mehrzahl der Wagen im Zuge zu behandeln. Unberührt hiervon bleibt die durch § 28[1] der Güter-Beförderungs-Vorschriften Heft 1 festgesetzte Rangordnung für die einzelnen zu befördernden Wagen.

— **Statistischer Nachweis der Leistungen der Züge und Fahrzeuge.** Vom Rechnungsjahr 1920 ab gelten für den statistischen Nachweis der Leistungen der Züge und Fahrzeuge nach einem Erlaß des Reichsverkehrsministeriums vom 4. d. M. folgende Vorschriften:

1. Unter „eigener Bahn“ sind die Betriebs- und Neubaustrecken der Reichseisenbahnen zu verstehen. Neue Bahnstrecken zählen vom Tage ihrer Betriebseröffnung ab zu den Betriebsstrecken. Die nach der Betriebseröffnung auf solchen Bahnen verkehrenden Arbeitszüge sind auch dann für die Betriebsstrecken nachzuweisen, wenn sie für Rechnung des Baufonds gefahren werden.
2. Als „eigene“ oder „im eigenen Betriebe befindliche Fahrzeuge“ gelten nicht nur die dem eigenen Direktionsbezirk zugeteilten, sondern sämtliche den Reichseisenbahnen gehörenden oder von ihnen angemieteten Fahrzeuge. Zu den „eigenen Fahrzeugen“ rechnen ferner die Privatwagen und die Güterwagen anschließender Privatbahnen und Kleinbahnen, soweit diese Wagen in den Reichsbahnwagenpark aufgenommen sind.
3. „Fremde Bahn“ sind die nicht für Rechnung des Reichs verwalteten Bahnen und „fremde Fahrzeuge“ die diesen Bahnen gehörenden, nicht von den Reichseisenbahnen angemieteten oder in deren Fuhrpark eingestellten Fahrzeuge.

— **Vorsichtige Behandlung von Topfwagen und Wagen mit Ton- und Glaswaren.** Der Reichsverkehrsminister hat unterm 5. d. M. den folgenden Erlaß an die Eisenbahndirektionen usw. gerichtet:

In letzter Zeit mehren sich die Klagen über Bruchschäden an Topfwagen und Wagen mit Glas- und Tonwaren (Glasballons, Töpfe und Krüge für Haushalt, Schüsseln, Satten, Beleuchtungskörper, Tafelgeräte usw.), die vorwiegend auf unvorsichtige Behandlung im Rangierbetriebe zurückzuführen sind.

Durch Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 12. April 1918 (Eisenbahn-Nachrichtenblatt 1918, S. 36) sind für die preußischen Eisenbahndirektionen zur Verhütung derartiger Wagen- und Ladungsbeschädigungen nachstehende zur allgemeinen Beachtung geeignete Maßnahmen getroffen worden:

„Beim Rangieren vorsichtig zu behandelnde Wagen, über deren Ablaufen oder Abstoßen § 81 (22) und (26) der Fahrdienstvorschriften Bestimmung trifft, dürfen nach § 81 (8) a. a. O. dem Anprall abgestoßener oder ablaufender Wagen nicht ausgesetzt werden. Zur Erfüllung dieser Vorschrift ist bei der Behandlung solcher Wagen, insbesondere der Topfwagen und der mit Säure gefüllten Kesselwagen, deren schonliche Behandlung von besonderer Bedeutung ist, nach folgenden Richtlinien zu verfahren, die sich in den Bezirken mehrerer Eisenbahndirektionen zur Verhütung von Wagen- und Ladungsbeschädigungen als wirksam erwiesen haben:

1. Die Wagen sind, falls sie mit einer brauchbaren Bremse versehen sind, nur durch Bedienen der Bremse und nicht durch Hemmschuhe zum Halten zu bringen.

2. Wenn die Wagen nicht mit Handbremse oder Rangierbremse ausgerüstet sind, so sind beim Auffangen 2 Hemmschuhe je nach Übung in dem betreffenden Bezirk auf einer Schiene hintereinander oder auf beiden Schienen des Gleises nebeneinander zu verwenden und in ausreichendem Abstand vor den schon stehenden Wagen auszulegen. Ebenso sind zum Schutz gegen später in dasselbe Gleis laufende Wagen zwei Hemmschuhe vor den zum Halten gekommenen Wagen in größerem Abstande auszulegen und erst zu entfernen, wenn durch einen nachfolgenden Bremswagen, dessen Bremse fest anzuziehen ist, oder durch eine hinreichend große Zahl später abgelaufener Wagen die Sicherung der vorsichtig zu behandelnden Wagen gegen das Auflaufen gewährleistet ist.

3. Beim Rangierzettelverfahren sind die Wagen in den Zetteln besonders kenntlich zu machen. Falls die Hemmschuhleger Rangierzettel nicht erhalten, sind ihnen die vorsichtig zu behandelnden Wagen durch besondere Hornsignale (§ 79 (1) der Fahrdienstvorschriften) oder in anderer Weise (gelbe Scheiben oder gelbe Laternen im Direktionsbezirk Berlin) anzukündigen. Die Hornsignale sind nötigenfalls von Posten zu Posten weiterzugeben.

4. Damit die Hemmschuhleger zum Auslegen mehrerer Hemmschuhe nach Ziffer 2 Zeit genug haben, ist vor und nach dem Ablassen der Wagen eine kleine Pause im Ablaufgeschäft zu machen. (Aufhaltlegen des Rangiersignals.)

5. § 81 (27) der Fahrdienstvorschriften ist bei vorsichtig zu behandelnden Wagen besonders gewissenhaft zu beachten.

6. Eine Beschränkung der Zahl der gleichzeitig ablaufenden Wagen (§ 82 (4) der Fahrdienstvorschriften) wird den Eisenbahndirektionen anheimgestellt.

Für die Bezirke, in denen viele Topfwagen vorkommen, können die Eisenbahndirektionen untereinander vereinbaren, die Wagen an der Spitze oder am Schluß der Züge einzustellen, um hierdurch ein Ablaufen der Wagen zu vermeiden.“

Da das sicherste Mittel zur Vermeidung der Schäden bei Bahnhöfen mit Ablaufbergen die Verhinderung des Ablaufs dieser Wagen vom Ablaufberge ist, so wollen die Direktionen dem Schlußsatz, wonach solche Wagen an die Spitze oder an den Schluß der Züge zu stellen sind, erhöhte Bedeutung beimessen. Jedenfalls wird es sich im allgemeinen nur um eine geringe Anzahl derartiger Wagen handeln, so daß dieses Verfahren Schwierigkeiten für den Betrieb kaum zur Folge haben wird. Es wird sich empfehlen, auf den Bahnhöfen, auf denen häufig solche Wagen rangiert werden, durch das Betriebsamt oder durch die Betriebskontrolleure die ordnungsmäßige Behandlung der Topfwagen beim Rangieren überwachen zu lassen. Falls hierbei neuere Beobachtungen zur Abhilfe von Schäden, insbesondere auf Bahnhöfen mit durchgehendem Gefälle, gemacht werden sollten, wird einem Bericht entgegengesehen. Die Direktionen wollen dafür sorgen, daß das Personal mit den obigen Bestimmungen genügend durch den Unterricht vertraut gemacht wird. Durch meine Kommissare ist öfters festgestellt worden, daß nicht alle Bediensteten genü-

gend über den Abschnitt 5 der Fahrdienstvorschriften Bescheid wußten.

Da beobachtet worden ist, daß die Beschädigungen der Ladungen beim Rangieren durch schlechte Verpackung der Ton- und Glaswaren, bei Topfwagen auch durch mangelhaften Verpackungsschutz der Töpfe, gefördert worden sind, so wollen die Direktionen dafür sorgen, daß die Versender bei der Annahme zur einwandfreien Verpackung der Ware angehalten werden. Bei Topfwagen müssen die Töpfe durch gute Filzunterlagen am Boden und gute Filzauslagen an den Holzrahmen geschützt sein.

Ich vertraue, daß die beteiligten Stellen mit allen Kräften bestrebt sein werden, daß diese in erhöhtem Maße der Bruchgefahr ausgesetzten Güter besonders schonlich behandelt werden, zumal es sich besonders bei den Tonwaren häufig auch um kleinere Fabrikanten und Töpfereien handelt, die durch solche Verluste schwer geschädigt werden.

— **Der internationale Verkehr.** Die deutsche Eisenbahnverwaltung ist seit längerer Zeit bemüht, die durch den Krieg abgebrochenen internationalen Verkehrsbeziehungen wieder aufzunehmen. Schon vor längerer Zeit war es möglich, den Verkehr Berlin-Rom durch einen durchlaufenden Wagen wiederaufzunehmen. Wenige Wochen später ist dann auch durch einen direkten Wagen die Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Brüssel (Ostende) und Berlin-Paris wiederhergestellt worden (vgl. Nr. 59 S. 657 d. Ztg.). Nunmehr ist auch der Eisenbahnverkehr zwischen Berlin und London und zwar über Vlissingen-Folkestone wieder aufgenommen worden. Nach dem soeben erschienenen Fahrplan der Niederländischen Eisenbahnen und der Dampfschiffahrtgesellschaft „Zeeland" wird der Schnellzug D 10, ab Bahnhof Friedrichstraße 10.57 abends, in dem durchlaufende Wagen bis Oberhausen verkehren, wieder Anschluß nach Arnheim über Wesel- Emmerich erhalten. In Arnheim trifft der Zug um 3.24 nachm. ein. Von Arnheim geht der Anschlußzug um 6.59 abends ab und kommt in Vlissingen um 12.28 nachts an. Der Dampfer Vlissingen-Folkestone fährt am nächsten Morgen bei Tagesanbruch ab und ist gegen 9.30 in Folkestone, von wo die Reisenden um 10.20 vorm. Anschluß nach London (Charing Cross an 12.12 mittags) finden. In der Gegenrichtung verläßt der Reisende London um 9.00 abends, trifft am nächsten Vormittag um 10.10 in Vlissingen, um 3.26 nachm. in Arnheim, um 9.02 abends in Wesel und um 7.18 am nächsten Morgen in Berlin, Friedrichstraße, ein. — Außer diesem Zuge verkehrt noch der von und nach Mailand laufende Schnellzug über Basel, Frankfurt (Main), Köln-Vlissingen nach und von London.

— **Eisenbahner als Nahrungsmittelschieber.** Wie aus Stettin der „D. Allg. Ztg." gemeldet wird, ist es Beamten der Überwachungsstelle der Eisenbahndirektionen Stettin und Berlin gelungen, eine große Schiebung, deren Hauptbeteiligte ein Stettiner Zugführer, ein Zugabfertiger und ein Hilfsschaffner sind, aufzudecken. Die drei Beamten haben durch Vernichtung echter Frachtbriefe und Unterschiebung gefälschter Frachtbriefe elf Wagen mit Zucker, Hafer, Ackerbohnen und Heringen nach Berlin verschoben. Es war allerdings noch möglich, einen Wagen Zucker, einen mit Heringen und einen mit Ackerbohnen in Berlin anzuhalten, während der Inhalt der übrigen Wagen bereits in Berlin verschoben war. Mitbeteiligt an dieser Schiebung sind ein Kaufmann Sigmund Schmidt aus Bernburg und ein Kaufmann Lünfe aus Stettin. Beide sind flüchtig. Auf ihre Ergreifung ist eine Belohnung ausgesetzt.

Die Aufkäufer in Berlin sind zum großen Teil bekannt, so daß zu hoffen steht, daß noch ein Teil der Waren zu retten sein dürfte. Immerhin dürfte der Schaden, den die Eisenbahn erleidet, eine halbe Million Mark übersteigen. Die drei Eisenbahnbeamten sind verhaftet. Sie haben bereits ein Geständnis abgelegt, doch vermutet man, daß sie sich schon seit längerer Zeit an derartigen Schiebungen beteiligt haben. In Berlin wurde ein Briefträger verhaftet, der gegen eine Belohnung von 500 *M* ein gefälschtes Avis bestellt hat.

— **Die Kontrolle der Transportzüge der Entente.** Das in letzter Zeit öfter vorgekommene Anhalten von Transportzügen macht es erwünscht, die Bevölkerung wieder darauf hinzuweisen, daß die Beförderung einer Anzahl Züge dieser Art berechtigt ist, und das Recht, diese Züge zu kontrollieren, nur den Behörden zusteht. Gemäß Friedensvertrag sind die Nachschubzüge für die alliierten Truppen der besetzten Gebiete zu befördern. Sämtliche Transporte werden von den zuständigen Stellen in folgender Weise genau kontrolliert:

Personen. Außer den Militärpersonen der Entente können in den planmäßigen Entente-Nach- und Abschubzügen Zivilpersonen beiderlei Geschlechts mitreisen, sofern diese im Dienste der Besatzungsbehörden der Entente in den Abstimmungsgebieten stehen oder nächste Angehörige von Militärpersonen der Entente in den Abstimmungsgebieten sind. Diese Personen müssen im Besitze einer Fahrkarte des öffentlichen Verkehrs für die von ihnen benutzte Wagenklasse und eines Ausweises sein, der klar über ihre Person, Zweck und Ziel der Reise Auskunft gibt. Ob die Zahl der mitfahrenden Militärpersonen der Entente mit der auf dem Fahrschein verzeichneten Anzahl übereinstimmt, und ob mitreisende Zivilpersonen der Entente sich im Besitz der vorgeschriebenen Fahrkarten und Ausweise befinden, wird für die West-Ostrichtung in Bischofsheim, für die Ost-Westrichtung in Fraustadt bzw. Carlsmarkt durch Eisenbahnbeamte kontrolliert. Das gleiche Kontrollrecht steht den Bahnhofskommandanten von Gerstungen, Taucha und Sagan im Beisein des Militärkommissars der Entente zu. Die interalliierte Transportkommission in Wiesbaden hat vorstehenden Kontrollmaßnahmen zugestimmt und ihre Militärkommissionen ausdrücklich angewiesen, die deutschen Eisenbahnbeamten bei der Kontrolle der Ententezüge zu unterstützen.

Wagen. Die zu den Entente-Nach- und Abschubzügen gehörenden Wagen sind von jetzt ab durch große deutliche Plakate mit der Aufschrift zu versehen: „Transport gemäß Friedensvertrag". Ferner wird auf der Fahrt in der West-Ostrichtung in Bischofsheim von einem deutschen Eisenbahnbeamten und einem Beauftragten der interalliierten Transportkommission in Wiesbaden protokollarisch Zahl und Inhalt der Wagen einschließlich Leerwagen des eigentlichen Ententezuges auf Grund der Frachtbriefe festgestellt.

Auf diese Weise sind alle Maßnahmen für eine Kontrolle der Entente-Nach- und Abschubzüge getroffen, und es darf erneut die Erwartung ausgesprochen werden, daß die Bevölkerung derartige Wagen nicht mehr anhalten wird.

— **Ein französischer Transportzug verunglückt.** Am 14. August 10½ Uhr nachmittags stieß auf dem Rangierbahnhof Gleiwitz die fünfte Rangiermaschine mit der sechsten Rangiermaschine zusammen. Das Personal der fünften Rangiermaschine, das versuchte, durch Umlegen der Steuerung und Gegendampf den Zusammenstoß zu verhindern, wurde durch den inzwischen erfolgten Anprall von der Lokomotive geschleudert. Ob hierbei nicht die Möglichkeit gegeben war, den Regler zu schließen, oder ob der Regler durch den Anprall sich selbsttätig gelöst hat, muß durch die Untersuchung festgestellt werden. Nach dem Zusammenprall setzte sich die fünfte Rangiermaschine rückwärts in schnelle Bewegung und prallte auf den auf Gleis 61 Ost abgestellten französischen Militärzug. Hierbei wurde ein französischer Soldat getötet, sieben wurden verletzt. Drei Wagen und die Lokomotive sind beschädigt. Die Untersuchung ist noch im Gange.

Hierzu wird der „D. Allg. Ztg." aus Beuthen unterm 15. d. M. gemeldet: Wie wir von unterrichteter Seite erfahren, hat die Interalliierte Kommission sich auf Grund des Untersuchungsergebnisses davon überzeugt, daß bei dem Unglück auf dem Rangierbahnhof Gleiwitz von einem Sabotageakt nicht die Rede sein kann. Der Zug ist heute entladen worden. Die Truppen sind abgerückt. Ein zweiter französischer Soldat ist seinen Verletzungen erlegen.

Einer Gleiwitzer Meldung zufolge ist inzwischen noch ein französischer Soldat gestorben, so daß das Unglück im ganzen drei Tote gefordert hat.

— **Geplanter Wegfall der Rabatte bei Stromlieferungen für die Eisenbahn.** Die „Elektrotechnische Zeitschrift" veröffentlicht in Heft 32 des laufenden Jahrganges folgende Anregung aus ihrem Leserkreise: „In früheren Jahren wurde den Eisenbahndirektionen für den Stromverbrauch der Eisenbahnen ein zum Teil nicht unerheblicher Rabatt eingeräumt. Da, wo wirklich große Verbrauchsstellen in Frage kommen, schien eine derartige Bevorzugung der Eisenbahn als Großabnehmer wohl berechtigt, die Eisenbahn hat aber diese Vergünstigung vielfach auch für die kleinsten Verbrauchsstellen beansprucht, und da eine Einigung unter den Elektrizitätswerken nicht bestand, ist sie mit dieser ganz unberechtigten Forderung auch durchgedrungen. Nachdem aber die Erzeugungskosten des Stromes sich ganz wesentlich erhöht und auch sonst sich die Verhältnisse, unter denen selbst früher den kleinen Abnehmern ein Rabatt gewährt werden konnte, bedeutend geändert haben, ist von verschiedenen Elektrizitätswerken angeregt worden, den Eisenbahndirektionen besondere Rabatte auf die Normalpreise nicht mehr einzuräumen, zumal die Eisenbahn auf ihre Tarife auch keine Rabatte gewährt und vom 1. Oktober 1920 an auch die Sondertarife, die bisher für Kohlentransporte gewährt wurden, in Fortfall kommen sollen. Die Rabattrechnung ist auch in der heutigen Zeit mit viel zu kostspieliger Schreibarbeit verbunden. Aus all diesen Erwägungen heraus wäre es wünschenswert, wenn alle Elektrizitätswerke einheitlich die Einräumung von Rabatten an

die Eisenbahn ablehnen und den Verbrauch der Eisenbahn nach den örtlichen Normaltarifen berechnen würden.“

Wie sich die in Frage kommenden Elektrizitätswerke zu dieser Anregung stellen, wünscht der Verfasser durch Veröffentlichungen in der genannten Zeitschrift zu erfahren. Gegebenenfalls wird hierüber an dieser Stelle zu berichten sein.

— **Die Maschinenfabrik Joseph Vögele in Mannheim** ist nach fast 85 jährigem Bestehen in eine Aktiengesellschaft umgewandelt worden. Das Aktienkapital beträgt 10 Millionen Mark. Das bisherige Produktionsgebiet des Werkes für Eisenbahnbedarf (Weichen, Drehscheiben, Schiebebühnen, Stellwerke, Anschlußgleise, Rangieranlagen usw.) sowie des Memagwerkes (Zerkleinerungsmaschinen, Apparatebau für die chemische Industrie, Drahtmaschinenbau) wurden unverändert übernommen.

— **Wirklicher Geheimrat, Exzellenz August Roth †.** Nach langem schweren Leiden ist am 9. August d. J. in Karlsruhe der ehemalige Generaldirektor der Badischen Staatseisenbahnen, Exzellenz August Roth im Alter von 68 Jahren gestorben. Geboren im Jahre 1952 in Karlsruhe hatte er sich nach Absolvierung des Gymnasiums dem kameralistischen Studium gewidmet. Im Jahre 1882 wurde er als Regierungsassessor in das Kollegium der Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen berufen, im Jahre 1885 zum Regierungsrat ernannt und 1889 mit der Leitung der Abteilung für das Gütertarifwesen betraut. Nachdem er sodann 1898 zum Vorstand der damals neu gegründeten Verkehrsabteilung ernannt worden war, trat er im Jahre 1902 als Generaldirektor an die Spitze der Badischen Staatsbahnen. Sein Ausscheiden aus dieser Stellung erfolgte im Jahre 1918 auf Ansuchen infolge seiner schon damals erschütterten Gesundheit unter Ernennung zum Wirklichen Geheimen Rat.

Das verdienstvolle Wirken des Verstorbenen im Dienste der Badischen Staatseisenbahnen, insbesondere auch bis zum Jahre 1898 als badischer Vertreter bei der ständigen Tarifkommission, wurde anläßlich seines Ausscheidens aus dem Staatsdienste eingehend gewürdigt (vgl. Jahrgang 1918, S. 128). Außerordentliche Klugheit, Unermüdlichkeit, peinliche Gewissenhaftigkeit und ausgeprägter Gerechtigkeitssinn waren die hervorstechenden Eigenschaften seines Charakters. Sein menschenfreundliches Wesen hat ihm bei seinen Untergebenen Vertrauen und Verehrung eingetragen und ihm einen großen Freundeskreis geschaffen. Großes Ansehen und Verehrung genoß Exzellenz Roth besonders auch in den Kreisen der Vereinsverwaltungen, bei denen er durch seine langjährige hervorragende Tätigkeit im Güterverkehrsausschuß und namentlich auch als regelmäßiger Teilnehmer an den Vereinsversammlungen vom Jahre 1904 ab in bleibender Erinnerung stehen wird. — Für die Schlichtheit seines Wesens ist es bezeichnend, daß seinem Wunsch entsprechend bei seiner Einäscherung keine Ansprachen gehalten wurden.

— **Personalnachrichten.** Der Bürodirektor im Reichsverkehrsministerium Bethke ist zum Oberregierungsbaurat ernannt worden.

Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Preußen-Hessen sind folgende Änderungen eingetreten: Ernannt ist der Regierungsbauführer des Eisenbahn- und Straßenbaufachs Erich Zorn aus Mühlhausen (Thür.) zum Regierungsbaumeister. — Verliehen ist dem Eisenbahninspektor Beck in Kreuznach die Stelle des Vorstandes des Eisenbahn-Maschinenamtes daselbst. — Beauftragt sind: der Oberbaurat (auftrw.), Regierungs- und Baurat Fritsche in Berlin mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Leiters der Generalbetriebsleitung Ost in Berlin, der Regierungs- und Baurat Grunzke in Köln mit der Wahrnehmung der Geschäfte eines Oberbaurats unter Belassung in seiner derzeitigen Beschäftigung bei der Generalbetriebsleitung West in Essen, der Regierungsbaumeister Haldy in Essen mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstandes des Eisenbahn-Maschinenamts 1 daselbst. — Überwiesen sind der Zweigstelle Preußen-Hessen des Reichsverkehrsministeriums: der Oberbaurat Martin in Essen zur Wahrnehmung der Geschäfte eines Referenten, sowie der Regierungsrat Dr. Telemann in Berlin und der Regierungs- und Baurat Lamp in Osnabrück zur vorübergehenden Beschäftigung in der Stellung eines Referenten. — Versetzt sind: die Regierungs- und Bauräte Klein, bisher in Schneidemühl, nach Berlin als Mitglied (auftrw.) des Eisenbahn-Zentralamts und Kleemann, bisher in Malmedy, nach Oberlahnstein als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts daselbst. — Der Regierungs- und Baurat Fresenius, Vorstand des Abnahmeamts in Düsseldorf, ist gestorben.

Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Württemberg sind folgende Änderungen eingetreten: Die Stelle eines Abteilungsingenieurs bei dem Betriebsamt Rottweil ist dem Regierungsbaumeister Kugler bei der Eisenbahnbauinspektion Schwäb. Hall übertragen, und der Abteilungsingenieur Müller bei der Eisenbahnbausektion Böblingen auf Ansuchen aus dem Eisenbahndienst entlassen worden.

Österreich.

— **Staatseisenbahngesellschaft.** Kürzlich fand die außerordentliche Generalversammlung der Aktionäre dieser Gesellschaft statt, auf deren Tagesordnung die Gründung einer rumänischen Aktiengesellschaft zur Übernahme der Banater Berg- und Hüttenwerke und Domänen dieser Gesellschaft stand. In einer Ansprache führte Präsident Dr. Sieghart unter anderen folgendes aus: Wir mußten den gegebenen unabänderliche politischen Verhältnissen Rechnung tragen und hielten es fü angemessen, dies ohne Zögern im Sinne eines aufrichtige Entgegenkommens an die neuen Gebietshoheiten zu tun, unte welche die bisher ungarischen Werke und Domänen unsere Gesellschaft durch die Friedensverträge gelangt sind. Au diesem Geiste wollen Sie die Ihnen vorliegenden Anträge er klären und beurteilen. Sobald jener Teil des Banates, in der sich die gesellschaftlichen Domänen und Werke befinden, end gültig an Rumänien gefallen war, mußte begreiflicherweis der rumänische Staat das Bestreben haben, diese für ihn s außerordentlich wichtigen industriellen Betriebsstätten i ehester Frist zu nationalisieren. Damit mußten wir rechne und die sicherste und vernünftigste Form, diese Rechnun glattzumachen, war jedenfalls die, unverweilt mit der rumän schen Regierung in ein enges Benehmen für die Zukunft de in den rumänischen Machtbereich gelangten gesellschaftliche Betriebe zu treten. Die schwierigen Verhandlungen habe nach langer Dauer schließlich zu dem Ergebnisse geführt, da wir Ihnen mit dem Bewußtsein vorlegen können, die u durch unsere Stellung auferlegten Pflichten nach Möglichke erfüllt zu haben. Wir haben die ungarischen Werke u Domänen in eine neue rumänische Aktiengesellschaft eing bracht. Die Festsetzung ihres Wertes bildete natürlich ei sehr schwierige Aufgabe, bei deren Lösung nicht überseh werden darf, daß es zweierlei ist, einen Bestand von hunde oder einen solchen von über hunderttausend Hektar zu ve kaufen. Wir mußten ferner mit in Betracht ziehen, daß d Verkaufswert eines Betriebes, an dem die Staatseisenbahng sellschaft in so hervorragender Weise beteiligt bleibt, nicht n nach dem augenblicklichen, häufig weit überspannten Ve kehrswerte bemessen werden kann, sondern daß es mögli bleiben muß, das Kapital der neuen Gesellschaft entspreche zu verzinsen und den auf die Staatseisenbahngesellschaft en fallenden Anteil an Aktien des neuen Unternehmens alle falls entsprechend zu verwerten. Jede andere Politik wä solange wir selbst an der rumänischen Gesellschaft beteili sind, nach keiner Richtung zu rechtfertigen. Nach den bish aus dem Jahre 1919 vorliegenden Ziffern beläuft sich d Wert der ungarischen Werke und Domänen einschließli der Vorräte, Effekten u. dgl. und nach Abzug der Abschr bungsrücklage auf ungefähr 218 000 000 K. Die Verbindlic keiten haben Ende 1919 ungefähr 85 000 000 K. betragen, w unter sich eine Schuld von 40 000 000 K. an unsere Bankv bindung befindet. Der Buchwert der Werke und Domän belief sich somit auf ungefähr 143 000 000 K. Die neue Ges schaft wird mit 125 Millionen Lei Nennwert gebildet, von den wir 75 Millionen Lei, d. i. 60 %, erhalten. Die restlich 50 Millionen werden die rumänischen Belangnehmer mit 100 Aufgeld einzahlen. Wir werden also mit 60 % an insgesa 175 Millionen Lei teilnehmen. Die neue Gesellschaft hat Verpflichtung übernommen, eine Lokomotivfabrik zu erri ten, ferner ein Röhrenwalzwerk, insbesondere zur Versorgu des rumänischen Petroleum- und Erdgasgebietes, und geni dabei die volle Unterstützung des rumänischen Staates. D Gesellschaft wird schon auf Grund ihrer alten Erfahrun und Einrichtungen eine bevorzugte Stellung in der Rüstun industrie Rumäniens einnehmen. Der Staat hat sich weiteren verpflichtet, die ihm nach dem Friedensvertrag gefallenen ehemals ungarischen Erzgruben und Werke Vajdahunyad und Kudsir in das Unternehmen einzubring Die neue Gesellschaft wird jedenfalls in Großrumänien Möglichkeit einer bedeutenden Entfaltung besitzen. Staatseisenbahngesellschaft wird auch nach Übernahme ei Schuld von ungefähr 40 000 000 K. an ihre Bankverbindu durch die neue Gesellschaft noch mit einer Bankschuld ungefähr 100 000 000 K. belastet bleiben. Da eine Tilg dieser Schuld bei der gegebenen Sachlage durch eine and weitige Kapitalsunternehmung kaum möglich ist, beantr die Verwaltung, von den zu übernehmenden 75 000 000 Aktien der neuen Gesellschaft 10 000 000 Lei Nennwert die Bodenkreditanstalt zu überlassen, welche diese Akt

so wie die rumänischen Belangnehmer, mit einem Aufgelde von 100 % übernehmen würde. — Sodann verlas der Generalsekretär den Bericht des Verwaltungsrates, worauf die im Zusammenhange mit dieser Geschäftsunternehmung getroffenen Vereinbarungen und Maßnahmen des Verwaltungsrates ohne Wechselrede zur Kenntnis genommen und einstimmig genehmigt wurden.

— **Vorkonzession für die Wienerwaldbahn.** Das Staatsamt für Verkehrswesen hat dem niederösterreichischen Landesrat in Wien die Bewilligung zu technischen Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Lokalbahn von einem geeigneten Punkte des westlichen Gemeindegebietes von Wien über die Sophienalpe, Hainbuch, Ried, Sieghartskirchen, Wimmersdorf, Grabensee, Würmla, Kapelln und Pottenbrunn bis St. Pölten zum Anschluß an die Niederösterreichisch-steirische Alpenbahn sowie für eine Variante dieser Linie von Sieghartskirchen über Abstetten und Siegersdorf nach Würmla auf die Dauer eines Jahres neuerlich erteilt.

— **Zum Telephon- und Telegraphenbeamtenstreik.** Bekanntlich ist gelegentlich der Verminderung der Zahl der Staatsämter bei der Zusammenlegung des Staatsamtes für öffentliche Arbeiten mit jenem für Handel und Industrie, das diesem bis dahin unterstellte Post- und Telegraphenwesen dem Staatsamte für Verkehr angegliedert worden. Staatssekretär Dr. Paul hatte bei Beratung des Voranschlages den Ausfall für Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen mit 247 Millionen Kronen beziffert. Das hinderte nicht, daß die vom Nationalrat Zelenka präsidierte „Technische Union“ der Angestellten des Telephon- und Telegraphenwesens mit Streikandrohung ihre Forderung auf Erhöhung von deren Bezügen aufrechterhalten hat. Seit 26. Juni d. J. fanden Verhandlungen statt, bei denen das Staatsamt der Finanzen gegen Mehrauslagen begreiflicherweise einen ablehnenden Standpunkt einnahm, obwohl der Sektionschef Föderich der technischen Sektion für Fernsprech- und Telegraphenwesen die Forderungen seiner Untergebenen, wie der auf Gewährung höherer Bezüge für lebensgefährliche Berufe als nicht unbillig bezeichnete. Da inzwischen alle maßgebenden Persönlichkeiten der beteiligten Staatsämter, insbesondere des der Finanzen, ihren Sommerurlaub antraten, so kam es, daß, als am 9. d. M. tatsächlich der Streik ausbrach und zuerst alle Staatsämter, sodann aber auch die Fernsprechleitungen Wiens und der Hauptstädte Österreichs ausgeschaltet wurden, niemand anwesend war, um die Verantwortung für die Annahme der finanziell durch die Schaffung eines Präjudizes, bei der verlangten Gleichstellung von Alt- und Neupensionisten bedenklichen Bedingungen zu tragen. Auch die Postbediensteten hatten, wie das nun so üblich ist, für den 10. d. M. einen Sympathiestreik angedroht. Daß der nun tatsächlich ausgebrochene, glücklicherweise nach zwei Tagen wieder beigelegte Streik besonders für Handel und Industrie außerordentlich nachteilig war und die an und für sich ungünstige Versorgung Österreichs und besonders Wiens mit Lebensmitteln sehr behinderte, steht fest. Trotzdem wurde diesmal vielfach die Partei der Streikenden genommen, die unter ihren Forderungen auch die erhoben hatten, daß das Staatsamt der Finanzen endlich die notwendigen Kredite bewillige, um den tatsächlich unhaltbaren Verhältnissen im Fernsprechwesen durch Erneuerung der Apparate ein Ende zu bereiten. Man behauptet nämlich, daß weniger das Bedienungspersonal als die abgenützten Apparate und Leitungen daran Schuld trügen, daß telephonische Anrufe vielfach vergeblich blieben. Dabei wurden unter Verminderung der erlaubten Gesprächszahl kürzlich die Gebühren auf das doppelte der bisherigen und zum Teil auf das siebenfache jener der Vorkriegszeit erhöht. Es ist daher nun unbedingt ein Rückgang in der Benutzung der Fernsprecheinrichtungen zu erwarten. L. R.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Neuaufgabe von Wagenladungen ohne Umladung.** Das Eisenbahnministerium hat, um mehrfach geäußerten Wünschen Rechnung zu tragen, bereits vor geraumer Zeit die Neuaufgabe von Wagenladungen, ausgenommen Kohle, sowie deren Weiterbeförderung ohne Umladung über die ursprüngliche Bestimmungsstation hinaus unter der Bedingung zugelassen, daß die Neuaufgabe noch vor Ablauf der Abnahmefrist erfolgt, die neue Bestimmungsstation im Bereiche der tschecho-slowakischen Republik gelegen ist und die sonstigen, für die Neuaufgaben geltenden Vorschriften eingehalten werden. Hingegen wurde die Neuaufgabe ohne Umladung bei allen jenen Sendungen, deren weitere Bestimmungsstation sich außerhalb des tschecho-slowakischen Staatsgebietes befindet, grundsätzlich als unzulässig erklärt, und es wurden von diesem Verbote nur wenige, besonders angeführte Ausnahmen gewährt.

Wie der „Allg. Tarif-Anz.“ bekanntgibt, gelten unter Berücksichtigung der neuesten Verfügungen des tschecho-slowakischen Eisenbahnministeriums zurzeit folgende Bestimmungen: Nach allen Staaten, mit denen ein direkter Verkehr möglich ist, ist die Neuaufgabe von allen Stationen der tschecho-slowakischen Eisenbahnen bedingungslos untersagt. Für die Neuaufgabe von Sendungen ohne Umladung nach im Inlande gelegenen Stationen gilt laut Erlaß vom 6. Juli 1920 künftig die Beschränkung, daß solche Sendungen nur einmal zur Neuaufgabe gelangen dürfen. Zwecks Verhütung mehrmaliger Neuaufgabe wurden die Stationen angewiesen, bei der ersten Neuaufgabe der Sendung, welche mit neuem Frachtbriefe ohne Umladung zur Weiterbeförderung aufgegeben wird, auf dem Frachtbriefe in deutlicher, auffallender Weise den Vermerk „Neuaufgabe ohne Umladung“ anzubringen.

Ungarn.

— **Schwierige Lage der Eisenbahnangestellten.** Eine Abordnung des Wirtschaftsvereins christlich-sozialer Eisenbahner sprach unter Führung des Abgeordneten Emil Róbert beim Finanzminister Baron Korányi und Handelsminister Gustav Emich vor, um die Aufmerksamkeit der Regierung auf die schwierige Lage der Eisenbahnangestellten zu lenken. Die Abordnung bat um rasche einmalige Geldhilfe und Anweisung von Naturalien. Beide Minister versprachen den Eisenbahnern demnächst eine namhafte Unterstützung zukommen zu lassen und dafür Sorge zu tragen, daß die Versorgung mit Naturalien im gesteigerten Maßstabe geschehe, ferner, daß die Eisenbahner außer Lebensmitteln auch Kleider, Schuhe und Wäsche zu billigen Preisen erhalten sollen.

— **Frachtbegünstigungen für nach Budapest beförderte Lebensmittelsendungen.** Die Königlich Ungarische Fluß- und Seeschiffahrts-A.-G. gewährte auf den Strecken Budapest-Dömös-Esztergom und Budapest-Fadd-Tolna-Baja für zur Beförderung gelangende Lebensmittelsendungen bedeutende Frachtbegünstigungen, und zwar für Eier, lebende und frische Fische, Fleisch, Gemüse, Kartoffeln, Melonen, Milch, Nüsse, Obst und Beeren, ferner für die Stückbeförderung von leeren Milchgefäßen und sonstigen gebrauchten Emballagen.

— **Gültigkeitsdauer der beim Fahrkartenbureau gelösten Fahrkarten.** Die Direktion des Fahrkartenbureaus der Staatsbahnen macht die Reisenden darauf aufmerksam, daß die Fahrkarten nur für jenen Zug Gültigkeit haben, für den sie laut des auf der Rückseite angebrachten Vermerks gelöst sind. Bei Übernahme der Fahrkarten ist daher stets darauf zu achten, ob die Karte für den Zug gilt, mit dem zu reisen beabsichtigt wird. Reklamationen können nur vor Beginn der Reise berücksichtigt werden. Werden Karten für einen anderen Zug benutzt, als für den sie gelöst worden sind, so werden sie für ungültig erklärt, und es wird überdies das Zweifache der Fahrgebühr eingehoben.

— **Abänderung der Versicherungsbeträge bei der Königlich Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-A.-G.** Diese Gesellschaft erließ noch am 15. November 1919 eine Kundmachung, wonach sie die Haftung für Verlust, Minderung oder Beschädigung von Sendungen, die in den Stationen oder Lagerhäusern der Gesellschaft eingelagert werden, bis zum Zeitpunkte des Abschlusses des Frachtvertrages — insoweit eine Haftung der Gesellschaft überhaupt platzgreift — nur bis zum Betrage von 120 ℳ oder 120 K. für den Doppelzentner übernimmt. Die Währung richtet sich hierbei nach den für die Frachtberechnung im Verkehr zwischen Stationen des betreffenden Landes untereinander in Betracht kommenden Frachtsätzen.

Diese Kundmachung wurde jetzt folgendermaßen abgeändert: Der Betrag der Versicherung bis zum Betrage von 120 Mark oder 120 K. (ungarische, österreichische, tschechoslowakische oder jugoslawische) ist bei in Orten mit Dinarwährung zur Einlagerung oder Auflieferung gelangenden Sendungen in südslawischen Kronen (1 südslawische Krone gleich 0,25 Dinar), bei in Rumänien oder Bulgarien zur Einlagerung oder Auslieferung gelangenden Sendungen in Lei oder Lewa zu verstehen.

— **Budapester Handelshafen.** Zur Lösung der mit dem Bau des Budapester Handelshafens zusammenhängenden Fragen wurde von der Regierung ein Ausschuß ernannt, unter dessen Mitgliedern unter anderen auch die Direktion der königlich ungarischen Staatsbahnen erscheint.

Bücherschau.

— **Die Berechnung der Warmwasserheizungen.** Von Hermann Recknagel. Zweite Auflage. Nach dem Tode des Verfassers besorgt von Professor Dr. Georg Recknagel, Korresp. Mitglied der Bayerischen Akademie der Wissenschaften zu München. Mit 53 Abbildungen im Text. München und Berlin 1920. Verlag von R. Oldenbourg, Preis geheftet 25 ℳ.

Bereits in der im Jahre 1913 erschienenen ersten Auflage des seinerzeit im wesentlichen aus einer Vereinigung der Recknagelschen Schriften „Die Berechnung der Rohrweiten bei Schwerkraftwarmwasserheizungen" und „Die Garantieprobeheizung" entstandenen Werkes wurde darauf hingewiesen, daß es die wichtigste Aufgabe bleiben muß, den hohen Einfluß der Wärmeverluste in den Rohrleitungen und die damit zusammenhängende Änderung der verfügbaren Druckhöhen in eine für den praktischen Gebrauch geeignete Form zu fassen. Diese Aufgabe ist vom Verfasser im Jahre 191[.] gelöst worden; die Ergebnisse seiner Studien werden in de[r] vorliegenden Neuauflage seines Werkes der Fachwelt über[-]geben. Es ist besonders darauf hinzuweisen, daß hier ei[n] Rechenverfahren gegeben wird, nach dem der Einfluß de[r] Wärmeverluste unter Umgehung der schwierigen Wärmever[-]lustberechnung in kürzester Zeit zu ermitteln ist. Der Ve[r-]fasser betont, daß man nunmehr in der Lage ist, vor de[m] Beginn der Rohrweitenberechnung folgende Feststellunge[n] rechnerisch durchzuführen: Mehrbelastung der Heizkörpe[r] durch die Wärmeverluste und Berechnung der dadurch be[-]dingten Druckhöhen-Mehrung und -Minderung sowie die Be[-]einflussung der mittleren Heizkörpertemperaturen. Allei[n] dieser Hinweis dürfte genügen, dem Werke neue Freunde z[u] gewinnen. Die Zahl der in dem wertvollen Anhang gegebe[-]nen Berechnungsbeispiele für Warmwasserheizungen ist au[f] 42 gestiegen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Gemeinschaftliches Heft CIb (Stationstariftafeln usw.) Tfv. 200.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die in Gernrode (Harz), Nordhausen oder Wernigerode zugunsten der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn für Wagenladungen zu erhebenden Umladegebühren erhöht. Näheres enthält die am 19. 8. 20 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, Seite 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexander-Platz.

Berlin, den 14. August 1920. (804)
Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. werden die Zuschlags- und Anstoßfrachten im Verkehr mit den Nebenbahnen

Achern-Ottenhöfen,
Biberach-Oberharmersbach,
Haltingen-Kandern,
Krozingen-Münstertal-Sulzburg,
Oberschefflenz-Billigheim

erhöht. Nähere Auskunft erteilt die Unterzeichnete.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrs-Ordnung (R. G. Bl. 1914, Seite 455).

Berlin, den 10. August 1920. (802)
Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft, Actiengesellschaft.

Ausnahmetarif für verschiedene Futtermittel. — Tfv. 2 c.

Mit Gültigkeit vom 23. August 1920 wird Reiskeimkuchen unter Ziffer 4 des Warenverzeichnisses aufgenommen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 18. August 1920. (808)
Eisenbahndirektion.

Gemeinsames Heft A für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander sowie für den Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Tfv. 200.

Die am 15. Juli 1920 für den Binnengütertarif der Thüringischen Nebenbahnen in Kraft gesetzte Erhöhung der Umladegebühren im Übergangsverkehr von und nach der schmalspurigen Weimar-Rastenberger Eisenbahn gilt auch für das oben genannte Tarifheft. — Die für dies Heft in Betracht kommenden Änderungen sind in der am 19. August 1920 erscheinenden Nummer des Tarifanzeigers veröffentlicht worden.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 16. August 1920. (807)
Eisenbahndirektion.

Bayerischer Lloyd, Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Gütertarif. Änderung von Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 20. August 1920 bis auf Weiteres werden in der Kundmachung (587) in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 40 vom 12. Juni 1920 unter 1. (Frachtgebühren) die Bestimmungen des Absatzes „Frachtsätze für bestimmte Güter im Verkehre zwischen Stationen der Strecke Wien-Mohács untereinander" aufgehoben. (805)

Regensburg, am 10. August 1920.

2. Personen- und Güterverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I und Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I (Tfv. 1 a/b und 2000).

Mit Gültigkeit vom 25. August d. J. können Kostbarkeiten unter Obhut des Absenders oder der von ihm zu stellenden Begleitung gegen Zahlung der Fracht für beschleunigtes Eilgut (mindestens für 1000 kg) und Zahlung der besonderen Gebühren (vgl. Ausführungsbestimmung 1(1) zu § 15 E. V. O.) auch zur Beförderung im Abteil eines Personenwagens zugelassen werden. Neben der entsprechenden Ergänzung des Gütertarifs, Teil I B treten aus diesem Anlaß folgende Änderungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung in Kraft:

1. In der Ausführungsbestimmung 1 (2) zu § 15 E. V. O. ist der erste Satz wie folgt zu fassen:

„Die Befugnis zur Überlassung steht im Falle der Benutzung zur Beförderung von Edelmetallen, Kostbarkeiten usw. (siehe § 19 (6) des Deutschen Eisenbahn - Gütertarifs, Teil I B) der vorgesetzten Eisenbahnverwaltung, im übrigen der Statio[n] zu."

2. In der Ausführungsbestimmung [1] (3) zu § 54 E. V. O. ist am Schlusse an[-]zufügen:

„Auf Antrag des Absenders kan[n] auch die Beförderung in einem Ab[-]teil eines Personenwagens zugelasse[n] werden. Das Einladen liegt dan[n] ebenfalls dem Absender, das Ausladen dem Empfänger ob."

3. Die Ausführungsbestimmung 2 (4) zu § 54 E. V. O. ist wie folgt zu fassen:

„(4) Bei Beförderung im besonde[-]ren Abteil eines Personenwagen[s] (siehe Abs. 3) muß mindestens ei[n] Begleiter, bei Beförderung in beson[-]deren Wagen auf Verlangen de[r] Eisenbahn für jeden Wagen ein Be[-]gleiter gestellt werden, der in de[m] Abteil oder Wagen fahren und da[s] Abteil oder den Wagen unter Ver[-]schluß halten kann. Weitere Beglei[-]ter können auf Verlangen des Ab[-]senders zugelassen werden."

Die Änderungen der Ausführungsbe[-]stimmungen zur Eisenbahn-Verkehrs[-]ordnung sind gemäß § 2 a. a. O. geneh[-]migt.

Berlin, den 15. August 1920. (80[.])
Eisenbahndirektion als geschäftsfüh[-]rende Verwaltung.

3. Verdingung.

Die Ausführung von Gleisumbau[-]arbeiten mit neuen Oberbaustoffen i[m] Bezirk der 34 a Bahnmeisterei Span[-]dau Güterbahnhof soll öffentlich ver[-]geben werden. Die Verdingungsunter[-]lagen können im Zimmer 28 des unter[-]zeichneten Betriebsamts eingesehe[n] werden, auch können Angebothefte, so[-]weit solche vorhanden, gegen Zahlun[g] von 9,60 ℳ in der Kanzlei, Zimmer 6[.] hierselbst, bezogen werden. Der Be[-]trag ist in bar zu zahlen oder durc[h] die Post einzusenden. Die Angebot[e] sind verschlossen mit der Aufschrif[t] „Angebot auf die Ausführung vo[n] Gleisumbauarbeiten im Bezirk der 34 [a] Bahnmeisterei" versehen bis zu[m] 30. August 1920 vormittags 11 Uhr nac[h] hier einzureichen. Die Öffnung de[r] eingegangenen Angebote findet zu vor[-]benannter Zeit in Gegenwart der etw[a] erschienenen Bieter statt. Zuschlags[-]frist 4 Wochen. (80[6])

Eisenbahn-Betriebsamt 3.
Berlin NW. 40, Invalidenstr. 51.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 61. Berlin, den 25. August 1920. LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.
Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen,** beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.
Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 16 M. für das Vierteljahr bezogen werden.
Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 80 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 90 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.
Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.
Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Inhalt:

Die Geschichte der bulgarischen Eisenbahnen.

Von Dr.-Ing. Remy.

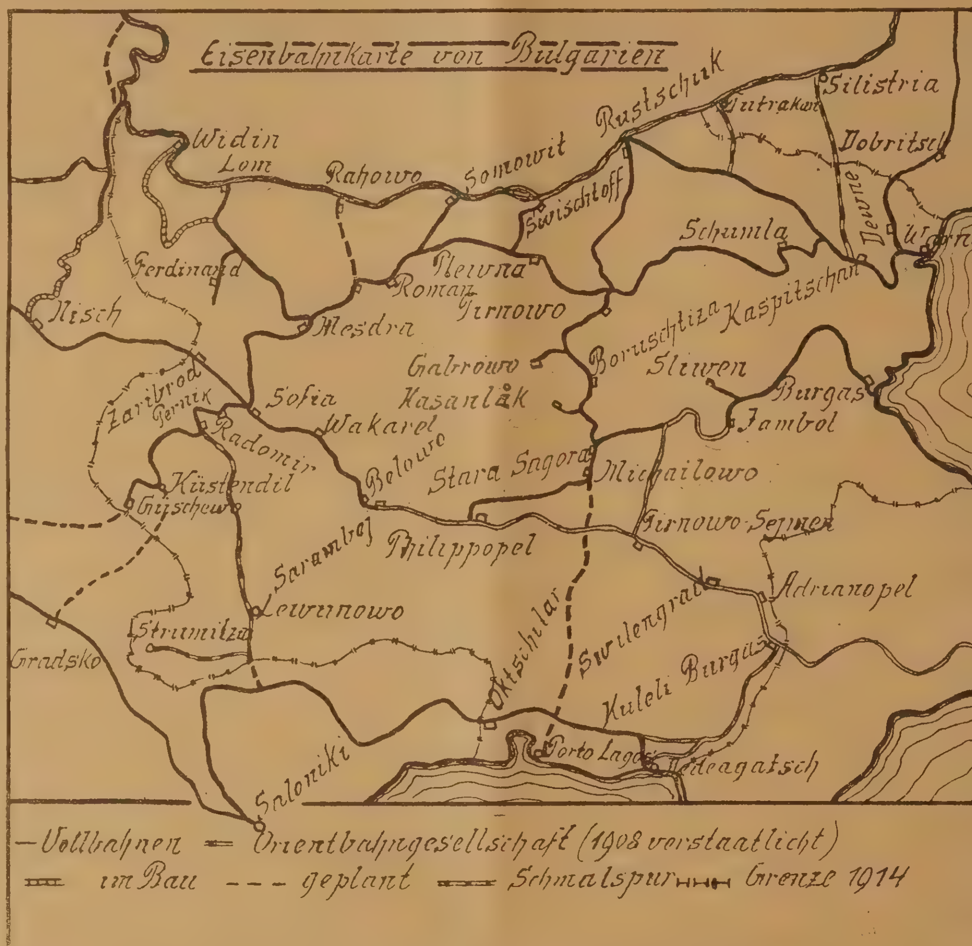
1. Der Zeitabschnitt vorwiegend englischen Einflusses auf die Eisenbahnpolitik des Balkan.

Das 1878 gegründete Fürstentum Bulgarien fand innerhalb der ihm vom Berliner Kongreß zugewiesenen Grenzen zwischen der Donau, dem Schwarzen Meer, dem Höhenkamm des Balkan und dem Timok bereits eine im Betrieb befindliche Eisenbahnlinie, die Strecke Rustschuk-Warna, vor. Die 224 km lange Strecke war 1861 durch einen Ferman des Sultan der englischen The Danube and Black Sea Railway and Küstendje Harbour Co. genehmigt worden und wurde 1864/67 erbaut. Wie der Name der Gesellschaft besagt, verdankte ihr bereits eine andere Eisenbahnstrecke des Balkan ihre Entstehung, die 1860 eröffnete Strecke Tschernawoda-Küstendsche (Konstantza). Beide Strecken bildeten den Rest eines in den 30er Jahren zuerst von den Engländern ins Auge gefaßten, nach dem Krimkriege mit besonderem Eifer verfochtenen Planes einer Landverbindung Triest-Konstantinopel-Indien. Der großzügige Plan scheiterte, und der englische Unternehmungsgeist begnügte sich mit der Absicht, dem Donauverkehr über Tschernawoda einen Weg nach dem von der Gesellschaft zu bauenden Hafen Konstantza nach dem Schwarzen Meere zu bahnen, da eine Regulierung der Donaumündung damals noch für unmöglich gehalten wurde. Diese Befürchtung aber erwies sich zum Nachteil des englischen Unternehmens als unbegründet, einige Jahre später liefen die Seeschiffe durch den Sulinaarm Braila und Galatz an, und die Strecke Tschernawoda-Konstantza hatte die ihr zugedachte Bedeutung verloren. Der Hafen von Konstantza aber war wegen zu großer Schwierigkeiten nicht zum Ausbau gekommen.

Die Blicke der englischen Gesellschaft wandten sich daher weiter südwärts, wo eine Verbindung Rustschuks mit dem wesentlich leichter auszubauenden Hafen Warna die geplante Abkürzung des Weges von der Donau zum Schwarzen Meer in wirksamere Aussicht stellte. Die Strecke, heute noch ein Schmerzenskind der bulgarischen Betriebsverwaltung, wurde unter Mißachtung der Interessen des durchzogenen Landstrichs nach dem Grundsatz billigster Bauausführung trassiert, die Ortschaften und Städte, selbst bedeutende Plätze wie Schumla und Rasgrad, ließ man kilometerweit seitwärts liegen, und von Sicherungen gegen Schnee und Hochwassergefahr war keine Rede. Wie die Eröffnung der Strecke 1867 schon auf erhebliche Schwierigkeiten stieß, da sie mehrere Kilometer unter Wasser stand, so vermochte sie auch weiterhin infolge der mangelhaften Bauausführung die ihr zugedachte Aufgabe nicht zu erfüllen. Die Gesellschaft mußte daran denken, die beiden Linien möglichst günstig loszuwerden, und das wurde mit den in der Türkei üblichen Mitteln und unter rücksichtsloser Ausbeutung der sich später ergebenden Notlage der beiden beteiligten Staaten erreicht.

Nach der Emission der Aktien waren für die Strecke etwa 22,5 Mill. Franken aufgewendet worden (rd. 100 000 Fr./km). 1869 wurde sie für 50 Mill. Franken an die Türkei verkauft (rd. 223 000 Fr./km). Die Gesellschaft führte lediglich den Betrieb weiter und zwar für die ihr für die ersten 33 Jahre von der Türkei garantierte Jahresbeihilfe von 3,5 Mill. Franken (15 600 Fr./km), ein zufriedenstellendes Geschäft für die Gesellschaft, wenn man beachtet, daß in den ersten 10 Jahren der späteren bulgarischen Betriebsführung sich die Einnahmen und Ausgaben mit etwas über 6000 Fr./km im Gleichgewicht hielten. 1873 jedoch trat die englische Unternehmerin den Betrieb an die Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen (Baron Hirsch) ab, gerade zur richtigen Zeit, denn 1874 stellte die Türkei ihre Zahlungen ein.

Der Berliner Kongreß 1878 gab nun der englischen Gesellschaft Gelegenheit, die gesamten rückständigen Forderungen an die Türkei geltend zu machen und ihre Ansprüche in ungeahntem Umfange zu verwirklichen. Die neuen Staaten mußten nach dem Berliner Vertrage (für Bulgarien nach Artikel X) in die Rechte und Pflichten eintreten, welche die Türkei hinsichtlich des Baues und Betriebes eines Eisenbahnnetzes eingegangen war. Trat Österreich mit diesem Artikel hinter seinen Schützling, den Baron Hirsch, so verlangte England seinerseits die Entschädigung der englischen Eisenbahngesellschaft. Das bedrängte Rumänien, dem die Dobrudscha zugefallen war, mußte die Strecke Tschernawoda - Konstantza für 12,8 Millionen Mark (200 125 M./km) kaufen, Bulgarien sollte die Strecke Rustschuk-Warna für 53,5 Mill. Franken übernehmen. Darüber erhob sich nun ein hartnäckiger diplomatischer Kampf, dem eine ebenso große innerpolitische Erbitterung zur Seite ging. Die Regierung machte ein Angebot auf 50 Millionen Franken, das sich um die Kosten für die einmalige Instandsetzung der vernachlässigten Strecke um 1½ Millionen vermindern sollte. Sie wurde gestürzt und ihre Nachfolgerin erzielte einen Ankaufspreis von 44½ Millionen Franken, den sie trotz heftigster Angriffe der Opposition annehmen mußte, denn am politischen Horizont ballte sich über dem jungen Staat das erste Gewitter zusammen: Serbien rüstete zum Krieg, Rußland ließ seinen Schützling Bulgarien in Ungnade fallen, man bedurfte der wohlwollenden Unterstützung Englands, wollte man die Früchte des ostrumelischen Aufstandes nicht preisgeben. Für dieses Wohlwollen mußte das Opfer des Ankaufs der Strecke Rustschuk-Warna für den ungeheuerlichen Preis von 238 000 Fr./km gebracht werden.



2. Der Zeitabschnitt vorwiegend österreichisch-russischen Einflusses auf die Eisenbahnpolitik des Balkan.

Dieser Anfang der bulgarischen Eisenbahnpolitik war wenig glückverheißend. Dabei waren die Verpflichtungen aus dem Berliner Vertrag mit dem Ankauf der Strecke Rustschuk-Warna noch nicht erschöpft. Es galt nunmehr, den weiteren Anforderungen des Artikels X dieses Vertrages nachzukommen. Sie waren auf eine Verbindung der österreichisch-ungarischen Monarchie mit Konstantinopel und Saloniki gerichtet.

Gleichzeitig meldete aber auch der große Befreier, Rußland, der das Fürstentum als eine Kolonie zu betrachten schien und völlig in seine Verwaltung genommen hatte, seine Ansprüche auf die Ausgestaltung des Verkehrsnetzes an. Minister der öffentlichen Arbeiten war der russische Fürst Chilkoff, nachmaliger russischer Minister der Verkehrsanstalten. Rußlands Ziele gingen nach Konstantinopel, Saloniki und der Adria.

Auf der südlichen Hälfte der Balkanhalbinsel bestanden beim Eintritt Bulgariens in die Eisenbahnpolitik die Rumpfstrecken Konstantinopel-Adrianopel-Sarambey-Belowo (eröffnet 1873), Adrianopel-Dedeagatsch (1872), Saloniki-Üsküb (1873) und Tirnowo - Seimen - Jambol (1874). Es waren Bruchstücke einer 1869 zwischen der Türkei und dem Baron Hirsch vertraglich vereinbarten Überlandbahn, die ihren Weg von Nowi über Banjaluka-Sarajewo - Mitrowitza - Nisch-Sofia - Adrianopel nach Konstantinopel nehmen und Zweigbahnen von Mitrowitza nach Saloniki, von Nisch (damals noch türkisch) nach der serbischen Südgrenze und von Adrianopel nach dem Ägäischen und Schwarzen Meere senden sollte. Englischer und russischer Einfluß brachten diesen Plan 1872 in Konstantinopel zu Fall, und der Baron Hirsch ergriff in seinem Bestreben, größere Spekulationsgewinne zu erzielen, die Gelegenheit, von seinem Vertrage zurückgetreten und seine Verpflichtungen in einem neuen Vertrage auf die genannten Strecken außer Saloniki-Üsküb, die von dem Grafen Vitalis gebaut wurde, einzuschränken. England hatte noch einmal einen unbestreitbaren Erfolg davongetragen. Diese Zubringerlinien nach den Häfen Saloniki, Dedeagatsch und Konstantinopel dienten hervorragend seinen Interessen.

Mit umso größerem Eifer setzte Österreich-Ungarn auf dem Berliner Kongreß seine Interessen durch. Die auf Grund dieses Kongresses einberufene Viererkonferenz beschloß am 31. Mai 1883 den Bau der Orientbahn Budapest-Semlin-Belgrad-Nisch-Sofia zum Anschluß an die bestehende Strecke nach Konstantinopel bei Belowo. Auf Bulgarien fiel die Teilstrecke von der serbischen Grenze über Zaribrod-Sofia nach Wakarel an der bulgarisch-ostrumelischen Grenze; die Türkei ließ das fehlende Stück Wakarel-Belowo von dem Grafen Vitalis bauen (société des raccordements).

Die bulgarische Nationalversammlung beschloß mit Gesetz vom 5. Dezember 1884 den Bau. Unternehmer war ein Bul-

gare; unter den Ingenieuren überwog das deutsche Element. 1888 war der Bau mit einer Unterbrechung durch den ostrumelischen Aufstand und den serbischen Krieg beendet.

Die Eröffnung des Verkehrs mit Serbien konnte im Juli 1888 stattfinden. Die Türkei suchte unter allerlei fadenscheinigen Gründen in letzter Stunde die Betriebseröffnung zu verhindern. Da die Teilstrecke Wakarel-Belowo von Vitalis gebaut und nach dem Wunsche der Türkei auch betrieben werden sollte, hätte Bulgarien auf der Strecke von Zaribrod bis zu der 1886 gewonnenen neuen türkischen Grenze bei Mustapha Pascha (Swilengrad) drei Betriebsführer gehabt, die bulgarischen Staatsbahnen, Vitalis und die Orientbahnen (Hirsch). Da der Einfluß des Grafen Vitalis damals auch in Serbien sehr groß war, fürchtete Bulgarien mit seiner Staatsbahnstrecke Zaribrod-Wakarel völlig in dessen Machtbereich eingeschlossen zu werden. Diesem Geschick griff Stambuloff durch eine gewaltsame Besetzung der Strecke bis Belowo vor, indem er die militärische Deckung der Strecke gegen räuberische Überfälle zum Vorwand nahm. Nachträglich wurde die Maßnahme durch einen Vertrag bestätigt. Am 11. August 1888 fuhr der erste Orientexpreß von Budapest nach Konstantinopel.

Als Gegengewicht gegen den Erfolg Österreich-Ungarns versuchte Rußland den Bau einer Eisenbahnverbindung Rumänien-Sofia zu erreichen. Die fürstliche Regierung, d. h. die mit der Wahrnehmung russischer Interessen beauftragten Beamten russischer Nation, ließ 1881 durch ein Petersburger Bankhaus Vorarbeiten für eine Strecke Swischtoff a. d. Donau-Sofia vornehmen und vermochte auch 1883 ein Gesetz über den Bau dieser Bahn in der Sobranje zur Annahme zu bringen. Die politischen Ereignisse von 1885 aber schalteten den Einfluß Rußlands aus, und Bulgarien konnte nunmehr an den Ausbau seines Netzes nach innerstaatlichen Gesichtspunkten denken.

3. Die innerstaatliche Eisenbahnpolitik Bulgariens.

a) Die gesetzlichen Grundlagen.

Die Eisenbahnpolitik Bulgariens weist eine gewisse Stetigkeit auf, die sie von der Eisenbahnpolitik der anderen Balkanstaaten, namentlich seines Nachbarlandes Serbien vorteilhaft abhebt. Belehrt durch das Treiben der Eisenbahnspekulanten Hirsch in der Türkei, Bontoux in Serbien und Strousberg in Rumänien war man sich in Bulgarien von allem Anfang über zwei Grundsätze klar: Vergebung der Verdingung durch die Nationalversammlung, Kontrolle der Ausführung durch sie und Staatsbahnbetrieb. Die Eisenbahnpolitik baute sich auf ein bereits frühzeitig festgelegtes, wohldurchdachtes Programm auf, dessen Durchführung bis zum Weltkrieg trotz eines Fehlgriffs in der sogen. Parallelbahn, trotz aller innerpolitischen Schwierigkeiten und trotz der zeitweilig verzweifelten Finanzlage festgehalten wurde. Klarheit herrschte auch von Anfang an über die ausschließliche Verwendung der Vollspur.

Im Zusammenhang mit dem Gesetz über den Bau der Strecke Zaribrod-Wakarel wurde am 5. Dezember 1884 das Eisenbahngrundgesetz angenommen. Es bestimmte, daß die Eisenbahnen des Fürstentums Staatseigentum sind und nur vom Staate verwaltet werden können. Private und Privatgesellschaften sind vom Bau und Betrieb von Eisenbahnen auf eigene Rechnung ausgeschlossen. Bis zur Einführung einer Spezialgesetzgebung sollten die Eisenbahngesetze Deutschlands oder Frankreichs maßgebend sein. Für jede neu zu bauende Strecke ist der Nationalversammlung ein besonderes Gesetz vorzulegen. — In dem Bestreben, die Rechte des Staates unverrückbar festzulegen, berücksichtigte das Gesetz leider nicht die besonderen Erfordernisse von Privatanschlußbahnen und die für den Aufschluß des Landes notwendigen Industriebahnen. Solche Anlagen wurden zwar für den Privatbetrieb zugelassen, aber dadurch, daß ihre Verwirklichung nur auf dem umständlichen Wege über einen Gesetzesakt möglich war, wurde dem Unternehmungsgeiste ein schweres Hindernis in den Weg gelegt. Auch konnte die Verdingung einer jeden Strecke nur durch die Nationalversammlung selbst erfolgen, eine Maßnahme, die von persönlichen Interessen geleitete Entscheidungen einer Regierungsinstanz vereiteln sollte, andrerseits aber auch den Gang der Geschäfte verwickelte. Da nicht nur die Anlage der Bahn im allgemeinen, sondern auch jede Einzelheit in der Ausgestaltung der Beschlußfassung der Sobranje vorbehalten war, blieb den ausführenden Organen wenig Bewegungsfreiheit.

Einen Fortschritt brachte das Gesetz vom 20. Dezember 1894 über die Projektierung und den Bau des bulgarischen Eisenbahnnetzes. Es setzte die technischen Grundlagen fest und machte die jeweiligen Einzelentscheidungen damit überflüssig. Vollspurbahnen sollen eine größte Steigung von 1 : 40, einen kleinsten Halbmesser von 240 m erhalten, Schmalspurbahnen sollen 75 cm Spur (in Anlehnung an die bosnisch-herzegowinischen Bahnen) bei einer größten Steigung von 1 : 40 und einem kleinsten Halbmesser von 50 m haben. Enteignungen dürfen nur für 1 Gleis erfolgen, Staats- und Gemeindeland muß unentgeltlich gestellt werden. Geplante Schmalspurbahnen können vollspurig ausgeführt werden, wenn die Ersparnisse gegenüber der Vollspur 30 % nicht übersteigen. Hauptbahnen müssen die Vollspur erhalten, Nebenbahnen können als Schmalspurbahnen ausgeführt werden. Als Hauptbahnen sind anzusehen: die Zentralbahn von Küstendil über Sofia-Plewna nach Warna, die Parallelbahn von Sarambey über Philippopel nach Jambol und die Balkanquerbahn von Rustschuk südwärts zum Anschluß an die Parallelbahn. Der Ausbau des Nebenbahnnetzes wurde nach einem bestimmten Plane im Gesetze festgelegt.

Gleichzeitig mit diesem zweiten Eisenbahngesetz brachte die tatkräftige Regierung das sogen. Industriegesetz zur Annahme, das die Grundlage für den industriellen Aufschwung Bulgariens bilden sollte. Dieses Ziel aber konnte ohne Förderung des Baues von Industriebahnen nicht erreicht werden. So brachte denn endlich die Novelle zu dem Gesetz vom Jahre 1894 im Jahre 1897 eine Erleichterung für den Bau privater Anschlußbahnen, die sich aber nur auf vollspurige Bahnen bezog. Ihre Genehmigung unterlag fernerhin nur dem zuständigen Ministerium. Wiederum vergingen 15 Jahre, bis man sich endlich 1912 in dem Gesetz über die Industriebahnen dazu entschloß, die Erleichterungen, wie sie hinsichtlich der Genehmigung, des Baues, des Grunderwerbs den vollspurigen Anschlußbahnen zugestanden waren, auch den schmalspurigen, den Drahtseil- und Schwebebahnen zukommen zu lassen. Jedoch dürfen diese Bahnen nicht dem öffentlichen Verkehr dienen und können nach 20 Jahren vom Staate übernommen werden.

b) Die Entwicklung der Eisenbahnverwaltung.

Ursprünglich wurden die Eisenbahnangelegenheiten im Ministerium des Innern bearbeitet. Das Gesetz vom Jahre 1884 sah dann die Einrichtung einer besonderen Eisenbahnabteilung bei dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten, des Handels und der Landwirtschaft vor. Darnach unterstellte man die Eisenbahnen dem Finanzministerium. Der Betrieb der Bahnen oblag zuerst entsprechend den drei unzusammenhängenden Staatsbahnstrecken Rustschuk-Warna, Zaribrod-Wakarel und Jambol-Burgas drei von einander unabhängigen Inspektionen. Im Anschluß an das Eisenbahngesetz vom Jahre 1894 vereinigte man diese zu einer Zentralbetriebsabteilung. Diese wurde dem im gleichen Jahre von dem Ministerium des Handels und der Landwirtschaft abgetrennten Ministerium der öffentlichen Arbeiten und des Verkehrswesens unterstellt. 1895 richtete man neben der Betriebsdirektion eine Baudirektion für Eisenbahnen und Häfen ein. 1911 wurde das Ministerium für Eisenbahnen, Post und Telegraphie neu geschaffen, in diesem die beiden Direktionen zu Generaldirektionen erhoben und eine dritte für Post und Telegraphie angegliedert. In einem Gesetz vom Jahre 1908 sah man eine Neuorganisation des Betriebes vor; zu der beabsichtigten Dezentralisation des Betriebsdienstes, der auch im Weltkriege noch ausschließlich von der Generaldirektion aus geleitet wurde, kam es jedoch aus politischen Gründen bisher nicht. Es blieb zunächst bei der bis 1911 entwickelten Organisation: 5 Abteilungen in der Generaldirektion des Betriebes, 12 Sektionen für die Bahnunterhaltung, 3 Sektionen für den Maschinendienst. (Schluß folgt.)

Beraubungen im Eisenbahndienst und ihre Bekämpfung.

Obwohl Herr Gütervorsteher Buccoli am Schlusse seines Aufsatzes in Nr. 47 d. Ztg. allen Einwendungen gleichsam die Spitze abbricht, kann ich einige Bedenken doch nicht zurückhalten. Auch ich wünsche nichts sehnlicher, als Entfernung aller unredlichen Elemente aus dem Eisenbahndienste, aber auch alle möglichen Sicherungsmaßnahmen gegen innen- und außenstehende Diebe, um die Eisenbahn wieder in besseren Ruf zu bringen. Leider versagen aber sehr oft Aufsichts- und Ermittlungsbeamte aus Gleichgültigkeit, Unkenntnis der Vorschriften und mangelnder Denkfähigkeit. Hierfür ein Beispiel: Ein Viehbegleiter stiehlt und verkauft unterwegs aus einem Viehwagen, der ihn gar nichts angeht, drei Lämmer. Er bietet dem Zugführer eins an, der es aber ablehnt. Ein Schaffner kauft eines, borgt sich noch Geld von einem Kollegen dazu und verläßt mit dem Lamm ganz offen und frei den Bahnhof, wobei er noch von einem Oberbahnassistenten und dem Torwächter „angesprochen", also jedenfalls wegen des Lammes befragt wird. Nicht nur, daß niemand bemerkt, daß der Viehbegleiter aus einem ihm gar nicht gehörenden Wagen Lämmer verkauft; es kommt auch keinem der Beteiligten der Gedanke, daß es auf keinen Fall zulässig ist, Tiere zu verkaufen, die sich im Gewahrsam der Eisenbahn befinden. Selbst der Ermittlungsbeamte, der sich auf eine Anzeige ohne Unterschrift mit der Sache befaßt, erkundigt sich erst bei der Versandstation, ob der Begleiter berechtigt war, Lämmer zu verkaufen. Die Versandstation antwortet erst auf eine Erinnerung, sie könne nichts ermitteln, Absender und Empfänger seien ein und derselbe; er wohne in der Bestimmungsstation. Auch die sächsische Empfangsstation erfaßt die Sachlage nicht. Sie berichtet, der Wagen (welcher ?) sei weiterabgefertigt worden. Am Frachtbriefe habe sich eine Meldung befunden. Der Verkauf sei in Preußen erfolgt; eine Ersatzpflicht für Sachsen komme somit nicht in Frage. Hier gebührt natürlich allen ein scharfer Verweis, die mit der Sache zu tun und von ihr Kenntnis hatten.

Aber auch beim besten Willen, bei Beachtung aller Vorschriften, scharfem Denken und aller Geschwindigkeit ist es nicht so leicht, einen Dieb zu fassen. Es ist nicht richtig, daß man den Dieb schon hat, wenn man weiß, wo gestohlen ist. Selbst bei telegraphischer Benachrichtigung der Beladestation eines Wagens ist ein Tag oder mindestens ein halber vergangen, ehe sie erfährt, daß sich beraubtes Gut im Wagen befunden hat. Je weiter der beladene Wagen zu laufen hat, desto später wird der Diebstahl entdeckt, und desto später kann die Beladestation benachrichtigt werden. Der Dieb hat auf jeden Fall Zeit gehabt, das gestohlene Gut auf die Seite zu schaffen, und jede Durchsuchung ist zwecklos. Der Kriminalbeamte, der die Eisenbahndiebstähle bei uns behandelte, pflegte zu sagen: „Der Dieb müßte noch ein Jahr (Gefängnis) extra kriegen für seine Dummheit, wenn etwas bei ihm gefunden würde." Es kommt aber hinzu, daß diejenigen, die das Gut eingeladen haben, nicht die Diebe zu sein brauchen und in sehr vielen Fällen auch tatsächlich nicht sind. Auf Umladehallen, wo doch in der Regel von Wagen zu Wagen umgeladen wird, und auch auf großen Güterböden, wo von mehreren Annahmeluken aus unmittelbar eingeladen wird, haben so viele Leute im Wagen zu tun, daß es schwer ist, einen von ihnen zu verdächtigen. Vielfach wird es sogar solchen, die nichts darin zu tun haben, möglich sein, sich im Wagen zu schaffen zu machen, ohne Verdacht zu erregen. Ein Sack Zucker, ein Ballen Tabak, eine Pappschachtel Keks u. dgl. sind schnell aufgerissen, der Raub verschwindet in den Taschen oder hinter dem Schürzenlatz; das bestohlene Frachtstück fliegt in die Ecke oder es wird etwas anderes daraufoder davorgestellt, und man kann sofort den Wagen, kaum daß ihn der Dieb verlassen hat, kontrollieren, ohne etwas Verdächtiges zu bemerken. Es hieße in vielen Fällen den ganzen Wagen wieder ausladen und Stück für Stück genau nachsehen, um ein bestohlenes Frachtstück zu finden. Aber auch dann hat man den Dieb noch nicht. Wie oft habe ich in solchen Fällen, ohne irgend jemandem ein Wort zu sagen, selbst die Polizei geholt, und doch blieb die Durchsuchung der Leute, der Aufenthaltsräume und der Kleiderschränke und alle Vernehmungen ohne Erfolg.

Daher bringt die wohl auf allen Umladehallen getroffene Einrichtung, daß ein Ladeschaffner eine bestimmte Anzahl Wagen während ihrer Beladung fortgesetzt kontrolliert, keine durchgreifende Abhilfe. Wenn der Dieb weiß, daß der Ladeschaffner in einem andern Wagen beschäftigt ist, findet er Zeit, einen Diebstahl im Wagen auszuführen und die Spuren zu verwischen, sodaß der Ladeschaffner später alles in schönster Ordnung findet.

Auf den Umladehallen bleibt auch meist ein möglichst großer Teil des Gutes als Stamm- oder Restgut im Wagen. Man vermeidet es, umfangreiche Sendungen, schwere oder nicht leicht umzuladende, sehr empfindliche Güter usw. umzuladen, richtet vielmehr den Wagen nach der Bestimmungsstation des Stammgutes ab, läßt nur das nicht dahin gehörende Gut entladen und anderes zuladen. So kann es vorkommen, daß eine Sendung zwei und mehr Umladehallen durchläuft, ohne aus dem Wagen zu kommen. Obwohl es vorgeschrieben ist, wird das Restgut vielfach nicht verglichen, weil es zuviel Arbeit macht und häufig der Entladung des ganzen Wagens gleichkommt. Aber auch wenn es verglichen wird, so braucht deshalb noch nicht entdeckt zu werden, daß das eine oder andere Stück schon beraubt ist. Denn das Vergleichen geschieht nicht in der Weise, daß jedes Stück nach Zeichen und Nummern mit dem Frachtbriefe verglichen und von allen Seiten besichtigt wird, sondern es wird einfach festgestellt, daß soviel Kisten, soviel Säcke, soviel Fässer usw. oder noch kürzer soundsoviel „Kolli" vorhanden sein müssen und vorhanden sind. Die mangelhafte Beleuchtung im Wagen begünstigt natürlich das Übersehen einer Beschädigung. Es ist dann ausgeschlossen, nachträglich festzustellen, auf welcher Umladestelle das Gut bestohlen worden ist, oder ob sich schon auf der Versandstation jemand daran vergriffen hat. Bestohlene Kisten können sogar wiederholt umgeladen und schließlich entladen werden, ohne daß eine Beschädigung daran und damit der Diebstahl entdeckt wird. Die Diebe lieben es, vom Boden aus in die Kisten einzubrechen, und da namentlich schwere Kisten immer in derselben Lage auf die Karren genommen oder gegeben und umgeladen werden, sieht niemand die Beschädigung am Boden. Auch bei den Pappkisten mit eingesetztem und mit Draht angeheftetem Deckel sind unrechtmäßige Eingriffe leicht zu übersehen. In einem Falle mußten 80 solcher Pappkisten mit Zwieback auf der Umladestelle gelagert werden, weil kein Wagen vorhanden und der verschließbare Raum schon überfüllt war. Der Vorarbeiter versicherte, alle 80 in bestem Zustande entladen und auf den Platz gestellt zu haben. Um beim Verladen ganz sicher zu gehen, mußte sie eine Arbeiterin beim Aufladen auf die Karre Stück für Stück genau nachsehen. Ein Kriegsgefangener fuhr sie in den in nächster Nähe stehenden Wagen, wo sie von einem Beamten Stück für Stück nochmals geprüft und dann verstaut wurden. Der Wagen wurde dann sofort verschlossen. Die Arbeiterin fand zwei aufgerissene und beraubte Pappkisten, der Beamte im Wagen eine beschädigte mit vollständigem Inhalt, und die Entladestation meldete noch eine vierte als offen und bestohlen. Wenn diese vierte nicht erst beim Entladen beraubt worden ist, wie war es möglich, daß sie bei der zweimaligen Prüfung nicht entdeckt wurde? Der Täter war natürlich, wie fast immer bei Eßwaren, erst recht nicht zu ermitteln.

Selbst wenn der Dieb etwas im Wagen oder in dem beraubten Frachtstück zurückgelassen hat, ist er noch lange nicht entdeckt. Wie oft haben wir Hämmer, Feilen, Stemmeisen, Schienennägel in beraubten Wagen gefunden, ohne daß diese Werkzeuge auf die Spur des Täters geführt hätten. Einmal wurde mir ein ganz eigenartig gezeichneter Bleistift mit den eingeprägten Buchstaben K. S. St. E. B. übersandt, der in einer geraubten Zigarrenkiste sich befunden hatte, die auf unserer Umladestelle umgeladen worden war. Ich ließ mir ganz harmlos von allen Beamten ihre Bleistifte zeigen, unter dem Vorwand, mir schnell etwas aufschreiben zu wollen und keinen bei mir zu haben und dgl. Keiner hatte einen so gezeichneten Bleistift. Ich fragte dann die Bodenmeister, die Stationsschaffner und die vertrauenswürdigsten Hilfsbeamten einzeln, ob sie einen derartig gezeichneten Bleistift bei einem der Leute gesehen hätten. Alles ohne Erfolg. Aber gesetzt den Fall, der ehemalige Besitzer des Bleistiftes wäre festgestellt worden, was wäre ihm leichter gewesen, als zu sagen, er habe ihn vor einiger Zeit verloren? Er wäre schwerlich zu überführen gewesen.

Bei lange dauerndem Wagenmangel, mit dem wir in den letzten Jahren so oft zu kämpfen hatten, und bei Streckensperrungen mußten die Stückgüter oft wochenlang gesammelt werden. Die Stapelplätze auf den Böden und auf der Umladehalle waren überfüllt. Oft mußten die Güter mehrmals zusammengerückt und übereinandergebaut werden, damit der Raum ausreichte. Wenn endlich weggeladen und die Plätze wieder geräumt werden konnten, fanden sich oft genug, auch tief versteckt unter anderen, beraubte Güter. Der Dieb war niemals zu entdecken. Das Personal läßt sich nicht gegeneinander ausspielen; es hält unbedingt zusammen. Der schon erwähnte Kriminalbeamte sagte mir nicht nur einmal: „Von den Eisenbahnern ist nichts herauszukriegen. Eher verrät auf dem „Zentner" (der Zentralherberge) mal einer den anderen als bei der Eisenbahn. Wenn mir nicht ein

Vorsteher oder Assistent etwas sagt, die anderen halten alle zusammen.“ Mir ist sogar ein Fall bekanntgeworden, daß die Frau eines Schirrmeisters jahrelang von unbekannter Hand fast laufende Unterstützungen erhielt, solange der Mann seine Strafe verbüßte. Sie kam von den Mitschuldigen, die er nicht verraten hatte. Eine Treue, die zu bewundern wäre, wenn sie nicht in einer so verruchten Sache betätigt würde.

Nun ist noch zu bedenken, daß sehr oft auch bei der Entladung gestohlen und nach Beiseiteschaffung des Raubes gemeldet wird, das Gut sei in beraubtem Zustande eingegangen. Jedem, der einen Diebstahl meldet, auf den Kopf zuzusagen, er sei selbst der Täter, geht nicht an. Einmal ist angeordnet, das Ehrgefühl der Leute zu schonen, und gegenwärtig darf man ihnen schon gar nicht zu nahe treten. Zum andern würde man damit nur erreichen, daß niemand einen Diebstahl meldet und noch mehr vertuscht wird als bisher schon. Die Leute sind unglaublich harmlos und stellen sich immer so an, als sei überhaupt noch nie etwas gestohlen worden. Obwohl ich fortgesetzt mit Diebereien zu kämpfen hatte, mußte ich so oft hören, wenn ich Vorsichtsmaßregeln traf: „Wer soll denn hier etwas nehmen?“ oder „Wie soll denn hier was wegkommen?“ Es hat sich wiederholt nachträglich herausgestellt, daß unsere Leute für Diebereien verantwortlich gemacht worden waren, während die Diebe auf der Entladestation saßen und unsere Leute zu Unrecht beschuldigt hatten. Andererseits verstanden auch Halunken unter meinen Leuten, mich auf diese Weise hinters Licht zu führen, bis es mir auffiel, daß die Meldungen immer nach der Frühstückspause kamen. Sie stahlen etwas, entledigten sich während der Pause ihrer Beute, und fanden dann beim Wiederbeginn der Arbeit die Behältnisse erbrochen und beraubt im Wagen vor und meldeten dreist, sie seien in diesem Zustande eingegangen.

Leider wird die Aufnahme des Tatbestandes häufig ganz ungeeigneten, untergeordneten Leuten, Arbeitern und Aushelfern, günstigstenfalls Hilfsbeamten überlassen. Diese wichtigen Feststellungen müßten immer nur ausgewählten Lademeistern, Oberlademeistern und Assistenten übertragen werden. Eine gute, richtige Tatbestandsaufnahme ist nicht nur für die Entschädigungsfrage von größtem Wert, ein tüchtiger, geeigneter Beamter wird bei einigem Interesse für diese wichtigen Arbeiten auch eher hinter die Schliche der Spitzbuben kommen als ein Neuling oder ein Arbeiter, der viel lieber zu seinen Genossen halten als die Interessen der Verwaltung wahrnehmen wird.

In den Beraubungsmeldungen waren s. Zt. die Namen der Leute angegeben, die mit dem Gute zu tun gehabt hatten. Alle Überwachungsstellen und Ermittlungsbeamten haben wohl versucht, die Täter auf diese Weise einzukreisen, denn die Frage nach dem Personal, das das Gut verladen oder umgeladen hatte, kehrte immer wieder. Es führt aber nicht zum Erfolg, weil die Namen aller gleichmäßig oft wiederkehren und mancher Dieb, der mit dem Gute nichts zu tun hatte, dennoch aber Gelegenheit zum Stehlen fand, niemals oder nur selten genannt wird.

Die Fälle, in denen nur ein Teil des Gutes aus den Behältnissen entwendet wird, sind verhältnismäßig noch nicht die schlimmsten. Viel kostspieliger für die Verwaltung ist das Abhandenkommen ganzer Sendungen, wobei sehr häufig auch der Frachtbrief mit verschwindet. Hiergegen erfolgreiche Mittel zu ersinnen, ist nicht so leicht. Jedenfalls bieten die jetzigen Einrichtungen und Zustände keine genügende Sicherheit. Die Möglichkeiten, ganze Frachtstücke zu stehlen, sind so zahlreich und verschiedenartig, daß auch die Mittel zu ihrer Bekämpfung verschieden sein müssen und ohne grundlegende Umstürzungen und kostspielige Einrichtungen nicht einzuführen sind. Letzten Endes muß aber den Eisenbahnbediensteten doch ein ziemliches Maß von Vertrauen geschenkt werden, das von unredlichen unter ihnen mißbraucht werden kann.

Sehr zu begrüßen wäre die Wiedereinführung der Ladeliste, für die ich mich schon wiederholt eingesetzt habe. Es ist heute kein Nachweis vorhanden, daß ein Gut in einen bestimmten Wagen auch wirklich verladen worden ist. Kein Wunder, daß sich Diebe diesen Mangel zunutze machen. Wie soll aber die Ladeliste erfolgversprechend geführt werden, wenn eine Reihe von Wagen den ganzen Tag am Boden steht und von den Annahmeluken aus unmittelbar bald in diesen, bald in jenen Wagen eingeladen wird? Wie auf Umladehallen, wo von Wagen zu Wagen umgeladen wird? Als ich zur Eisenbahn kam, gab es noch Ladelisten. Wir trugen auf einer kleinen Station in der Bodenmeisterei die Frachtbriefe, wie sie von der Wage kamen, in die Ladeliste ein, ohne zu wissen und ohne uns jemals zu überzeugen, ob das Gut auch wirklich eingeladen wurde. Solche Ladelisten haben heute natürlich ihren Zweck vollständig verfehlt. So würde aber auch von den Packmeistern verfahren werden, wenn sie Unterwegsgut auf den Ladelisten zusetzen.

Die Ladeliste kann nur dann ihren Zweck erfüllen, wenn ein Wagen vom Platze geladen und dann sofort verschlossen wird. Ob sie während des Ladens von einem am oder im Wagen stehenden Listenschreiber geschrieben wird oder schon vorher fertig gemacht worden ist, so daß der Ladebeamte nur jedes Frachtstück anzustreichen hat, ist schließlich gleichgültig. Für diese Fälle, die immer noch oft genug vorkommen, sollte die Ladeliste ohne weiteres eingeführt werden. Wenigstens ließe sich in diesen Fällen nachweisen, was eingeladen worden ist. In der Regel verläßt ein Dieb, wenn er kein Eisenbahner ist, den Schauplatz seiner Tätigkeit, ohne die Spuren seines Tuns zu verwischen. Er läßt erbrochene Behältnisse offen stehen, kümmert sich nicht um den Frachtbrief, wenn er eine ganze Ladung mitgehen heißt, und läßt auch den Wagen offen stehen, legt wenigstens keinen neuen Verschluß an. Unehrliche Eisenbahner haben aber ein großes Interesse daran, daß ihr verbrecherisches Treiben nicht gleich, möglichst nicht innerhalb des eigenen Bahnhofes entdeckt wird. Sie sind es, die beraubte Güter geschickt verstecken, die Frachtbriefe zu gestohlenem Gute beseitigen und erbrochene Wagen mit großem Geschick wieder verschließen. Wenn der alte Verschluß nicht wieder zu verwenden ist, wird ein neuer angelegt. Einen neuen Blechstreifen sich zu verschaffen, ist nicht so schwierig, und zusammendrücken läßt er sich mit jeder Drahtzange ebensowohl wie mit einem Hammer oder einem Steine. Bleiverschlüsse werden so geschickt aufgebohrt und wieder zusammengeklopft, daß es oft sehr schwer fällt, die Fälschung zu entdecken. Wie oft werden Verschlüsse von den Güterabfertigungen als unbeschädigt bezeichnet und bei den Direktionen oder Verkehrsbureaus doch als verletzt erkannt, wenn nicht auch hier noch die Meinungen geteilt sind. Es ist dem Zugabfertiger, dem Fahrdienstleiter, dem Zugführer usw. in den meisten Fällen gar nicht möglich, die Fälschung des Verschlusses zu entdecken. Man denke an die schlechte Beleuchtung, Schnee und Regen, sehr hoch angebrachte Verschlüsse (an Gmm) usw. Um ganz sicher zu gehen, müßte jeder Verschluß mit dem Vermerk auf dem Begleitpapier verglichen werden, denn nur so könnte entdeckt werden, daß ein Dieb einen neuen Verschluß angelegt hat. Wie oft sind auch unterwegs amtlich neue Verschlüsse angelegt worden (auf einem großen Verschiebebahnhofe täglich bis zu fünfzig); die Meldung steckt irgendwo in den Begleitpapieren, oder sie ist verloren oder gar nicht mitgegeben worden. So erwünscht eine scharfe Plombenkontrolle ist; ich fürchte, sie wird nicht den gewünschten Erfolg haben.

Viel Gutes wirken könnten anderseits die Überwachungsausschüsse, wenn in ihnen nicht so oft gegeneinander, sondern nur zur Erreichung des einen großen Ziels gearbeitet würde. Ihren Anregungen müßte entsprochen, Vorschläge, auch wenn sie von jüngeren Mitgliedern ausgehen, müßten ernstlich geprüft werden. Unehrliche Bedienstete müßten unbedingt ausgemerzt, sie dürften nicht, wie in den letzten Jahren, aus falsch angebrachtem Mitleid weiterbeschäftigt werden. Die Arbeiterschaft selbst sollte ihre Ehre darein setzen, unehrliche Mitarbeiter nicht zu dulden. Und in Verbindung damit Einführung, Ausbau und Verschärfung aller möglichen Sicherungsmaßnahmen — so können wir allmählich wieder zu einer Gesundung unseres Eisenbahnwesens kommen.

Menzel, Obergütervorsteher.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Eröffnung der Strecke Celle-Ütze.** Am 1. September J. wird im Eisenbahndirektionsbezirk Hannover die vollspurige 22,54 km lange Teilstrecke Celle-Ütze der Nebenbahn Celle-Braunschweig als Nebenbahn mit den Bahnhöfen IV. Klasse Nienhagen (Kr. Celle), Wathlingen, Bröckel (Kr. Celle) und Ütze (Han.) für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet. Ausgeschlossen ist die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen auf allen vorgenannten Bahnhöfen und auf den Bahnhöfen Nienhagen (Kr. Celle) und Wathlingen auch die Annahme und Auslieferung von Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine feste Rampe erforderlich ist.

— **Berliner Eisenbahner verhindern rechtmäßige Waffentransporte.** Zwischen dem Reichsministerium des Innern und den Berliner Eisenbahnern ist es wegen eines Waffentransportes nach Ostpreußen zu Meinungsverschiedenheiten gekommen. Am 17. d. M. sollten auf dem Stettiner Bahnhof in Berlin 28 Wagen mit militärischen Ausrüstungsgegenständen und Waffen verladen werden, die über Stettin nach Königsberg gehen sollten, und die nach den Ausweisen für die ostpreußische Sicherheitspolizei bestimmt waren. Der Betriebsrat des Stettiner Bahnhofes beanstandete es, daß man für die Sicherheitspolizei 28 Wagen in Anspruch nehme, und verlangte eine Prüfung der Ausweise und der einzelnen Transportwagen. Die Eisenbahner stellten fest, daß neben Uniformen, Stiefeln usw. Infanteriemunition, leichte und schwere Minenwerfer mit Munition, Handgranaten usw. sich in den Wagen befanden. Der Transportführer, ein Leutnant der Sicherheitspolizei, wies daraufhin die Ausweise des Reichsministeriums des Innern vor, aus denen hervorging, daß der aus 28 Güterwagen bestehende Zug nach Stettin und von dort mittels Dampfer nach Königsberg weiter geleitet werden solle. Trotzdem verweigerte der Betriebsrat die Abfahrt des Zuges und ließ zunächst sämtliche Wagen auf verschiedene Gleise bringen, wo sie von Eisenbahnern bewacht wurden. Inzwischen war dem Bezirksbetriebsrat bei der Eisenbahndirektion Berlin Mitteilung gemacht worden und dieser berief eine Konferenz mit Vertretern der drei sozialistischen Parteien ein. Man kam zu dem Beschluß, den Zug nicht abgehen zu lassen.

Vertreter der Eisenbahner begaben sich jetzt in das Ministerium des Innern und erkundigten sich dort, ob die ausgestellten Ausweise echt seien und ob der Inhalt des Zuges für die Sicherheitspolizei in Ostpreußen bestimmt sei. Den Eisenbahnern wurde mitgeteilt, daß der Transport die Genehmigung des Ministeriums habe und daß die Ausrüstungsgegenstände für 6000 Sicherheitspolizisten in Ostpreußen bestimmt seien. Trotz dieser amtlichen Erklärung weigerten sich die Eisenbahner, den Zug, der um 6 Uhr nachmittags Berlin verlassen sollte, zu befördern, da der Sicherheitswehr laut Friedensvertrag Geschütze und Minenwerfer nicht zuständen und sie befürchteten, daß der Transport Königsberg überhaupt nicht erreiche, sondern unterwegs umgeladen werde.

Am 18. d. M. fand darauf erneut eine Konferenz mit den Vertretern des Bezirkseisenbahnerrates, des Betriebsrates vom Stettiner Bahnhof und den Beauftragten der zuständigen Behörden statt, in der nochmals vom Vertreter des zuständigen Ministeriums die Versicherung abgegeben wurde, daß der Transport lediglich für die Sicherheitspolizei in Königsberg bestimmt sei, und die Zustimmung dazu gegeben wurde, daß Vertreter der Berliner Eisenbahner den Transport begleiten und in Königsberg bei der Ausladung überwachen. Die Vertreter der Eisenbahner lehnten diesen Vorschlag aber rundweg ab, obwohl der Vertreter der Eisenbahndirektion Berlin darauf hinwies, daß man schon aus wirtschaftlichen Gründen den Zug nicht länger zurückhalten dürfe. Jeder der 28 beladenen Güterwagen bringe, wenn er rolle, der Eisenbahnverwaltung täglich 800 *M*. Ein längeres Zurückhalten des Zuges bedeute eine empfindliche Schädigung der Eisenbahn. Die Eisenbahner erklärten hierauf, daß in dieser Angelegenheit die wirtschaftlichen Fragen zurücktreten müßten.

Am folgenden Tage fand sodann im Reichstagsgebäude die Konferenz der Spitzenverbände und Spitzenorganisationen des deutschen Gewerkschaftsbundes, der drei sozialistischen Parteien, des Deutschen Eisenbahnerverbandes und des Deutschen Transportarbeiterverbandes statt. Vertreter hatten ferner entsandt die Afa, die Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahner, die Bezirksräte der Eisenbahndirektion Berlin, die Ortsverwaltung des Deutschen Eisenbahnerverbandes Berlin, die Betriebsrätezentrale, der Hauptbetriebsrat der Eisenbahn. Nach längeren Verhandlungen wurde eine Kommission gewählt, die aus Vertretern der Unabhängigen, der Mehrheitssozialisten, des Gewerkschaftsbundes und des Hauptbetriebsrats der Eisenbahn besteht. Bei den Vorverhandlungen über die Festsetzung von Richtlinien wurde ein Einverständnis zwischen den Vertretern der Kommunisten einerseits und des Gewerkschaftsbundes und der Mehrheitssozialisten andererseits nicht erzielt, so daß die Kommunisten an der Aufstellung der Richtlinien nicht mehr teilnahmen. Hinsichtlich der Richtlinien für die Kontrolle der Eisenbahn- und Schiffstransporte wurde beschlossen daß eine Zentralinstanz entsprechende Fragen regeln soll. Diese besteht aus der obengenannten Kommission. Daneben sollen örtliche Überwachungsstellen in den Eisenbahndirektionsbezirken und Hafenstädten geschaffen werden. In Streitfällen soll die Zentralinstanz entscheiden.

Die Kommission ist am 23. d. M. mit der Regierung in Verhandlungen getreten. Auch diese Verhandlungen gestalten sich außerordentlich schwierig: es besteht kaum Aussicht, daß über die von der Spitzenorganisation aufgestellten Richtlinien ein Einverständnis erzielt wird. Wie es heißt, es zwischen den Eisenbahnbetriebsräten und einzelnen Die stellen bereits zu Zwistigkeiten gekommen, da die Eisenba verwaltung auf dem Standpunkt steht, daß das Anhalten ganzen Zügen oder einzelnen Sendungen weit über das ausgeht, was den Betriebsräten durch das Gesetz zugestan ist. So z. B. macht die Eisenbahnverwaltung geltend, durch die Verhinderung des nach Königsberg bestimm Transportzuges ihr bis jetzt ein materieller Schaden von r 92 000 *M* entstanden ist.

— **Ein neuer Deutsch-Niederländischer Personentarif** mit dem 1. September in Kraft. Ende August werden die herigen Tarife aufgehoben, so daß dann vom 1. k. Mts. ab durchgehende Abfertigung von Personen und Gep zwischen den süd- und westdeutschen Stationen und den ländischen Stationen wieder eingeführt wird. Der T trägt dem wechselnden Markkurs dadurch Rechnung, daß Anteile der niederländischen Strecken in neun verschiede Sätzen ausgerechnet sind, von denen jeder einen Buchsta des Alphabets a—i trägt. Diese neun Sätze entsprechen verschiedenen Werte des Markkurses. Welcher von den zelnen Werten jeweilig anzuwenden ist, wird bei größe Schwankungen des Markkurses besonders bekannt gegeben daß der Reisende aus dessen verschiedener Höhe kei Schaden erleidet. Der Preis der einzelnen Fahrt muß jedesmal erst von der Fahrkartenausgabe an Hand des ne Tarifes ermittelt werden. Demzufolge werden auch die Fa karten keinen festen Preisaufdruck tragen, vielmehr w der Fahrpreis erst von der Fahrkartenausgabe bei der A gabe der Fahrkarte eingefügt.

— **Fahrpreisermäßigung zugunsten der Jugendpflege.** während des Krieges aufgehobene, seit etwa Mitte Juni d wieder in Kraft gesetzte Fahrpreisermäßigung zugunsten Jugendpflege wird auf den Strecken der in Preußen-Hes belegenen Reichseisenbahnen unter den zurzeit g tigen tarifarischen Voraussetzungen for unterschiedslos den Jugendorganisationen aller politisch Richtungen gewährt. Die bisherige Beschränkung der Fa preisermäßigung auf solche Vereine, die einem staatlich förderten, besonders bekanntgegebenen Verband für Juge pflege, insbesondere dem Bund Jungdeutschland angehör ist in Fortfall gekommen.

— **Psychotechnischer Kursus.** Der psychotechnische K sus, der vom 6. bis 14. September im psychotechnischen La ratorium der Technischen Hochschule Charlottenburg, Fra hoferstr. 11—12, stattfindet, wird neben einem Überblick ü die bisherigen Leistungen auf dem Gebiet der psychote nischen Eignungsprüfung, deren Bedeutung für das Eisenba wesen auch in dieser Zeitung wiederholt gewürdigt wor ist (vgl. u. a. Nr. 6 und 85, Jahrgang 1919 und Nr. 41/42 Jah 1920), auch eine Einführung in die Theorie und Praxis Prüftätigkeit geben. Die Vorlesungen behandeln die Psyc logie des Jugendlichen, über die Dr. Bobertag vom Zentr institut für Erziehung und Unterricht vortragen wird, wei die krankhaften Störungen im Seelenleben des Jugendlich für welches Thema Geh. Sanitätsrat Dr. Möll gewonnen w den ist. Über die Beziehungen zwischen Betriebswissensch und Psychotechnik wird Prof. Dr. Schlesinger Bericht statten. Die Grundlagen der psychotechnischen Eignungsp fung der Lehrlinge, die Sinnesprüfung, Aufmerksamkeits- u Reaktionsuntersuchungen, die Prüfung intellektueller Fäh keiten, des technisch-konstruktiven Denkens, sowie der mat matischen Veranlagung wird Privatdozent Dr. Moede beha deln, in dessen Hand auch die Leitung der praktisch Übungen gelegen ist, die in engster Verbindung mit einer E führung in die Berechnungs- und Auswertungsverfahren v genommen werden sollen. Über die Erfahrungen in der ka männischen Eignungsprüfung zu berichten, hat Dr. Piorko ski, Dozent an der Verwaltungs-Akademie Berlin, überno men. Zur Ergänzung der Eignungsprüfung an Jugendlich sind Vorträge über Eignungsprüfung an Telephonistinn vorgesehen, sowie über die Straßenbahnerprüfung, über im psychotechnischen Laboratorium der Großen Berlin Straßenbahn in Lichtenberg Betriebsingenieur Tramm v tragen wird. Die Eignungsprüfung im Friseurgewerbe w von Dr. Schulte vom psychotechnischen Laboratorium Hochschule für Leibesübungen behandelt. Um die Bedeutu arbeitswissenschaftlicher Studien für die Eignungsprüfu hervorzuheben, ist eine Vorlesung über psychotechnische A beitsstudien an der Schreibmaschine vorgesehen. Auch s über das Ergebnis von Übungsstudien eine Orientierung geben werden. Folgende Werkschulen und psychotechnisc Prüfstellen sollen besichtigt werden: A. E. G., Brunnenstra A. E. G., Kabelwerk Oberspree, A. Borsig, Ludw. Loew Reichswerk Spandau, Siemens & Halske, Fritz Werner. auf die Bedeutung von psychotechnischen Eignungsstudien

aterialprüfungen hinzuweisen, soll auch das Gebiet der sychotechnik der Reklame behandelt werden, wo Dr. Moede Institut für Wirtschaftspsychologie der Handels-Hochhule Berlin über die psychologischen Bedingungen der Wirkmkeit der Werbemittel an der Hand theoretischer und prakscher Ausführungen vorzutragen übernommen hat. Die Teilhmergebühr für Vorlesungen beträgt 100 M, für Vorlesunn, Übungen und Besichtigungen 200 M. Für die Übungen ist ne begrenzte Teilnehmerzahl vorgesehen. Den Kursteilnehern werden Unterlagen über den Vorlesungskursus, Literarnachweis, Druckvorlagen für psychotechnische Prüfzwecke itgeliefert.

— **Baudirektor a. D. Karl v. Zügel †.** Dem am 14. d. M. Stuttgart infolge eines Schlaganfalls unerwartet rasch aus m Leben Geschiedenen widmet der „Schwäb. Merkur" folnden Nachruf: „Mit ihm ist ein hervorragender Eisenbahngenieur dahingegangen, der sich nicht nur bei seinen Fachnossen wegen seiner Tüchtigkeit und seines liebenswürgen, bescheidenen Wesens großer Wertschätzung erfreute, ndern auch in weiten Kreisen unseres Landes, mit denen er rch seinen Beruf in Berührung kam, seiner trefflichen Chaktereigenschaften wegen hohes Ansehen genoß.

Karl v. Zügel war in Ludwigsburg am 16. Januar 1846 geren. Nach dem Besuch der polytechnischen Schule in Stuttrt in den Jahren 1861—1867 und Ablegung der beiden Staatsüfungen trat er in den Dienst der württembergischen Eisenhnverwaltung, der er 49 Jahre lang in verschiedenen Stelngen als Beamter angehörte. Seine erste Verwendung fand beim Bau der Schwarzwaldbahn in Calw und Pforzheim; den Jahren 1871—1879 war er als Sektionsvorstand bei dem u der Murrbahn und der Bahn Tübingen-Sigmaringen tätig. n 1879—1886 bekleidete er die Vorstandsstellen bei den Beebsbauämtern Dornstetten, Geislingen und Heidenheim. Im hre 1886 wurde er zur Projektierung und Leitung des Baus r strategischen Bahnlinie Sigmaringen-Tuttlingen nach Sigaringen berufen, wo er bei den schwierigen Geländeverhältssen des Donautals, die eine große Zahl von Brücken und nneln nötig machten, Gelegenheit hatte, seine reichen techschen Fähigkeiten zu verwerten. Nachdem er noch von 90—1892 als Vorstand des Betriebsbauamts in Heilbronn tig gewesen und von 1892—1894 die Vorstandsstelle des hnbautechnischen Büros bei der Generaldirektion der Staatssenbahnen bekleidet hatte, wurde er im Mai 1894 als llegialrat zur Generaldirektion berufen. Während seiner jährigen Tätigkeit bei der Generaldirektion wurde unter iner Oberleitung eine große Zahl wichtiger Eisenbahnbauten tworfen und ausgeführt. ... Für die Verbesserung der Wohnrhältnisse der Eisenbahnbeamten zeigte er großes Verändnis und zeichnen sich die unter seiner Leitung erstellten ochbauten, Stationsgebäude, Dienstwohngebäude usw. durch rgfältige Planung und mustergültige Ausführung aus. Neben iner eigentlichen umfassenden Berufstätigkeit widmete er ine Kraft noch dem württembergischen Verein für Baunde, dem er viele Jahre als Mitglied und vier Jahre als schätzter Vorstand angehörte. Im Juni 1916 erfolgte nach jähriger Dienstzeit seine Zuruhesetzung, bei welchem Anlaß m der Titel eines Baudirektors verliehen wurde. Vier hre war es ihm noch vergönnt, den Ruhestand an der Seite iner mit ihm in schönster Harmonie verbundenen Gattin zu rleben."

Österreich.

— **Vermehrung des Zugverkehrs nach dem Salzkammergut d Tirol.** Um die Rückkehr der Sommergäste aus dem Salzmmergut und Tirol zu erleichtern, hat das Staatsamt für Verhrswesen eine Vermehrung der Schnell- und Personenzüge rfügt. In der Zeit vom 23. August bis 18. September wird glich ein Frühschnellzug von Wien mit direkten Wagen ch Bad Ischl, Aussee, Salzburg und Innsbruck verkehren; erdies wird die Zahl der Personenzüge auf diesen Strecken der Zeit vom 23. August bis 18. September vermehrt werden. der Gegenrichtung aus dem Salzkammergut und Tirol nach ien wird gleichfalls täglich ein Schnellzug mit durchufenden Wagen geführt werden und die Zahl der Personenge erhöht.

— **Ausbau der steirischen Wasserkräfte.** Die Gesellschaft r Vorbereitung des Ausbaues der steirischen Wasserkräfte absichtigt, wie die „Grazer Tagespost" meldet, die Wasseräfte der Sölk vom Quellgebiete bis zum Wehr der Feltrillischen Säge bei Stein an der Enns zur Gewinnung elekischer Kraft auszunützen. Die elektrische Kraft soll zur nterstützung der an der Mur und Enns zu errichtenden Großaftwerke dienen.

Ungarn.

— **Vollversammlung des Eisenbahn- und Schiffahrtklubs.** Ende März d. J. hat der ungarische Eisenbahn- und Schiffahrtklub unter überaus reger Beteiligung seiner Mitglieder seine ordentliche Vollversammlung abgehalten. Den Vorsitz führte Präsident Kornél v. Tolnay, der in seiner Rede auf die Schrecken der Bolschewistenherrschaft hinwies, welche in dem abgelaufenen Jahre mit den Mitteln des Terrors die bürgerliche Gesellschaftsordnung aufwühlte, die Freiheit, Zivilisation und den nationalen Geist in Trümmer schlug. In diesem Zeitabschnitt waren auch die Beamten des Verkehrswesens, die stets auf dem Boden der Vaterlandsliebe und Pflichttreue gestanden hatten, zur stummen Untätigkeit verurteilt. Dasselbe Los war auch dem ungarischen Eisenbahn- und Schiffahrtklub beschieden. Nachdem der Präsident die versammelten Mitglieder zur Einigkeit, zum Zusammenwirken aller Kräfte und zur Pflege der nationalen Gesinnung ermahnt hatte, nahm die Generalversammlung den ihr vorgelegten Jahresbericht zur Kenntnis, dem wir die folgenden wichtigeren Stellen entnehmen:

Die Einnahmen betrugen im verflossenen Geschäftsjahre 511 685 K., die Ausgaben und sonstigen Auslagen 497 062 K., es verblieb mithin ein Überschuß von 14 623 K. Veranschlagt wurden für das Jahr 1920: 571 531 K. Einnahmen und 569 710 K. Ausgaben, so daß sich ein Überschuß von 1821 K. ergeben würde. Die Wirksamkeit des Klubs war infolge der politischen Umwälzungen erheblich gehemmt. Als nach dem Sturz der Räterwirtschaft das Privateigentum wieder in seine Rechte trat, harrte der Tätigkeit des Klubs in erster Reihe die Wiederherstellung der aufgewühlten Rechtsordnung und Rechtsstetigkeit. Trotz dieser Hindernisse hatte die Leitung des Klubs besonders auf dem Gebiete der Wohlfahrtseinrichtungen — namentlich zur Linderung der aus den besetzten Gebieten geflüchteten Eisenbahner — nach Tunlichkeit ersprießliche Tätigkeit entfaltet.

Am 2. Mai hielt der Klub unter Vorsitz des Vizepräsidenten Garibaldi Pulszky abermals eine außerordentliche Vollversammlung ab, in welcher der Sekretär des Klubs, Dr. Eugen Holl zunächst den Vorschlag des Ausschusses über die schwebende Frage der Erhöhung der Mitgliederbeiträge mitteilte. In diesem Vorschlage wurde auf die andauernde Preissteigerung aller Materialien, ferner auf die heutige Geldentwertung und die damit verbundene Gehaltssteigerung des Personals des Klubs verwiesen. Auch wurde im Vorschlage erwähnt, daß die Beheizung und Beleuchtung der Klubräume, die Beschaffung der teuren in- und ausländischen Tages- und Fachblätter, die Erhöhung der Druck- und Papierpreise, welche die Kosten des Fachblattes des Klubs im erheblichen Maße beeinflussen, ferner die Aufrechterhaltung und Ausbesserung des Klubgebäudes mit solchen Kosten verbunden sind, daß zur Erhöhung der Mitgliedergebühren nunmehr geschritten werden muß. Nach Annahme des Antrages auf Erhöhung der Mitgliederbeiträge und entsprechender Abänderung der Statuten wurden die Neuwahlen des zurückgetretenen Vorstandes vorgenommen. Es wurden gewählt zum Präsidenten: Staatssekretär und Leiter des Eisenbahn- und Schiffahrt-Oberinspektorats Karl Horváth, zu Vizepräsidenten Hofrat Karl Haich, Betriebsdirektor der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn, ferner Péter Sényi, Direktor der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrt-A.-G., und Gabriel Csorba, Betriebsleiter der Königl. ung. Staatsbahnen.

Der neugewählte Präsident hielt hierauf seine Antrittsrede, in der er in warm empfundenen Worten für das ihm entgegengebrachte Vertrauen dankte. Er erwähnte unter anderem, daß der Klub vor neue Aufgaben gestellt wird, und eine zielbewußte, rastlose Tätigkeit beginnen muß; denn es gilt harte Kämpfe auszufechten; doch hoffe er die in den Grundsatzungen des Klubs niedergelegten Bestrebungen und Ziele unterstützen und ihnen zum Siege verhelfen zu können. Diese Ziele könnten jedoch nur durch Mitarbeit und Zusammenwirken aller Mitglieder erreicht werden. Er versicherte schließlich, stets ein Förderer und Träger des nationalen Geistes und der liberalen christlichen Weltanschauung sein zu wollen und sich auch redlich zu bemühen, daß die Mitglieder des Klubs nach vollbrachter Dienstpflicht im Klub gemütveredelnde Zerstreuung finden. — Nachdem der Präsident alle Mitglieder — ohne Rücksicht auf ihre Rasse, Religion und Nationalität — zur Eintracht, Brüderlichkeit und Pflege des nationalen Geistes ermahnt hatte, wurde die Vollversammlung unter lebhaften Eljenrufen auf den Präsidenten geschlossen.

B. W.

— **Funkentelegraphische Verbindung zwischen Budapest und Paris.** Zwischen der ungarischen und französischen Postverwaltung ist ein Übereinkommen geschlossen worden, welches das Ziel verfolgt, zwischen Budapest und der Pariser

funkentelegraphischen Station eine regelmäßige funkentelegraphische Verbindung einzurichten. In erster Reihe werden Staats- und dringende Privattelegramme befördert und in zweiter Reihe Handelstelegramme in Rücksicht genommen.

Die Gebühren sind dieselben wie die der gewöhnlichen Telegramme. Ein ähnliches Übereinkommen ist mit Spanien ins Leben getreten. Derzeit werden auch mit anderen Staaten entsprechende Verhandlungen gepflogen.

— **Budapester Straßenbahngesellschaft.** Die Direktion dieser Gesellschaft hat die Bilanz für die Jahre 1918 und 1919 festgestellt; sie ergibt einen Verlust von 229 747 K. Die Gesellschaft wird mithin für diese beiden Jahre keine Dividende bezahlen. Im Sinne des Gesetzart. I 1920 wird das Recht eingeräumt, daß die Unternehmungen ihren rechtmäßigen Besitzern zurückgegeben werden. Auf dieser Grundlage hat die Direktion bei der Regierung die entsprechenden Schritte unternommen.

Allgemeines.

— **Elektrizität aus der Luft.** Die die Erde umgebende Atmosphäre ist der Sitz einer elektrischen Ladung, deren Ursprung verschieden gedeutet wird, und zwar ist sie, wie sich durch Versuche nachweisen läßt, positiver Natur, während die Eigenladung der Erde negative Elektrizität darstellt. die „D. Allg. Ztg." berichtet, hat es nun nicht an Vorschlä gefehlt, diese Spannungsunterschiede zwischen dem e elektrischen und dem luftelektrischen Feld wirtschaftlich zuwerten. Insbesondere Professor Ewald F. W. Rasch bereits seit einigen Jahren dafür eingetreten, durch „ mische Fernkraftwerke" die thermoelektrischen und elek magnetischen Kräfte des Weltalls aufzufangen. Der H burger Paulsen hat kürzlich gleichfalls Vorschläge hie ausgearbeitet. Nun wird von einem Plan des deutsch-böh schen Technikers Gustav Weutner in Bilin, die atmos rische Elektrizität für technische Zwecke nutzbar zu mac berichtet. Das System Weutners unterscheidet sich von des Hamburgers Paulsen, welcher gasgefüllte Metallfes ballons emporläßt, um atmosphärische Elektrizität daran sammeln, dadurch, daß an die Stelle der Ballons 12 m h Masten treten, welche kleine, mit zahlreichen Spitzen sehene Metallkugeln tragen. Das System ist äußerst einf Bei einem Versuch wurde gleichzeitig ein kräftiges Ala werk und eine Glühlampe durch die Elektrizität eines Ma betrieben; die Spannung betrug 300 bis 1500 Volt.

Bei allen diesen Plänen darf allerdings nicht außer acht lassen werden, daß es immerhin noch recht fraglich ist, o in absehbarer Zeit gelingt, die kosmische Elektrizitä nennenswertem Umfang uns dienstbar zu machen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 100 vom 14. August 1920 an die Mitglieder Satzungsausschusses, betreffend Bericht über die geschäftl Tätigkeit im Verein (abgesandt am 18. August d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover.

Am 1. September 1920 wird die normalspurige Teilstrecke Celle-Uetze der Nebenbahn Celle-Braunschweig als Nebenbahn mit den Bahnhöfen IV. Klasse Nienhagen (Kr. Celle), Wathlingen, Bröckel (Kr. Celle) und Uetze (Han.) für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet.

Ausgeschlossen ist auf den Bahnhöfen Nienhagen (Kr. Celle) und Wathlingen die Annahme und Auslieferung von Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine feste Rampe erforderlich ist. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auf allen vorgenannten Bahnhöfen ausgeschlossen.

Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Hannover, den 18. August 1920. (812)
Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Reichseisenbahnen.

Am 1. September 1920 wird der an der Stahringen-Friedrichshafener Bahn zwischen den Stationen Nußdorf und Oberuhldingen-Mühlhofen errichtete Haltepunkt Birnau-Maurach in Betrieb genommen. Er ist vorerst nur für den Personenverkehr eingerichtet.

Karlsruhe, 18. August 1920. (811)
Eisenbahn-Generaldirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Südbahn-Gesellschaft.

Die Abfertigungsbefugnisse der in Km. 161.371 der Linie (Maribor)-Klagenfurt-Innichen-(Franzensfeste) zwischen den Stationen Föderlach-Faakersee und Villach-Hauptbahnhof gelegenen Güterladestelle St. Magdalena werden vom 7. August 1920 dahin erweitert, daß in dieser Güterladestelle die Auf- und Abgabe von Frachtgutsendungen in ganzen Wagenladungen der nachstehend angeführten Firmen stattfinden wird und zwar:

1. The Kellner Partington Paper Pulp Company Limited in Manchester, General-Repräsentanz für Österreich, und
2. Körner-Werke, Ges. m. b. H. in Villach.

Stückgüter, Leichen, lebende Tiere, explosionsgefährliche Gegenstände und Güter, zu deren Manipulation besondere Einrichtungen benötigt werden, sind von der Auf- bzw. Abgabe ausgeschlossen. (813)

4. Güterverkehr.

Badisch-Pfälzischer Güterverkehr.

Auf den 20. Oktober 1920 treten die Entfernungen für Kehl und Kork außer Kraft. Sie werden von diesem Zeitpunkte ab gebildet für Kehl durch Anstoß von 14 km, für Kork durch Anstoß von 9 km an die Entfernungen Appenweier.

Karlsruhe, 19. August 1920. (8
Eisenbahn-Generaldirektion.

Badisch-Bayerischer Güterverkeh
Tarif vom 1. Dezember 1909.

Mit sofortiger Gültigkeit wird Station Krozingen Kyanisieranstalt den Tarif aufgenommen. Derselbe wie folgt zu ergänzen:

1. Verzeichnis der am Tar beteiligten Bahnen.

Seite 4 unter A nachzutragen:

„6. b) Nebenbahn Krozingen-Müns tal-Sulzburg."

2. Kilometertafel II.

Seite 3—52 des Nachtrags IV. U g) Stationen der Deutschen Eisenba Betriebs-Gesellschaft A.-G., Betri direktion Karlsruhe nachzutragen:

„2. Nebenbahn Krozingen-Münstertal-Sulzburg.

Nach und von	den bayerisch Stationen
	Kilometer
Krozingen Kyanisieranstalt 6 K, WA, Zu 49, Bes.	Die Entfernun werden du Anstoß von 4 an die Ent nungen von I zingen gebild

3. Berichtigung. Bei den ba Stationen Gabelbach, Nersingen Vöhringen ist die Dienstbeschränk „OK" zu streichen.

München, den 17. August 1920. (8
Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium,
Zweigstelle Bayern, in München.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 62 | Berlin, den 28. August 1920. | LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen,** beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 16 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 80 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 90 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 62. Berlin, den 28. August 1920. LX. Jahrgang.

Inhalt:

Die Geschichte der bulgarischen Eisenbahnen.

(Schluß aus Nr. 61.)

c) Die äußere Entwicklung des Eisenbahnnetzes bis 1900.

Wie bereits oben erwähnt, wurde 1885 die Linie Rustschuk-Warna vom Staate übernommen und 1888 die Orientstrecke Zaribrod-Sofia-Wakarel-Sarambey in Staatsbetrieb genommen. Nach der Vereinigung mit Ostrumelien 1886 befanden sich auf bulgarischem Boden noch die bei Sarambey anschließende Strecke der Gesellschaft der Orientbahnen bis zur Grenzstation Mustapha Pascha (Swilengrad) mit einer Zweigbahn Tirnowo Seimer-Jambol im Betrieb.

Das erste Ziel der bulgarischen Eisenbahnpolitik ging dahin, die Erzeugnisse des fruchtbaren Tundschabeckens, die nebst der Ausfuhr aus der Maritzaebene ihren Weg über die Strecken der Orientbahnen nach dem türkischen Hafen Dedeagatsch nahmen, dem bulgarischen Hafen Burgas am Schwarzen Meere zuzuführen. Man baute daher die Strecke Jambol-Burgas. (Gesetz vom Jahre 1887 über die Aufnahme von Vorarbeiten, vom Jahre 1888 über die Kreditbewilligung, Ausführung in Staatsregie unter Zuhilfenahme der Landesbewohner und des Militärs, eröffnet 1890.) Der beabsichtigte Zweck wurde allerdings durch die Tarifpolitik der Orientbahnen vereitelt, der Kampf fand erst mit ihrer Verstaatlichung 1908 ein Ende.

Nunmehr bestand das bulgarische Staatsbahnnetz aus den drei getrennten Strecken Rustschuk-Warna, Zaribrod-Sarambey und Jambol-Burgas; zwischen die beiden letzteren schob sich die Orientgesellschaft. Dieses Netz zusammenzuschließen, mußte das nächste Ziel sein.

Mit Gesetz vom Jahre 1888 bewilligte die Sobranje den Bau der sogen. Zentralbahn Küstendil-Sofia-Plewna-Warna, und nach Aufnahme der großen Staatsanleihe 1892 konnte mit dem Bau begonnen werden. Durch diese Bahn wurden die beiden Netze der oben genannten Strecken verbunden, das fruchtbare Küstendiler Becken und die Kohlenlager von Pernik an das Verkehrsnetz angeschlossen und der Ausfuhr aus der bulgarischen Donauebene der Weg über den Hafen Warna an Stelle der rumänischen Donauhäfen Braila und Galatz gebahnt. Das Werk wurde in mehreren Abschnitten vollendet: Sofia-Pernik 1893, Pernik-Radomir 1897 (Radomir-Küstendil mußte zunächst zurückgestellt werden), Sofia-Roman 1897, Roman-Schumla 1899, Schumla-Kaspitschan (Anschlußpunkt an die Strecke Rustschuk-Warna) 1895. Die Linienführung durch das Iskertal von Sofia nach Roman wurde zuerst von dem Balkanforscher Kanitz empfohlen, der auch das Iskertal zum ersten Male kartierte. Auf die Linienführung von Roman bis Kaspitschan nahm der als Gutachter bestellte deutsche Eisenbahnbauinspektor Schürmann maßgebenden Einfluß. Im Zusammenhang mit der Zentralbahn wurde auf Grund eines Sondergesetzes die Ausgangsstrecke Gebedsche-Dewna der späteren Dobrudschalinie 1898 außerhalb des Programms von 1894 eröffnet, 1899 die Transportbahn Jasen-Somowit als erste Zweigbahn nach der Donau angekauft und 1900 der nördliche Zweig der sogen. Balkanquerbahn von Rustschuk nach Tirnowo eröffnet. Äußerlich kam diese tatkräftige Förderung der Verkehrsfrage durch das 1894 berufene Ministerium in dem Anwachsen des Netzes von 383,8 km im Jahre 1888 auf 528,6 km im Jahre 1893 und 1174,5 km im Jahre 1900 zum Ausdruck.

Dieser erfreuliche Tatendrang verleitete jedoch die damalige Regierung zu einem Unternehmen, das die Ursache zu ihrem Sturze wurde und ihr einen wenig rühmlichen Ausgang verschaffte. Unter die Pläne, die dem Ausbau des Netzes 1894 zugrunde gelegt wurden, gehörte auch der Bau der sogen. Parallelbahn, einer Verbindung von Sarambey, dem östlichen Endpunkt der staatlich betriebenen Orientstrecke mit Jambol, dem westlichen Endpunkt der vom Staatsbahnnetz getrennten Strecke Jambol-Burgas. Sie sollte eine Wettbewerbslinie der Orientbahn werden und den Hafen Dedeagatsch ausschalten. Im Kampf mit dem europäischen Großkapital, das hinter der Orientbahngesellschaft stand, erlitt jedoch das Ministerium eine Niederlage, der Bau mußte eingestellt, die bereits fertiggestellte Teilstrecke Tschirpan-Nowa Sagora — im Widerspruch mit dem Eisenbahngrundgesetz vom Jahre 1884 — der Gesellschaft in Betrieb übergeben und von dem Bau weiterer Bahnen infolge der eingetretenen Finanzkrise abgesehen werden.

d) Der Stillstand 1900—1906, die Verstaatlichung der Orientbahnen und die weitere Entwicklung bis zum Balkankrieg 1912.

Der Stillstand dauerte 6 Jahre, bis die finanzielle Gesundung eingetreten war. Dann aber setzte die Bautätigkeit mit dem

Bau der Nebenbahnen Simnitza-Sliwen (1907) und der Donauzweigbahn Lefski-Swischtoff (1909) und der Verlängerung der Zentralbahn nach der mazedonischen Grenze von Radomir über Küstendil nach Güschewo (1910) wieder ein.

Das Hauptinteresse aber wandte sich 1908 der Verstaatlichung der auf bulgarischem Boden liegenden Strecken der Orientbahnen zu. Diesem langgehegten nationalen Wunsche, der durch die den bulgarischen Wirtschaftsinteressen entgegenstehende Tarifpolitik der Orientbahngesellschaft immer neue Nahrung fand, kam der jungtürkische Aufstand 1908 zu Hilfe. Man besetzte, als in diesem Jahre ein Streik der Bahnangestellten der Orientbahnen ausbrach, kurzerhand die der Gesellschaft gehörigen Strecken im September 1908 und erreichte die Anerkennung dieses Vorgehens in dem russisch-türkischen Protokoll vom März 1909. Ein eigenartiges Dokument: Rußland verzichtet auf 40 Jahresraten der ihm aus dem Berliner Vertrag von 1878 zustehenden Schuld, Bulgarien nimmt bei Rußland eine Anleihe von 82 Mill. Lewa, hiervon bezahlt Bulgarien 43,3 Millionen an die Orientbahngesellschaft (140 000 Lewa/km) für die Verstaatlichung und wird von Rußland als Königreich anerkannt.

Mit verdoppeltem Eifer wurde nun an die Vollendung des Programms des Gesetzes vom Jahre 1894 und des Ergänzungsgesetzes vom Jahre 1897 herangegangen. Die Balkanquerbahn*), deren Linienführung nach jahrelangen Kämpfen eine wenig glückliche Lösung gefunden hatte, wurde 1910 in ihrem nördlichen Teile von Tirnowo bis Boruschtiza 1913 von Boruschtiza bis Stara Sagora eröffnet. 1910 wurde die Strecke Dewne-Dobritsch an der Dobrudschagrenze vollendet und in demselben Jahre Philippopel mit Tschirpan und damit mit Burgas verbunden. Endlich schloß man die Fabrikstadt Gabrowo 1912 an die Balkanquerbahn an, nunmehr fehlte nur noch der Ausbau der Nordwestecke Bulgariens, der Anschluß der Donauhäfen Widin und Lom Palanka an das Netz. Von Jahre 1906 bis 1912 wuchs das Staatsbahnnetz einschl. der Verstaatlichungen von 1175,8 auf 1948,4 km.

e) Die Finanzgebarung der bulgarischen Staatsbahnen bis zum Beginn des Weltkrieges.

Das Anlagekapital der bulgarischen Staatsbahnen betrug 1888 68,6 Mill. Lewa (1 Lewa = 1 Fr.), 1912 zu Beginn des Balkankrieges 304,8 Mill. Lewa. Die Roheinnahmen wuchsen in dem gleichen Zeitraum auf 1 km von 2571 auf 12 730 Lewa und der Reinüberschuß von 243 auf 5371 Lewa. Die Verzinsung des Anlagekapitals war dabei nur sehr gering. Sie betrug in den ersten 10 Jahren nicht 1 % und stieg bis 1911 auf 3,56 %. Eine allmähliche Steigerung war zu erwarten. Die dringend notwendige Erneuerung des Oberbaues und die Anlage der Streckensicherung stellte große Ausgaben in Aussicht**). Die kilometrischen Baukosten pflegten äußerst niedrig gehalten zu werden. Sie betrugen bei den vom Staate erbauten Bahnen im Durchschnitt 120 192 Lewa/km und bewegten sich zwischen 43 500 und 257 112 Lewa/km, eine im Verhältnis zu den technischen Schwierigkeiten kleine Summe.

Sämtliche Ausgaben für die Staatsbahnen sind bis 1909 einschließlich durch Staatsanleihen gedeckt, deren Zinsfuß entsprechend der wirtschaftlichen Erstarkung des Landes von 6 % bei den drei ersten Anleihen vom Jahre 1888, 1889 und 1892 auf 5 % der Anleihe vom Jahre 1904 und 4½ % vom Jahre 1907 und 1909 sank. Die Verstaatlichungsanleihe wurde zu 4¾ % abgeschlossen. Im Jahre 1914 wurde von der Berliner Discontogesellschaft eine 5proz. Anleihe von 500 Mill. Lewa abgeschlossen, für die der Gesellschaft abgesehen von anderen Zugeständnissen die Fortsetzung der Balkanquerbahn von Michailowo über die Rhodopen nach Porto Lagos konzessioniert wurde.

Die Gütertarife wurden nach dem Ausbau der Häfen Warna und Burgas auf die Begünstigung dieser beiden Häfen für Ein- und Ausfuhr zugeschnitten. Der 1901 eingeführte Tarif ist ein Staffeltarif mit Klassengut- und einer Reihe von Ausnahmetarifen, deren Sätze sich je nach der Entfernung zwischen 30 und 15 Stotinki (Centimes) für 1 km bei Eilgut und 15 und 3 Stotinki bei Frachtgut bewegten.

Im Personenzugverkehr waren für die durchgehende Verbindung die Verbandstarife maßgebend, früher 14, 10½ und 7 Cts., später 11, 8 und 5 Cts. An Stelle der Einheitstarife von 14, 8,7 und 4,5 Cts. und 12, 7 und 4 Cts. für den innerbulgarischen Verkehr trat ebenfalls ein Staffeltarif, dessen Sätze zwischen 8, 6 und 4 Stotinki für eine Entfernung von 1—50 km und 5,2, 3,9 und 2,6 Stotinki für mehr als 700 km Entfernung schwankten. Die Tarife wurden 1913 um 5 %, 1914 um weitere 10 %, 1917 um weitere 30 % und 1918 um weitere 50 % erhöht.

f) Vom Balkankrieg zum Weltkrieg und zum Frieden von Neuilly.

Der Balkankrieg traf das bulgarische Eisenbahnwesen in einem Zustand beginnender innerer Erstarkung und weitausgreifender äußerer Erweiterung. Noch während des Balkankrieges wurde die Balkanquerbahn vollendet und die Strecke Mesdra-Lom mit der Zweigbahn Boitschinofzi-Ferdinand dem Betriebe übergeben und die Fortsetzung dieser Erschließung der Nordwestecke durch die Strecke bis Widin in Angriff genommen. Im Bau befand sich ferner Tulowo-Kasanlâk. Im Frieden von Bukarest 1913 ging ein Drittel der Dobrudscha verloren und damit der nördliche Teil der Strecke Dewna-Dobritsch. Dafür erhielt Bulgarien den Zugang zum Ägäischen Meere und durch die Verhandlungen mit der Türkei zum Beginn des Weltkrieges die Verbindungsstrecke Kuleli Burgas-Dedeagatsch bis zur neuen Grenze mit Griechenland bei der Station Oktschilar in der Richtung nach Saloniki. Diese letztere teils der Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen (bis Dedeagatsch), teils der Société Jonction Salonique-Constantinople gehörige Strecke wurde im Weltkrieg verstaatlicht. Das bulgarische Netz erreichte damit eine Länge von 2594 km.

Abgesehen von der bulgarischen Bautätigkeit in Mazedonien, entstanden im Königreich selbst während des Weltkrieges folgende 60 cm-Schmalspurbahnen: Radomir-Dupnitza-Lewunowo mit einem Zweig ins Strumitzatal (etwa 300 km), Kaspitschan-Silistria, von Ischiklar (an der Strecke Rustschuk-Warna) nach Tutrakan, letztere nur teilweise vollendet ebenso wie die vollspurige Linie Tscherwenbreg-Rahowo (a. d. Donau).

Durch kgl. Ukas vom März 1918 wurden die Mittel für die Strecken Güschewo-Kriwa Palanka-Kumanowo und Küstendil-Zarewo Selo-Kotschana-Stip-Gradsko zum Anschluß an das mazedonische Netz und für den Ausbau der Feldbahn Radomir-Lewunowo zur Vollbahn bewilligt.

Der Friede von Neuilly vom 27. November 1919 hat diesen Plänen einstweilen ein Ziel gesetzt. Im Westen hat sich Serbien durch Verschiebung der Grenze nach Osten die strategische Sicherung seiner Timoktalbahn verschafft, die ehedem unter den bulgarischen Geschützen lag. Weiter südlich schneidet nach dem Wortlaut des Friedensvertrages die Grenze künftig östlich Zaribrod die Orientstrecke, Bulgarien verliert also einige Kilometer dieser Strecke. Die Strecke Sofia-Güschewo wird von den Abtretungen im Kreise Trn nicht berührt, dagegen wird die genannte Feldbahnstrecke Radomir-Lewunowo westöstlich geschnitten, und ihre Seitenlinie nach Petritsch und Strumitza fällt an Serbien. Im Süden wird Bulgarien vom Ägäischen Meer abgeschnitten, statt der geplanten großen

*) Vgl. einen demnächst im „Zentralblatt der Bauverwaltungen“ erscheinenden Aufsatz „Die Balkanquerbahn von Tirnowo nach Stara Sagora“.

**) Über den technischen Zustand der bulgarischen Eisenbahnen und ihre Leistungen während des Weltkrieges vgl. einen in den nächsten Nummern der „Verkehrstechnischen Woche“ erscheinenden Aufsatz „Erinnerungen an die Balkanstrecke und das bulgarische Eisenbahnwesen“.

Rhodopenbahn Michailowo-Porto Lagos will man sich mit einer Stichbahn bis zur neuen Grenze begnügen. In der Dobrudscha wird Rumänien die Annexion von 1913 bestätigt.

Die verkehrspolitischen Bestimmungen des Friedensvertrages von Neuilly, Artikel 236—244 decken sich dem Wortlaute nach mit den Artikeln 365—371 und 375 des Vertrages von Versailles: Durchfuhr von Gütern der Ententemächte nach der Meistbegünstigungsklausel; Unterwerfung unter ein Abkommen, das an Stelle des Berner Übereinkommens von den Ententemächten abgeschlossen wird, sofern es innerhalb 5 Jahren nach Friedensschluß in Kraft tritt; keine höheren Sätze für den Durchgangsverkehr als für den Binnenverkehr und mindestens die gleichen Geschwindigkeiten; Begünstigungsklausel für den Auswandererverkehr nach Ententehäfen; Verpflichtung einwandfreier Behandlung des rollenden Materials der Entente, Verpflichtung, eine innerhalb 10 Jahren nach Friedensschluß einzuführende durchgehende Güterzugbremse zu übernehmen; Verpflichtung über Einwandfreie Beschaffenheit der abzutretenden Strecken und des rollenden Materials (Stichtag 29. September 1918); endlich Bestimmung über Neuregelung des Grenzverkehrs und Verpflichtung zur Übernahme von Ententetransporten der bewaffneten Macht.

Am 10. Oktober 1918 wurden die Organe der deutschen Feldeisenbahnverwaltung in Sofia durch eine französische Kommission abgelöst. Die Orientstrecke wurde innerhalb Serbiens zerstört, und der durchgehende Verkehr ist bis heute (Juli 1920) nicht wieder aufgenommen. Nachrichten dringen nur spärlich aus Bulgarien zu uns, der Güterverkehr ist auf die Donau angewiesen. Durch einen von kommunistischen Elementen angezettelten Streik wurde das Verkehrsleben stark erschüttert. Nunmehr aber scheint es, als ob unter der absoluten Mehrheit einer rein agrarischen Regierung Ruhe eingekehrt ist, die erste Bedingung für die Wiedergenesung des Landes.

Schrifttum: 1. Dimtschoff, Das Eisenbahnwesen der Balkanhalbinsel, Bamberg 1894. — 2. Karosseroff, Zur Entwicklung der bulgarischen Eisenbahnen, Erlangen 1907. — 3. Simeonoff, Die Eisenbahnen und Eisenbahnpolitik in Bulgarien, Halle 1909. — 4. Dantschoff, Das Eisenbahnwesen in Bulgarien, Leipzig 1917. — 5. Zeitschrift des bulgarischen Architekten- und Ingenieurvereins. — 6. Sammlung verkehrstechnischer Fragen (bulg.). — 7. Kanitz, Donaubulgarien und der Balkan, Leipzig 1875/79 und 1880. — 8. W. K. Weiß-Bartenstein, Bulgariens volkswirtschaftliche Entwicklung, Berlin 1913. — 9. Kunzer, Bulgarien, Gotha 1919. — 10. Traité de paix entre les Puissances alliées et associées et la Bulgarie et Protocole signé à Neuilly sur Seine le 27. Novembre 1919, Paris 1920.

Die Zweckmäßigkeit des Haftpflichtgesetzes.*)

Von Oberstaatsbahnrat Dr. Wilhelm Kowarz, Linz a. D.

Die deutschen und die österreichischen Eisenbahnen haben unter den Härten des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes ungemein schwer zu leiden, und jeder, der in der Praxis steht, könnte eine Unzahl von Fällen aufzählen, in denen die Bahnunternehmung bestimmt ungerechtfertigt sehr hohe Entschädigungsbeträge bezahlen mußte. Dazu kommt, daß beide Staaten mehr denn je auf Sparsamkeit angewiesen sind, und daß besonders im Deutschen Reiche aus den erträgnisreichen Staatsbahnen notleidende Unternehmungen geworden sind.

Das Haftpflichtgesetz ist wenigstens bei uns in Österreich zu einem Zeitpunkte geschaffen worden, in dem die weiten Kreise der Bevölkerung dem Verkehre auf der Eisenbahn mit Dampfkraft genau so mißtrauisch und ängstlich gegenüberstanden, wie die meisten heute der Luftschiffahrt gegenüberstehen. Damals zählte wohl auch noch die Eisenbahnfahrt mehr oder minder zum Luxus und galt im allgemeinen als gewagtes Unternehmen. Der Betrieb steckte noch in den Kinderschuhen, die Sicherheitsvorkehrungen waren auf ein Mindestmaß beschränkt, der Bau und die Betriebsführung lagen fast ausschließlich in den Händen privater Unternehmer. Heute ist die Eisenbahn ein unentbehrliches Beförderungsmittel für jedermann geworden, die Sicherheitsvorkehrungen sind nach dem Höchststande der neuesten Wissenschaft ausgebildet, und der Bau und Betrieb ruht fast ausschließlich in den Händen des Staates. Eine Eisenbahnfahrt zählt heute zu den täglichen Ereignissen, und mit den Einrichtungen der Eisenbahn ist jedermann vertraut. In dieser Beziehung ließe sich noch eine lange Reihe von Gründen über die Änderungen der Verkehrsverhältnisse von damals und heute vorbringen, doch setzen wir sie alle bei unserem Leserkreise als bekannt voraus und gehen daher darüber hinweg.

Hat es unter solchen Umständen noch einen Zweck, so harte Bestimmungen wie die des Haftpflichtgesetzes den Eisenbahnunternehmungen aufzuerlegen und ihre Wirtschaftlichkeit dadurch arg zu gefährden? Der doppelte Zweck, der den Gesetzgebern vorschwebte, durch das Haftpflichtgesetz die Bahnunternehmungen zu zwingen, die größten Vorsichtsmaßregeln in Bau und Betrieb zu beobachten und den Reisenden wenigstens vor Elend und Not zu schützen, ist heute für den Bestand des Gesetzes gewiß nicht mehr ausschlaggebend. Durch den Staatsbetrieb ist es gewährleistet, daß nicht schnöder Eigennutz die gebotene Vorsicht im Bau und Betrieb verdränge. Der Reisende könnte aber auch im Wege der Versicherung vor jedem Schaden bewahrt werden. Das Versicherungswesen wurde seither in allen Zweigen derart fein ausgebildet und vervollkommnet, daß es jedenfalls nicht zu den Ungereimtheiten gezählt werden kann, wenn wir beantragen, die Haftpflicht der Eisenbahnen, und zwar nicht nur für körperliche Verletzungen und Tötungen von Reisenden, sondern überhaupt auch die Haftpflicht der Eisenbahnunternehmungen für den Verlust, die Beschädigung oder Verminderung der Güter im Wege der Versicherung durchzuführen.

Wenn wir zunächst den Fall der Haftpflicht für die Verletzung und Tötung von Personen (österr. Gesetz vom 5. März 1869 RGBl. Nr. 27 und Novelle zu diesem Gesetze vom 12. Juli 1902 RGBl. Nr. 147) betrachten, so hat gerade in Nr. 39 dieser Zeitung Gerichtsassessor Dr. Fritz Zimmermann in seiner Abhandlung über „die Rentenkampfneurose“ nachgewiesen, wie schädlich die Begehrlichkeit bei den Verletzten auf die Heilung etwaiger durch einen Unfall verursachter geistiger Störungen einwirkt, und es liegt doch nichts näher, als einfach die Aufhebung dieser längst überholten, unwirtschaftlichen Gesetze zu verlangen. Wenn der Reisende gezwungen wird, gleich bei Lösung einer Fahrkarte auch eine Versicherung auf einen Mindestbetrag einzugehen, und wenn es ihm weiter frei steht, den Betrag der zu zahlenden Entschädigung durch Lösung von Zusatzkarten beliebig zu erhöhen, so wird dem Verlangen nach Schadloshaltung des Reisenden auf die weitestgehende und einwandfreieste Weise Rechnung getragen. Der Staat könnte diese Versicherung selbst durchführen und hierdurch aus der bisher so unwirtschaftlichen Haftpflicht sogar noch ein vorteilhaftes Geschäft machen, zumal durch die Zwangsversicherung ganz bedeutende Beträge hereingebracht werden könnten. Der Reisende wüßte von vornherein, mit welchen Beträgen er zu rechnen hat, und es gäbe für ihn keine Aufregungen, die seinen Gesundheitszustand noch mehr erschütterten.

Die Sicherheit des Betriebes aber würde hierdurch gewiß gar nicht leiden, weil jeder erfahrene Fachmann bestätigen wird, daß die Haftpflicht der Eisenbahnen noch keinen Bediensteten veranlaßte, seinen Dienst genauer und gewissenhafter auszuüben, ja daß die wenigsten überhaupt während ihrer ganzen Dienstzeit an die Haftpflicht der Unternehmung dachten, wenn sie ihren schweren Dienst ausübten. Es wäre aber auch viel moralischer und der heutigen Verhältnisse würdiger, wenn jeder für seine Sicherheit durch die Schließung eines Versicherungsvertrages sorgte, als daß er die Allgemeinheit, die große Menge der überlasteten Steuerträger, für seine Zukunft sorgen läßt. Schließlich würde es auch nichts verschlagen, wenn die Beweislast nach den allgemeinen Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches für die Reisenden insofern erleichtert würde, als die Zahlungspflicht der Versicherungsgesellschaft nur bei offenkundiger Absicht des Verletzten oder Getöteten ausgeschlossen würde, während sie in allen übrigen Fällen der eigenen Fahrlässigkeit zu Recht bestünde. Neben dieser staatlichen Zwangsversicherung könnten überängstliche Reisende auch noch private Versicherungen eingehen, die überdies dadurch eine besondere Erleichterung gewähren könnten, daß

*) Vgl. die Abhandlung des gleichen Verfassers in Nr. 34 des österr. Volkswirtes vom 24. Mai 1919: „Unwirtschaftliche Eisenbahngesetze.“

durch die Zahlung einer einmaligen Prämie eine Versicherung für alle Unfälle auf Verkehrsmitteln aller Art für das ganze Leben des Versicherten einträte, ähnlich wie es die Berliner Versicherung Victoria bereits seit Jahren übt.

Ähnlich wie bei der Haftpflicht der Eisenbahnen für die körperliche Verletzung oder Tötung von Reisenden wäre auch die Haftpflicht der Eisenbahnunternehmungen für Gepäck und Güter abzubauen und im Versicherungswege durchzuführen. Auch hier sollte für die Minderung, Beschädigung oder den Verlust des Gutes nur jener Betrag bezahlt werden, der durch eine bezahlte Prämie und eingegangene Versicherung gedeckt erscheint. Ungezählte Millionen könnten den Staatsbahnen durch eine derartige Verfügung erspart werden, ohne daß die Verfrachter hierdurch wesentlich belastet würden. Heute werden gerade die Staatsbahnen häufig bestohlen, weil die empfindlicheren Diebe glauben, den Staat skrupelloser schädigen zu dürfen als einen Privaten.

Eine ganz besondere Bedeutung würde aber die Versicherung auch im Betriebe dadurch gewinnen, daß alle Schäden, die durch Funkenflug entstehen, nur im Rahmen einer eingegangenen Versicherung bezahlt werden sollten, wobei die Prämien für Baulichkeiten, die älter als die Bahn sind, von der Bahnunternehmung, von Baulichkeiten, die jünger als die Bahn sind, von den Eigentümern zu tragen wären.

Durch solche Sparmaßnahmen und Änderungen überholter Gesetze könnten die Staatsbahnen wieder wirtschaftlicher arbeiten und im Zusammenhang mit einer gesunden Lohnpolitik wieder zu jener wirtschaftlichen Bedeutung kommen, die sie vor dem Zusammenbruche hatten. Wie aber die Verhältnisse heute liegen, wird die ungeheure Inanspruchnahme der Staatsmittel für die Kosten der Staatsbahnen schließlich, wenigstens bei uns in Österreich, dazu führen, daß die Staatsbahnen wieder an Privatunternehmungen verkauft werden müssen, was nicht nur wirtschaftlich, sondern überhaupt einen ungeheuren Rückschritt in der Entwicklung des Verkehrswesens bedeuten würde. Die so fein ausgebildete Haftpflicht der Eisenbahnen bedeutet heute ein Gewebe, in das sich der Staat selbst verstrickt hat, und das er ehestens zerreißen muß, wenn er nicht ärgeren Schaden nehmen und die Allgemeinheit durch die alles lähmende Einschränkung und stillgelegte Ausgestaltung der Verkehrs tötlich treffen soll. Hier entscheidet ausschließlich der allgemeine Vorteil und nicht die Sonderbestrebungen Einzelner. Von den vielen Vertretern der Eisenbahner in den gesetzgebenden Körperschaften dürften sich wohl einige finden, die dieser wichtigen Frage ihre Aufmerksamkeit zuwenden und nach so zahlreicher zweckloser, wenn nicht schädlicher Gesetzeserzeugung endlich einmal darangehen, unwirtschaftliche, veraltete Gesetze zu beseitigen.

Ersparnisse im Eisenbahnbetriebe.

Von Regierungs- und Baurat **Leopold Sarrazin.**

1. Rangieren mit Rangierwinden.

Die Güterzüge müssen auf den einzelnen Stationen die mitzunehmenden Wagen aus den an der Ladestraße, an den Güterschuppen usw. stehenden Wagen ausrangieren und die für die Station bestimmten Wagen aussetzen. Diese beiden Tätigkeiten, verbunden mit dem Ent- und Beiladen von Stückgut, bedingen den Aufenthalt der Güterzüge auf den Stationen, abgesehen von den betrieblichen Einflüssen wie Überholung, Kreuzung auf eingleisiger Strecke. Bleibt das Ent- und Beiladen von Stückgut außer Betracht, ist der Aufenthalt auf den Stationen in der Hauptsache abhängig von dem Ausrangieren der mitzunehmenden Wagen. Wenn dieses von der Station vor der Ankunft des Zuges durch besondere Mittel bewerkstelligt werden könnte, wenn also die mitzunehmenden Wagen bei Ankunft des Zuges derart bereitgestellt werden könnten, daß die Maschine sie nur in den Zug einzusetzen brauchte, würde Zeit und Geld gespart. Die Möglichkeit einer solchen Ersparnis soll näher untersucht werden.

Nachfolgende Beobachtungen habe ich auf einer 60 km langen, eingleisigen Nebenbahn mit sieben Stationen gemacht. Von diesen sieben Stationen sind fünf Bahnhöfe vierter und zwei Bahnhöfe dritter Klasse. Wenn die mitzunehmenden Wagen für jeden Zug bereit stehen, genügen zum Ein- und Aussetzen der Wagen zehn bzw. fünfzehn Minuten bei Bahnhöfen vierter und dritter Klasse. Diese Aufenthaltszeiten zugrunde gelegt, würde gegenüber den jetzt vorhandenen eine Ersparnis von 300 Minuten = 5 Stunden bei den in Betracht kommenden dreizehn Zügen eintreten. Es entsteht also die Frage, welche Vorteile es hat, wenn ein Güterzug von einer auf der Strecke üblichen Durchschnittsstärke von 50 Achsen zur Erfüllung seines Zwecks fünf Stunden weniger Zeit gebraucht. Die Vorteile liegen darin, daß

1. Personal erspart wird,
2. Lokomotiven gespart werden,
3. der Wagenumlauf beschleunigt wird.

Zu 1. Das Zugpersonal besteht auf dieser Strecke aus einem Zugführer und vier Bremsern = 5 Köpfen. Rechnet man für Kopf und Stunde 4 *M*, so ergibt sich eine Ersparnis bei den 5 Stunden, auf das Jahr gerechnet, von

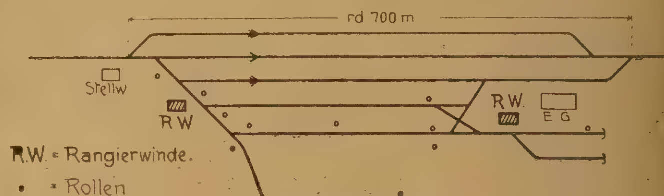
(5 × 4) 5 . 26 . 12 = 31 200 *M*.

Zu 2. Rechnet man die Kosten einer Lokomotive einschl. Personal zu 30 *M*/Stunde (wobei Betriebsmaterial noch nicht mitgerechnet ist), so ergibt sich bei 5 Stunden eine jährliche

Ersparnis von	(5 × 30) 26 . 12	=	46 800 *M*;
dazu Ersparnis	zu 1.	=	31 200 *M*
	zusammen	=	78 000 *M*

Ohne den gewaltigen Vorteil zu 3., der sich in Zahlen nicht umsetzen läßt, ergibt sich bei Ersparnis von 5 Stunden Zugdienst die kapitalisierte Summe von 78 000 . 25 = 1 950 000 *M*. Es lohnt sich also, darüber nachzudenken, ob das vorgeschlagene Verfahren, die einzusetzenden Wagen vor der Ankunft des Zuges zurechtzustellen, in die Wirklichkeit überführt werden kann.

Ich erblicke die Möglichkeit in der Anlage von Rangierwinden, zumal elektrische Kraft jetzt fast überall, auch auf dem Lande, vorhanden ist. Die Bedienung dieser Rangierwinden übernehmen die Bediensteten des Stellwerks, die auf diese Weise besser ausgenutzt werden können. Die Tätigkeit dieser Stellwerkswärter erstreckt sich zurzeit auf Bedienung der durchschnittlich vorhandenen vier Blockfelder, vier



Weichenhebel und auf Bahnunterhaltung. Bei Dunkelheit fällt auch die Bahnunterhaltung fort. Die zu hohe Entlohnung dieser Stellwerkswärter im Arbeiterverhältnis nach Lohngruppe 1 c des Lohntarifvertrages als Weichensteller-anwärter im Block- und Stellwerksdienst entspricht nicht ihrer wenig verantwortungsvollen Tätigkeit.

Was kostet nun die Anlage und Unterhaltung der vorgeschlagenen Rangierwinden? Ist der Rangierbetrieb mit Rangierwinden zu empfehlen gegenüber dem Rangieren mit Lokomotiven?

Bei einem Bahnhof nach der Abb. betragen die Kosten der Anlage:

2	Rangierwinden, je	15 200 *M*	=	30 400 *M*
12	Rollen, je	1 500 „	=	18 000 „
2	Doppelumlenkrollen, je	2 500 „	=	5 000 „
2	Seile 300 m lang, 9 mm stark, zu	8,50 „	=	5 100 „
2	elektr. Einrichtungen für die Winde, je	20 000 „	=	40 000 „
2	Schutzhäuschen für die Winde, je	4 000 „	=	8 000 „
18	cbm Betonfundament, je	100 „	=	1 800 „
		Anlagekapital	=	108 300 *M*

Die Unterhaltungs- und Betriebskosten stellen sich:

Stromverbrauch für 90 tkm bei 40 Watt, für 1 tkm = 3,6 K. W. je 1,50 *M* = 5,40 *M* auf den Tag, oder auf das Jahr	1685 *M*
Ölverbrauch im Jahr	500 „
Unterhaltung der Teile	2500 „
für kleinere Ausbesserungen	500 „
jährliche Unterhaltungs- und Betriebskosten	5185 *M*

Das ergibt zu 4 % eine kapitalisierte Summe von 5185 × 25 = 129 625 *M*.

Für den Bahnhof nach der Abb. betragen
die Anlagekosten . . . . 108 300 *M*
die Unterhaltungs- und Betriebskosten . . 129 625 „
zusammen . . . 237 925 *M*

Für die sieben Stationen der anfangs erwähnten Nebenbahn macht das 237 925 × 7 = 1 665 475 *M*. Diese Summe bedeutet gegenüber der durch Rangieren mit Lokomotiven errechneten von 1 950 000 eine Ersparnis. Die Ersparnis stellt sich noch viel höher, wenn der Betriebsstoff der Lokomotiven mit in Rechnung gestellt wird, und sie ist noch viel höher zu bewerten, wenn der Vorteil des beschleunigten Wagenumlaufs geltend gemacht wird.

2. Beseitigung von Schrankenwärterposten.
Die in Schienenhöhe die Eisenbahn kreuzenden Wagenübergänge sind zu unterscheiden:

1. in solche, die dem Durchgangsverkehr, besonders auch dem Autoverkehr, dienen;
2. in solche, die dem örtlichen oder auch dem Privatverkehr dienen.

Nach § 18 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung müssen beide Arten, je nachdem Haupt- oder Nebenbahnen in Frage kommen, mit Schranken versehen sein. Bei den unter 1. genannten Wegübergängen ist die Notwendigkeit von Schranken ohne weiteres anzuerkennen, während bei den unter 2. genannten Wegübergängen das Vorhandensein von Schranken bei den jetzigen freiheitlichen Auffassungen nur in besonderen Fällen gerechtfertigt erscheinen kann. Für letztere würde, wenn überhaupt eine Kenntlichmachung des Bahnüberganges notwendig erscheint, eine Warnungstafel, die an einem quer über die Straße gespannten Drahte hängt, genügen, wie es in Feindesland während des Krieges üblich war.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Abbeförderung des Waffentransports nach Ostpreußen. Wegen des auf dem Stettiner Bahnhof in Berlin zurückgehaltenen, nach Königsberg (Pr.) bestimmten Zuges mit Waffen, Munition und Ausrüstungsgegenständen für die Sicherheitspolizei in Königsberg (vgl. Nr. 61 S. 678 d. Ztg.) fanden nochmals am 24. d. M. Verhandlungen von Mitgliedern des Gewerkschaftsbundes, der U. S. P. D., S. P. D., des Deutschen Eisenbahnerverbandes, des Transportarbeiterverbandes und der Eisenbahnerbetriebsräte im Reichstag statt, dabei wurde über die Verhandlungen mit der Regierung berichtet. Im Anschluß daran gab der Polizeipräsident Lübbering aus Königsberg die Erklärung ab, daß er über den Waffentransport nach Königsberg nicht richtig unterrichtet worden sei. Er selbst benötige weder Geschütze noch Handgranaten, vielmehr bedürfe er nur der Gewehrmunition und der Ausrüstungsgegenstände.

Die Konferenz beschloß, sofort einen Aufruf an alle Eisenbahner zu erlassen, in dem zur Bildung von örtlichen Überwachungsausschüssen aufgefordert wird. Auch der Reichsausschuß (Zentralinstanz), soll diese Tätigkeit aufnehmen, um zwischen der Regierung und den Ortsausschüssen die Verhandlungen führen zu können.

Der nach Königsberg bestimmte Transportzug, über dessen Freigabe länger als 8 Tage verhandelt worden ist, hat dann endlich noch am 24. d. M. abends Berlin verlassen. Er wurde nach Stettin geleitet und von dort auf dem Wasserwege weiterbefördert.

— Die Regelung des Munitionstransports. Am Abend des 23. d. M. fand unter Vorsitz des Reichskanzlers und der beteiligten Stellen eine Besprechung mit den Vertretern des Allgemeinen Gewerkschaftsbundes, des Deutschen Eisenbahner-Verbandes, des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes, der Mehrheitssozialdemokraten, der Unabhängigen, des Zentraleisenbahnbetriebsrates über die Frage der Beförderung von Waffen und Munition statt. Es bestand Einmütigkeit darüber, daß sowohl neutralitätswidrige wie auch zu ungesetzlichen Zwecken bestimmte Transporte unter allen Umständen verhindert werden sollen; denn die Regierung steht — unabhängig von dem Gang der kriegerischen Ereignisse — fest auf dem Boden strengster Neutralität.

Zur Durchführung dieser Grundsätze soll die Kontrolle verschärft werden. Andererseits ist es notwendig, um internationale Verwicklungen zu vermeiden, willkürliche Eingriffe Unberufener zu verhindern. Die strenge Kontrolle aller Transporte soll erfüllt werden durch ein allgemeines Verbot der Beförderung von Waffen und Munition, das der Reichskommissar für Entwaffnung vorbereiten soll; hiervon sollen lediglich ausgenommen werden: a) die auf Grund des Friedensvertrages für die interalliierten Truppen fahrplanmäßig zu befördernden regelmäßigen Ersatz- und Nachschubtransporte, b) die im Auftrage der Verwaltungsstellen des Reichsschatzministeriums zwecks Verschrottung militärischen Materials auszuführenden Transporte. Die vorstehenden Transporte sollen besonders gekennzeichnet werden. Alle übrigen militärischen Transporte, also solche für die Reichswehr und die Sicherheitspolizei werden von einer besonderen, in jedem Einzelfall einzuholenden Genehmigung des Reichswehrministeriums bzw. der Zentralpolizeistellen abhängig gemacht werden. Bei der Genehmigung dieser Transporte werden Vertreter der organisierten Arbeiterschaft beteiligt werden, um die Beförderung nur einwandfreier Transporte zu gewährleisten.

Bis zur endgültigen Regelung der Frage durch die in Aussicht genommene Verordnung sollen nicht örtlich zu regelnde Zweifelsfälle sofort den zuständigen Zentralbehörden gemeldet werden, die den Arbeiterorganisationen unverzüglich die notwendige Aufklärung geben werden.

Die Richtlinien, die von den Eisenbahnern als Forderungen für die Verhandlungen am 23. d. M. aufgesetzt worden waren, hatten unter der Bezeichnung „Richtlinien für Aufrechterhaltung der Neutralität“ folgenden Wortlaut: 1. Anzuhalten sind alle Munitions- oder Truppentransporte, die für Polen oder Rußland bestimmt sind. 2. Durchzulassen sind Transporte, die Deutschland auf Grund des Friedensvertrages zu befördern verpflichtet ist und die für Besatzungstruppen bestimmt sind, die als solche nachweislich kenntlich gemacht sind. 3. Anzuhalten sind alle Transporte, die für gesetzlich nicht zulässige oder behördlich verbotene Organisationen bestimmt sind. (Orgesch, Zeitfreiwilligenverbände, Einwohnerwehren usw.) 4. Durchzulassen sind alle Munitionstransporte für Reichswehr und Sicherheitspolizei, die nach einwandfreier Prüfung nur für den eigenen Bedarf dieser Formationen bestimmt sind. 5. Vorläufig anzuhalten sind alle Transporte, deren Herkunft oder Bestimmungsziel zweifelhaft ist. 6. Zur Prüfung zweifelhafter Fälle sind für jeden Eisenbahndirektionsbezirk und in den Hafenstädten Kommissionen einzusetzen, zu denen je einen Vertreter entsenden: die Ortsverwaltung der Eisenbahnerverbände, die Ortsverwaltung des Transportarbeiterverbandes, der Bezirksbetriebsrat und die drei sozialistischen Parteiorganisationen. 7. Es ist eine von den unterzeichneten Organisationen eingesetzte Reichskommission dazu bestimmt, alle diejenigen Fälle endgültig zu entscheiden, die von den örtlichen Kontrollkommissionen nicht geregelt werden können.

— Erweiterung der Zuständigkeit der Eisenbahnverkehrsämter. Mit Rücksicht auf die allgemeine Erhöhung der Beförderungspreise und Nebengebühren im Personen-, Gepäck-, Güter- und Tierverkehr sowie im Hinblick auf die eingetretene Entwertung des Geldes ist die Zuständigkeit der Vorstände der Verkehrsämter hinsichtlich der Erstattungen und Entschädigungen aus dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr vom 1. September 1920 ab dahin erweitert worden, daß sie hinfort befugt sind, selbständig zu entscheiden: 1. über Anträge auf Erstattung von Fahrgeld und Gepäckfracht bis zu einem Gesamtbetrage von 1500 *M* (bisher 300 *M*), soweit die zu zahlenden Beträge lediglich auf deutsche Eisenbahnen entfallen. 2. über Anträge auf Entschädigungen aus dem Frachtvertrage über die Beförderung von Gütern, lebenden Tieren und Leichen bis zu einem Gesamtbetrage von 3000 *M* (bisher 600 *M*) und 3. über Anträge auf Erstattung von Nebengebühren und Frachtzuschlägen bis zu einem Gesamtbetrage von 1500 *M* (bisher 300 *M*); die Vorstände der Verkehrsämter sind zu 2 und 3 jedoch nur zuständig, soweit die zu zahlenden Beträge lediglich auf die vormaligen preußisch-hessischen und die vormaligen oldenburgischen Staatsbahnen entfallen. Ferner sind im Hinblick auf die eingetretene Entwertung des Geldes — ebenfalls vom 1. September d. J. ab — die mit der selbständigen Erledigung von Entschädigungsanträgen betrauten Güter- und Eilgutabfertigungen ermächtigt worden, bei Sendungen des Binnenverkehrs der vormaligen preußisch-hessischen Staatseisenbahnen Entschädigungen bis 100 *M* (bisher 60 *M*) zu zahlen.

— Die Verkehrsschwierigkeiten nach Ostpreußen. Die außerordentlich langsame Abwicklung der Revision der Pässe der Reisenden von und nach Ostpreußen bei Passieren der Grenzstationen im polnischen Korridor sind die Ursache zahlreicher Unregelmäßigkeiten im Zugverkehr auf den betreffenden Strecken, die sich natürlich auch auf die anstoßenden

Strecken fortpflanzen. Zahlreiche Reisende, die von Ostpreußen kommen, haben durch die bis zu fünf Stunden betragenden Verspätungen der Züge erheblichen Schaden dadurch erlitten, daß sie die fahrplanmäßig verkehrenden Schnellzüge, die zu diesen Zügen Anschluß haben sollten, nicht mehr erreichen konnten, und gezwungen wurden, ihre Reise unfreiwillig zu unterbrechen. Zur Besserung dieser Verhältnisse hat zwischen den beteiligten Eisenbahnverwaltungen dieser Tage in Danzig eine Konferenz stattgefunden, die eingehende Fahrplanänderungen für die Schnellzüge Berlin-Ostpreußen über Danzig beraten hat. Nach den neuen Vereinbarungen werden, wie die Reichshauptstädt. Korresp. mitteilt, die Aufenthalte sämtlicher Schnellzüge zwischen Berlin und Ostpreußen in den Grenzstationen erheblich verlängert, so daß den Polen für die Paßrevision mehr Zeit zur Verfügung steht als bisher und die Verspätungen der Züge verringert werden. Es ist beabsichtigt, den Schnellzug D 1 wie bisher vom Stettiner Bahnhof um 8,04 abfahren zu lassen. Nach dem neuen Fahrplan trifft er aber erst um 6.47 abends in Danzig ein und ist erst um 11.21 nachts in Königsberg. Der Vorzug D 3 verläßt um 4.33 nachts Berlin, der Hauptzug D 3 um 5.05 nachm. (ab Stettiner Bahnhof). Der Vorzug trifft dann um 3.44 nachts, der Hauptzug um 4.20 in Danzig ein. Beide Züge sind am Vormittag des nächsten Tages, um 8.08 bzw. um 8.55 vorm. in Königsberg. In der Gegenrichtung soll der Schnellzug D 2 um 10.30 abends, der Vorzug D 4 um 9.45 vorm. und der Schnellzug D 4 um 11.45 in Berlin eintreffen. Da die Verlegung der Berliner Schnellzüge nach Ostpreußen auch noch die Abänderung einer ganzen Reihe von anderen Zügen auf den Nebenstrecken mit sich bringt, so kann im Augenblick der Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderungen noch nicht angegeben werden; in Aussicht ist als Termin für die Einführung der 1. September genommen, falls die übrigen Fahrplanänderungen bis zu diesem Tage festgelegt sind.

— **Keine Übernahme von Privatbahnen durch das Reich.** Wie der „D. Allg. Ztg." aus Halle a. S. unterm 25. d. M. gemeldet wird, lehnte der Reichsverkehrsminister mit Rücksicht auf die Finanzlage des Reiches die von der thüringischen Staatenregierung geforderte Verreichlichung der thüringischen Privatbahnen ab.

— **Bahnhofskontrolle in Oberschlesien.** Nach einer Meldung aus Kattowitz vom 24. d. M. soll jetzt auf der Eisenbahnstrecke Kattowitz-Myslowitz allmählich die Ordnung wiederkehren. Die Bahnhöfe sind von französischen Truppen besetzt. Die Reisenden werden nach Waffen untersucht. Auf dem Bahnhof von Myslowitz sind Bekanntmachungen der Eisenbahndirektion Kattowitz, die von dem Ententevertreter bei der Eisenbahndirektion gegengezeichnet sind, angeschlagen, in denen jede Einmischung Unbefugter in den Eisenbahnbetrieb oder jeder Terror gegen Eisenbahnbedienstete verboten wird.

— **Eisenbahnwagenbeleuchtung durch Steinkohlengas.** Die Beleuchtung der Eisenbahnwagen der preußischen Staatsbahnen war vor dem Kriege auf Ölgas eingestellt. Infolge Mangels an Rohstoff im Kriege mußte die Verwaltung zur Verwendung von Steinkohlengas übergehen. Die Gasanstalt Berlin-Lichtenberg erbaute, wie das Journal für Gasbeleuchtung und Wasserversorgung berichtet, für diesen Zweck eine Hochdruckkompressor-Anlage, die das Gas mit 15 at. Überdruck in die Einrichtungen der Eisenbahn fördert. Die Anlage kam im August 1918 in Betrieb. Das Gas wird aus zwei Behältern von 25 000 und 75 000 cbm mit einem Höchstdruck von 210 mm Wassersäule entnommen und geht durch eine 500 mm-Leitung und durch zwei Zähler in einen Behälter von 5000 cbm Inhalt. Aus diesem Behälter wird es mit einem Druck von 180 mm Wassersäule nach den Kompressoren geführt. Der 5000 cbm-Behälter hat ein Sicherheitsventil, das sich selbsttätig schließt, sobald der Inhalt des Behälters aufgebraucht ist. Die drei aufgestellten Kompressoren senden das Gas mit 15 at. Druck in vier Kessel mit einem Gesamtinhalt von rd. 1000 cbm. Diese Kessel dienen als Vorrat- und Ausgleichsbehälter. Hinter ihnen in ungefähr 60 m Entfernung sind Kessel eingebaut, welche die Kondensate des Gases auffangen. Die Gasleitungen gehen nunmehr über das gesamte Ringbahnnetz der Berliner Stadtbahn, sowie nach dem Anhalter, Potsdamer und Schlesischen Bahnhof und versorgen nicht nur die Ringbahnzüge, sondern auch die Fernzüge mit Gas.

Die Kompressoren sind Zweizylinder-Verbundmaschinen in Tandem-Anordnung. Das Gas wird in der ersten Stufe auf 3 at., in der zweiten Stufe auf die Endspannung gebracht. Die Netzanlage besteht aus schmiedeeisernen geschweißten Rohren. Sie wird jeden Monat auf ihre Dichtigkeit untersucht. Verluste sind bisher nicht aufgetreten. Das Kondensat aus dem Gas ist ein nicht völlig wasserfreies Teeröl. Man hat versucht, es im rohen Zustand als Zündöl für die Dieselmotoren des Wasserwerkes in Lichtenberg zu verwenden. Die Versuche scheiterten am Wassergehalt des Öles, wodurch Fehlzündungen auftraten. Mit dem vom Wasser befreiten Öl sollen neue Versuche angestellt werden.

— **Zur Eröffnung der Lokalbahnstrecke Weilerbach (Pfalz)-Reichenbach-Steegen.** Der vorletzte Satz der hierüber in Nr. 51 S. 581 veröffentlichten Mitteilung ist dahin richtig zu stellen, daß Fahrzeuge, die nur auf festen Rampen ver- oder entladen werden können, nicht nur nach und von Weilerbach, sondern auch nach und von Reichenbach-Steegen zur Beförderung zugelassen sind.

— **Belgische Aufträge für die deutsche Wagenindustrie.** Die belgische Eisenbahnverwaltung bestellte nach Brüsseler Meldungen 4100 Wagen in Deutschland und das belgische Verproviantierungsamt 3000. Letztere sollen mit Lebensmitteln bezahlt werden. Nach denselben Quellen soll die belgische Industrie 27 000 Franken, die deutsche Industrie aber nur 21 000 Franken für den Wagen gefordert haben. Die nationalistisch gefärbte belgische Presse sieht in diesem „lächerlich geringen Unterschied" keinen hinreichenden Grund, um den Auftrag nach Deutschland zu vergeben.

Österreich.

— **Die neue Besoldungsordnung für Angestellte der Staatsbahnen.** Der Hauptausschuß der Nationalversammlung zog am 19. d. M. die neue Besoldungsordnung für die Angestellten der Staatseisenbahnverwaltung in Verhandlung. Nach einer längeren Wechselrede, an der die Staatssekretäre Dr. Pesta und Dr. Reisch sowie sämtliche Mitglieder des Ausschusses sich beteiligten, wurde beschlossen:

Der Hauptausschuß erteilt gemäß § 3 des Gesetzes vom 13. April 1920, R. G. Bl. Nr. 180, über die Mitwirkung der Nationalversammlung in der Regelung der Bezüge der in staatlichen Betrieben Beschäftigten seine Zustimmung, daß eine Neuordnung des Besoldungswesens bei der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung gemäß dem Gesetzentwurfe der Regierung, betreffend die Besoldungsreform, erfolge.

Im weiteren Verlauf der Beratung brachte der Staatssekretär für Verkehrswesen dem Hauptausschuß zur Kenntnis, daß die Durchführung des materiellen Teiles der genannten Besoldungsordnung wegen der notwendigen Durchrechnungen einige Zeit in Anspruch nehmen werde. Er erbat sich die Genehmigung des Hauptausschusses, den Angestellten der Staatseisenbahnverwaltung im Rahmen der Beträge, die sie auf Grund der Besoldungsordnung zu erhalten haben werden, monatliche Teilbeträge vorschußweise ausfolgen zu dürfen. Diese Genehmigung wurde erteilt.

Ferner faßte der Hauptausschuß folgende Beschlüsse: Die Regierung wird aufgefordert, die neue Besoldungsordnung für alle Staatsangestellten möglichst rasch fertig zu stellen, wobei in Aussicht zu nehmen ist, daß diese Besoldungsordnung auf den gleichen Zeitpunkt wie jene der Staatseisenbahnbediensteten rückwirkend gemacht werde und auch den Staatsangestellten gleichhohe monatliche Vorschüsse auf die Beträge, die sie auf Grund der Besoldungsordnung zu beziehen haben werden, gewährt werden. Weiter wurde die Regierung aufgefordert, bei diesem Anlasse auch angemessene Zuwendungen an die staatlichen Ruheständler vorzunehmen.

Der Hauptausschuß mußte sich auch mit der Frage der Bedeckung für diese Mehrauslagen befassen, vor allem auf dem Gebiete der Staatseisenbahnverwaltung. Nach einer längeren Erörterung wurde beschlossen:

1. Die von der Staatsregierung vorgelegten Grundlagen für einen neuen Gütertarif der österreichischen Staatsbahnen mit Wirksamkeit vom 15. Oktober 1920 werden gemäß den §§ 1 und 3 des Gesetzes vom 13. April 1920, St. G. Bl. 180, genehmigt.

2. Im Sinne des § 4 dieses Gesetzes wird der Staatssekretär für Verkehrswesen ermächtigt, diesen neuen Tarif anteilig in einem solchen Ausmaße zu erhöhen, wie es zur Bedeckung der Kosten der neuen Besoldungsordnung und des gegenwärtigen Betriebsabganges der Staatseisenbahnen notwendig ist.

— **Auf Namen lautende Platzkarten für Schnellzüge.** Die in jüngster Zeit in der Öffentlichkeit laut gewordenen Klagen über das Zunehmen des Fahrkartenschleichhandels und der hierdurch verursachten Unzukömmlichkeiten haben die Staatseisenbahnverwaltung veranlaßt, zur tunlichsten Beseitigung des Übelstandes die unentgeltliche Ausgabe von auf Namen lautenden, unübertragbaren Platzkarten bei den im nachfol-

genden näher bezeichneten Zügen einzuführen. Diese Maßnahme wird am 30. d. M. in Wirksamkeit treten. Von diesem Zeitpunkt an wird die Benützung der erwähnten Züge nur mit Fahrkarten in Verbindung mit den unübertragbaren Platzkarten gestattet sein. Daher ist beim Lösen der Fahr- und Platzkarte der Vor- und Zuname des Reisenden anzugeben, der vom Schalterbeamten auf der Platzkarte vermerkt wird. Während der Fahrt hat der Reisende auf jedesmaliges Verlangen des Eisenbahnfahrpersonals seine Person mit der auf der Platzkarte namhaft gemachten Person durch Vorweisung eines Reisepasses, einer mit dem Lichtbild des Inhabers versehenen amtlichen Erkennungsbescheinigung oder einer Aufenthaltsbewilligung, bei Reisen innerhalb eines Landes allenfalls durch Vorweisung des Tauf-, Geburts- oder Heimatscheines nachzuweisen. Reisende, die eine nicht auf ihren Namen lautende Platzkarte benützen oder die trotz Aufforderung den Erkennungsnachweis nicht erbringen, werden gemäß § 11 E. B. R. von der Beförderung unnachsichtlich ausgeschlossen. Die Reisenden werden daher gewarnt, von unberufenen Personen Fahrkarten oder Platzkarten zu erwerben, da diese für sie nicht gültig sind und ihre Benutzung nur zur Beanstandung und Ausschließung des Reisenden von der Fahrt führen würde. Auf Namen lautende Platzkarten werden für folgende Züge ausgegeben: Schnellzug 201/601 Wien-Westbahnhof-Bad Gastein-Böckstein; Schnellzug 602/202 Böckstein-Bad Gastein-Wien-Westbahnhof; Schnellzug 201 Wien-Westbahnhof-Innsbruck; Schnellzug 202 Innsbruck-Wien-Westbahnhof; Schnellzug 207 Wien-Westbahnhof-Bregenz; Schnellzug 208 Bregenz-Wien-Westbahnhof; Schnellzug 103 2332 a Wien-Westbahnhof - Vöcklabruck - Bad Aussee; Schnellzug 2301/104 Bad Aussee-Vöcklabruck-Wien-Westbahnhof; D-Zug 203 Wien-Westbahnhof-Buchs; D-Zug 204 Buchs-Wien-Westbahnhof; D-Zug 407 Wien-Westbahnhof-Passau; D-Zug 205 Wien-Nordbahnhof-Lundenburg; D-Zug 9 Wien-Ostbahnhof-Budapest und D-Zug 10 Budapest-Wien-Ostbahnhof.

Ungarn.

— **Antrittsrede des Handelsministers Julius Rubinek.** Der neue Handelsminister erörterte in seiner Antrittsrede unter anderem, daß das Ingangsetzen des während des Krieges und in nachfolgenden Revolutionen gedrosselten Verkehrs die wichtigste Aufgabe des Handelsministers bilden werde. — Die Abwicklung des Verkehrs müsse mit allen Mitteln anstandslos durchgeführt werden. Die Eisenbahnen seien Betriebe, auf die der Staat nicht darauf zahlen dürfe, die sich vielmehr selber erhalten müssen. Wer einen Betrieb in Anspruch nehme, habe auch die Kosten zu tragen.

Ferner erwähnte der Handelsminister, daß zur Ausforschung und Ausnützung der im Lande befindlichen Schätze die größte Sorgfalt verwendet werden müsse. Auf diesem Gebiet müsse in erster Reihe das Elektrizitätsgesetz geschaffen werden. Schließlich gab der Handelsminister die Absicht kund, die Finanzen der Staatseisenbahnen in absehbarer Zeit durch neue Tariferhöhungen zu festigen.

— **Maßnahmen gegen die Beschädigung der Eisenbahnwagen.** Der langanhaltende Krieg, die folgenden Revolutionen und die rumänische Besetzung haben das Eisenbahnwesen Ungarns in einen Zustand versetzt, der jeder Beschreibung spottet. Die Plüsch- und Lederbezüge sind spurlos verschwunden; die Fensterscheiben sind eingeschlagen und sogar die Vorhänge an den Fenstern abgerissen worden. In einer kürzlich veröffentlichten Kundmachung der Staatsbahnen wird darüber Klage geführt, daß ein erheblicher Teil der Reisenden noch immer nicht die großen Opfer anerkennen will, die die Staatsbahnen im Interesse der Reisenden für die Instandhaltung der Personenwagen gebracht haben, da er die mit vielen Kosten instand gesetzten Wagen beschädigt und beschmutzt. Die Direktion der Statsbahnen macht daher die Reisenden darauf aufmerksam, daß sie zur Hintanhaltung einer jeglichen mutwilligen oder leichtfertigen Beschädigung der Wagen und ihrer Einrichtung die Schaffner aufs strengste angewiesen habe, von allen, die die Eisenbahnwagen beschädigen oder beschmutzen, den entsprechenden Schadenersatz einzutreiben. Gleichzeitig richtet die Direktion an die Reisenden die dringende Bitte, in ihrem eigenen Intereses die Eisenbahnwagen und ihre Einrichtungen zu schonen.

— **Erhöhung der Tarife der vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen.** Auf den Linien dieser Eisenbahnen wurden mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. die Personen-, Gepäck- und Frachtgütertarife um 30 % erhöht.

— **Der Schnellzugverkehr auf den ungarischen Linien der Südbahngesellschaft.** Anläßlich der am 20. Juli d. J. in Kraft getretenen Tariferhöhung entfällt bei den Balaton-Expreß- und Bade-Expreßzügen die Einhebung des hundertprozentigen Zuschlages; mithin können diese Züge jetzt gegen Entrichtung der gewöhnlichen Schnellzuggebühren benutzt werden. Eine Abweichung von den gewöhnlichen Schnellzügen besteht nur darin, daß die Expreßzüge auch fernerhin numerierte Sitzplätze haben, ferner, daß bei diesen Zügen keine Fahrbegünstigungen Platz greifen und ein Mindestfahrpreis für 100 km zu entrichten ist.

— **Der Lokalverkehr an Sonntagen** ist auf den Staatsbahnen am 11. Juli d. J. in der Umgebung der Hauptstadt wieder aufgenommen worden.

— **Das Los der Wagenbewohner** ist wahrlich nicht zu beneiden. Aus ihrem Heim vertrieben, haben diese Unglücklichen in Ermanglung einer besseren Unterkunft in den Güterwagen der Staatsbahnen einen Schlupfwinkel gefunden. In einer „Körperschaft der Wagenbewohner“ organisiert, verlangen sie, daß ihnen die vielen überflüssigen Amtslokale, Büros, Kasernen und Werkstätten als Wohnungen zur Verfügung gestellt werden. Dies kann um so mehr leicht durchgeführt werden, da nur ein Zehntel der geflüchteten Wagenbewohner durch ihr Amt an die Hauptstadt gebunden ist und die überwiegende Mehrheit in großen Provinzstädten untergebracht werden könnte. Die Unterbringung der Wagenbewohner liegt auch im dringendsten wirtschaftlichem Interesse des Landes, da auf diese Weise mehrere tausend Güterwagen frei und ihrer Bestimmung zurückgegeben würden, zumal der Wagenmangel sich immer mehr fühlbar macht. Nicht nur das Mitleid für die Heimatlosen, sondern auch die volkswirtschaftlichen Erwägungen müssen daher Platz greifen, während andererseits mit der Wohnungsfrage der Heimatlosen endgültig aufgeräumt würde.

Übrige europäische Länder.

— **Der Internationale Eisenbahn-Verband in und nach dem Kriege.***) Der Nachfolger des Internationalen Eisenbahn-Kongreß-Verbands, der Internationale Eisenbahn-Verband, will im Jahre 1922 seine erste Versammlung in Rom abhalten, die im wesentlichen der Ersatz für die infolge des Krieges ausgefallene Sitzung sein soll, die 1915 in Berlin abgehalten werden sollte. Im Frühjahr dieses Jahres hat, teilweise zur Vorbereitung dieser Versammlung, eine Sitzung des Dauerausschusses des Verbandes stattgefunden, in der auch über seine Tätigkeit während des Krieges Bericht erstattet worden ist. Als die deutsche Besetzung Belgiens die Arbeit des Verbandes unmöglich machte, verlegte der Generalsekretär seinen Sitz zunächst nach Holland, dann nach Le Havre und später nach England, wo er die Verbandsgeschäfte so gut wie möglich weiterführte, namentlich die Stellung des Verbandes für die Zeit nach dem Kriege zu sichern suchte. Es wurde erstrebt, dies durch Aufnahme einer entsprechenden Bestimmung in den Friedensvertrag zu erreichen, aber die Friedenskonferenz lehnte die Berücksichtigung internationaler wissenschaftlicher Vereinigungen im Friedensvertrage ab. Es wurde daraufhin durch Vereinbarung der den Ententeländern und ihren Anhängern angehörigen Mitglieder der früheren Vereinigung der neue Verband gegründet. Die 275 Eisenbahnverwaltungen, die ihm jetzt angehören, verfügen zusammen über ein Eisenbahnnetz von nahezu 395 000 km. Der Teil des Verbandsvermögens, der auf die Staaten der Mittelmächte entfiel, ist einem Zwangsverwalter übergeben worden, während die Beträge, die den russischen Eisenbahnen zukommen, bis zur Wiederkehr geordneter Zustände in diesem Lande bei einer Bank hinterlegt worden sind. Der Schatzmeister des Verbandes, der während des ganzen Krieges in Belgien geblieben war, fand zunächst kein Feld für seine Tätigkeit. 1915 zeigte jedoch eine der Regierungen, die den Verband unterstützt hatten, an, daß sie ihren Beitrag, der im Staatshaushalt ausgeworfen war, zu entrichten wünschte. Der Schatzmeister zog daraufhin von den Staaten und den Eisenbahnen, die er erreichen konnte durch Vermittlung des Vertreters des belgischen Eisenbahnministeriums bei der Gesandtschaft im Haag die Beiträge für 1915/16 ein. Die Beiträge aus den Ländern der Mittelmächte fielen natürlich aus, und von den Eisenbahnen der von den Deutschen besetzten Gebiete in Belgien, Luxemburg und Serbien, ebenso in Nordfrankreich, soweit dort die Eisenbahnverwaltungen nicht über ihre Netze verfügten, wurden keine Zahlungen verlangt. Auch bei Eisenbahngesell-

*) S. a. Nr. 88, S. 941, Jahrg. 1919 d. Ztg.

schaften in neutralen Ländern, wie z. B. Brasilien, und auch in einigen kriegführenden Ländern, wie z. B. Italien, die ihren Sitz in Belgien haben, wurde von der Erhebung von Beiträgen abgesehen. Die englischen und französischen Eisenbahnen stellten bei der Zahlung die Forderung, daß bis zum Frieden keine Beiträge wieder von ihnen verlangt würden, und infolgedessen wurden erst im Rechnungsjahr 1919/20 wieder Verbandsbeiträge erhoben. Das Verbandsvermögen belief sich am 1. August 1919, dem Tage, an dem der alte Verband aufgelöst wurde, auf über 350 000 Franken, durch Eingang der Beiträge zum neuen Verband wurde für den 15. April 1920 eine Erhöhung auf nahezu 480 000 Franken erwartet. Der Verband scheint es verstanden zu haben, seine in Belgien befindlichen Vermögenswerte vor feindlichem Zugriff zu schützen. Die während des Krieges im Ausland hinterlegten Beträge sind mittlerweile nach Belgien überführt worden. Die belgische Regierung hat zugesagt, daß sie den neuen Verband ebenso wie den alten unterstützen will. Auch die übrigen Staaten, die am alten Verband beteiligt waren, haben, soweit sie zu unseren Feinden und den Neutralen gehörten, nach Verständigung auf diplomatischem Wege von der Gründung des neuen Verbandes diesem die frühere Unterstützung in Aussicht gestellt.

Was die Verbandsversammlung in Rom anbelangt, die zunächst für den Herbst 1921 geplant war, aber wegen der Kürze der bis dahin für die Vorbereitung zur Verfügung stehenden Zeit auf den 18. April bis 1. Mai 1922 verschoben worden ist, so ist ihr derselbe Arbeitsplan zugrunde gelegt worden, wie er für die für 1914 in Berlin beabsichtigte Versammlung in Aussicht genommen war, wobei man von der Ansicht ausging, daß die zu erörternden Fragen mittlerweile nichts von ihrem Interesse verloren hätten. Es ist dies nicht gerade ein Beweis für allzu große Rührigkeit der vorbereitenden Ausschüsse, denn die Verhältnisse haben sich mittlerweile doch in vielen Beziehungen geändert, und es wäre wohl angebracht gewesen, bei den Verhandlungen in Rom auch die Kriegserfahrungen, die für den Frieden zum großen Teil durchaus nicht ohne Bedeutung sind, in den Kreis der Besprechungen einzubeziehen. Den umfangreichen Arbeitsplan für die Tagung in Rom hier abzudrucken, würde zuviel Platz in Anspruch nehmen.

— **Eröffnung einer neuen russischen Bahn.** Die neue Bahnlinie Kasan-Jekaterinburg ist nach einer Meldung des Handelsmuseums fertiggestellt und dem Verkehr übergeben worden. Sie setzt die Fahrzeit Moskau-Ural auf die Hälfte herab und ist für die Verbindung der beiden Industriemittelpunkte sowie für den Transport des sibirischen Getreides von besonderer Wichtigkeit.

Rechtspflege.

— **Sind wertvolle Kleidungsstücke „Kostbarkeiten"?** Bei einer Fahrt auf den Semmering waren einer Dame zwei Stücke ihres Reisegepäcks ausgeraubt worden. Da sie bei der Güter- und Reisegepäck-Versicherungsgesellschaft mit 70 000 K. versichert war, verklagte sie diese Gesellschaft auf Zahlung ihres Schadens von 37 588 K. In diese Summe war als wertvollster Gegenstand ein Persianermantel mit Muff im Werte von 25 000 K. mit eingerechnet. Die beklagte Gesellschaft bezeichnete den Persianermantel samt Muff als Kostbarkeiten, die besonders hätten angegeben werden müssen. Die Südbahngesellschaft, die als Beteiligte in den Rechtsstreit eintrat und sich auf die Seite der beklagten Versicherungsgesellschaft stellte, schloß sich dieser Anschauung an und erkannte den vollständigen Klageanspruch nur bezüglich der übrigen geraubten Gegenstände an. Der Klagevertreter bestritt, daß eine Dame, wenn sie reist, einen Mantel und einen Muff unter ihrem Reisegepäck besonders hervorheben müsse; dies sei nur bei der Mitnahme von Edelsteinen, echten Perlen usw. vorgeschrieben; Kleidungsstücke, auch bessere, haben aber nicht annähernd den hohen Wert von Edelsteinen und Perlen. Das Handelsgericht Wien entschied, daß der Klageanspruch dem Grunde nach zu Recht bestehe. Persianermantel und Muff seien stets teure Kleidungsstücke gewesen, aber nie Kostbarkeiten im herkömmlichen Sinne, und mit Edelsteinen, echten Perlen usw können sie nicht in eine Reihe gestellt werden. Das Oberlandesgericht hat dieses Urteil bestätigt und der Oberste Gerichtshof hat die ergriffene Revision der Versicherungsgesellschaft und der Südbahngesellschaft abgewiesen. In der Begründung wird hervorgehoben, daß die Bestimmungen des Eisenbahnbetriebsreglements den Zweck haben, das reisende Publikum über sein Verhalten auf Reisen zu belehren, daher im Sinne des allgemeinen Sprachgebrauches verstanden werden müssen. Demnach müsse daran festgehalten werden, daß Pelzsachen dem landläufigen Begriffe der Kostbarkeiten nicht entsprechen, weil dabei vorzüglich an Pretiosen und ihnen gleichwertige Gegenstände gedacht werde. Gebrauchsgegenstände des täglichen Lebens können ungeachtet ihres hohen Preises zu den Kostbarkeiten nicht gerechnet werden.

Der Schriftleitung sind folgende Bücher zugegangen:

Weltwirtschaftlicher Stand und Aufgaben der Elektroindustrie. Von Dr. G. Respondek. Berlin 1920. Verlag von Julius Springer. Preis geheftet 16 ℳ und Teuerungszuschlag.

Berechnung elektrischer Förderanlagen. Von Dipl.-Ing. Weyhausen und Dipl.-Ing. P. Mettgenberg. Mit 39 Textabbildungen. Berlin 1920. Verlag von Julius Springer. Preis geh. 14 ℳ.

Kraft- und Wärmewirtschaft in der Industrie. (Abfallenergie-Verwertung). Von Baurat Ing. M. Gerbel. Zweite, verbesserte Auflage. Mit 9 Textabbildungen. Berlin 1920. Verlag von Julius Springer. Preis geheftet 12 ℳ.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 18. August verstarb zu Glatz nach langen schweren Leiden
der Regierungs- und Baurat a. D.
Herr Karl Böttrich.

Der Dahingeschiedene war bis zu seiner am 1. April 1917 erfolgten Inruhesetzung Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts in Glatz. Er hat sich in langer treuer Pflichterfüllung reiche Verdienste um die Staatseisenbahnverwaltung erworben. Sein liebenswürdiges Wesen sichert ihm bei den früheren Amtsgenossen und Untergebenen ein dauerndes freundliches Gedenken

Breslau, den 21. August 1920. (818)

Der Präsident
und die Ober-Beamten des Direktionsbezirks Breslau.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. September d. J. wird der an der Bahnstrecke Oswiecim-Breslau zwischen den Stationen Kandrzin und Leschnitz neu errichtete Haltepunkt Raschowa-Rokitsch für den Personenverkehr eröffnet werden.

Die Entfernungen betragen:

Kandrzin-Raschowa-Rokitsch 5,63 km
Leschnitz-Raschowa-Rokitsch 4,67 km.

Zur Bedienung des Haltepunktes werden zunächst folgende Züge halten:

a) in der Richtung von Breslau die Züge Nr. 273 und 279;
b) in der Richtung von Oswiecim die Züge Nr. 272 und 278.

Eisenbahndirektion Kattowitz. (823)

3. Gebühren.

Vom 25. August 1920 ab wird mit Genehmigung des Reichsverkehrsministeriums die Gebühr für das Umladen von Wagenladungsgütern in Doberan von und auf Wagen der Schmalspurbahn unter D 7 des Binnengütertarifs von 15 auf 25 ₰ für 100 kg erhöht.

Das alsbaldige Inkrafttreten gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Schwerin, den 21. August 1920. (817)

Eisenbahn-Generaldirektion.

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Vom 1. September 1920 an erhalten die Stationen Hermsdorf b. Dresden, Lausa und Laußnitz volle Abfertigungsbefugnisse.

Dresden, am 23. August 1920. (814)
Eb.-Generaldirektion.

5. Güterverkehr.

Gemeinschaftliches Heft C Ib (Stationstariftafeln usw.) Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1920 ab werden ermäßigt:

a) im Verkehr mit den Bahnhöfen der Albtalbahn der Frachtzuschlag für rohe Bruchsteine usw.,
b) im Verkehr mit den Bahnhöfen der Nebenbahnen
Albtalbahn,
Bruchsal-Hilsbach-Menzingen,
Bühlertalbahn,
Neckarbischofsheim - Hüffenhardt u. Wiesloch - Meckesheim - Waldangelloch

der Frachtzuschlag für Güter des Ausnahmetarifs 5 (Wegebaustoffe).

Näheres durch die am 26. 8. 20 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers, die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 23. August 1920. (822)
Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-südwestdeutscher Tierverkehr, Pfälzischer Binnentierverkehr, Badisch-pfälzischer Tierverkehr, Pfälzisch-württembergischer Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1920 erscheint der Nachtrag IV zum westdeutsch-südwestdeutschen Tiertarif, der in der Hauptsache Frachtsätze der Klassen L 2 und L 3 zwischen den pfälzischen Stationen des Saargebiets einerseits und den badischen, bayrischen-pfälzischen und württembergischen Stationen des Tarifs andererseits enthält.

Durch diesen Nachtrag werden die Frachtsätze der saarpfälzischen Stationen im pfälzischen Binnentiertarif, im badisch-pfälzischen und im pfälzisch-württembergischen Tiertarif aufgehoben.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, gelten diese erst vom 1. November an. Näheres ist bei den beteiligten Dienststellen zu erfragen. (826)

Frankfurt (M), den 23. August 1920.
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft C II.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1920 wird die Station Soltau (Hann.) als Versandstation in den Ausnahmetarif 2a für Torfstreu, Torfmull und Torfmehl aufgenommen.

Hannover, den 21. August 1920. (816)
Eisenbahndirektion.

Deutsch-čechoslovakischer Güter- und Kohlenverkehr.

Am 1. September 1920 tritt eine Kundmachung über den direkten Güter- und Kohlenverkehr zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen einerseits und Stationen čechoslovakischer Eisenbahnen anderseits (ausgenommen das Hultschiner Ländchen) in Kraft. Näheres enthält die Nr. 113 des gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeigers.

Berlin, den 25. August 1920. (827)
Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Badischer Tiertarif.

Auf 1. September 1920 werden die Frachtsätze in der Frankenwährung für die auf Schweizergebiet gelegenen bad. Stationen im Verkehr unter sich sowie im Übergangsverkehr mit den Stationen Konstanz, Singen und Waldshut nach und von der Schweiz erhöht.

Nähere Auskunft erteilt unser Gütertarifbüro.

Karlsruhe, den 24. August 1920. (825)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Direkter Güterverkehr mit den bad. Privatnebenbahnen.

Auf 1. September 1920 treten die bad. Nebenbahnen im Privatbetrieb dem Ausnahmetarif 4, ferner dem Ausnahmetarif 5, einschließlich des Ausnahmetarifs 5 c in vollem Umfange bei. Außerdem wird im Gütertarif Bad. Staatsb.-bad. Privatnebenbahnen auf den gleichen Zeitpunkt das Warenverzeichnis in Ziffer 1 des Ausnahmetarifs 2 durch Aufnahme von Holzkohlen, Holzkohlenbriketts, Holzbriketts und Lohkuchen ergänzt.

Karlsruhe, den 24. August 1920. (824)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1920 wird die badische Station Krozingen-Kyanisieranstalt der Nebenbahn Krozingen - Sulzburg, Dienstbeschränkung O K und W A in den Tarif aufgenommen.

Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, den 20. August 1920. (815)
Eisenbahndirektion.

Binnen- und Wechselgüterverkehr der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Die am 24. d. M. in Kraft tretenden Erhöhungen der Zuschlagsfrachten sind von der Aufsichtsbehörde genehmigt worden. (819)

Blankenburg (Harz), 22. August 1920.
Direktion
der Halberstadt-Blankenburger Eisenb.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Eröffnung der Güterannahme im Verkehre nach Belgrad. Lokalgütertarif. Änderung von Bestimmungen und Frachtsätzen.

Am 25. August 1920 wird an den Stationen Regensburg, Passau, Linz, Wien (exklusive Wien Donaukaibahnhof), Bratislava (Pozsony, Preßburg) und Budapest (exklusive Budapest Donauuferbahnhof) die Güterannahme im Verkehre nach Belgrad eröffnet.

Für diesen Verkehr gelten bis auf weiteres die Bestimmungen des Lokalgütertarifes, bzw. der bestehenden Verlautbarungen mit folgenden Änderungen:

Es werden die laut der bestehenden Bestimmungen für Zemun gültigen Frachtsätze berechnet.

Die Sendungen sind bei der Aufgabe zu frankieren.

Eine Versicherung des über den in den Frachtsätzen versicherten Wert (120.— ℳ, 120.— [österr., tschechoslow., ungar., jugoslaw.] Kronen für 100 kg) hinausgehenden Mehrwertes wird gesellschaftlicherseits nicht übernommen.

Die bei der Ausladung der Sendungen in Belgrad erwachsenden Mehrladekosten werden separat berechnet.

Mit Gültigkeit vom gleichen Tage werden in der Bekanntmachung (589) in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 40 vom 12. Juni 1920 unter I (Frachtgebühren) nachstehende Änderungen durchgeführt:

Die Verhältniszahl zur Umrechnung auf Para wird von 2 auf 3 abgeändert;
die Verhältniszahl zur Umrechnung auf jugoslawische Heller ist zu streichen.

In der Tabelle, enthaltend die Angabe der Frachtberechnungswährung, ist jeweils bei „Para“ der Zusatz „(oder in jugoslawischen Hellern)“ zu streichen.

Auskünfte erteilen die Direktion und die beteiligten gesellschaftlichen Stationen.

Wien, am 23. August 1920. (829)

Südbahn-Gesellschaft. — Lokal-Gütertarif, Teil II. — Tariferhöhung auf den im ungarischen Bereiche gelegenen Strecken der Südbahn.

Mit Gültigkeit vom 22. August 1920 werden auf den im ungarischen Bereiche gelegenen Strecken der Südbahn-Gesellschaft sämtliche Frachtsätze und Gebühren neuerlich um 100 % erhöht. Diese Erhöhung bezieht sich auf die Tarife nach dem Stande vom 20. Juli 1920.

Wien, am 20. August 1920. (820)

Südbahn-Gesellschaft. — Lokal-Gütertarif Teil II für die im Gebiete des Königreiches der Serben, Kroaten und Slowenen gelegenen Linien. — Einführung des Nachtrages I.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1920 tritt der Nachtrag I zu dem vom 28. April 1920 gültigen Lokal-Gütertarif Teil II der Südbahn-Gesellschaft für die im Königreiche der Serben, Kroaten und Slowenen gelegenen Linien in Kraft. Dieser Nachtrag enthält neue gegenüber dem Stande vom 28. April 1920 um 125 %, d. i. auf das Zweieinviertelfache erhöhte Gebührenberechnungstabellen und neue gleichfalls um 125 % erhöhte sonstige Gebühren. Die Gebühren und Frachtsätze sind in Dinar und Para erstellt. Weiter enthält dieser Nachtrag Ergänzungen und Abänderungen bzgl. der Ausnahmetarife.

Wien, am 20. August 1920. (821)

6. Personen- und Güterverkehr.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Postschiffverkehr Wien-Bratislava-Budapest.

Aus Gründen der Ökonomie wird zufolge Vereinbarung der beteiligten Verwaltungen der Postschiffverkehr Wien-Bratislava (Preßburg, Pozsony) - Budapest bis auf weiteres seitens der Ersten Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft mit wöchentlich vier Fahrten in beiden Richtungen und zwar wie folgt abgewickelt:

von Wien Praterkai jeden Sonntag, Montag, Mittwoch und Freitag 7.30 früh,
von Budapest jeden Sonntag, Dienstag, Mittwoch und Freitag 6.00 abends.

Die täglichen Fahrten laut bisheriger Fahrordnung schließen vorerst mit letzter Fahrt

ab Budapest nach Wien am Mittwoch, den 25. August 1920, und
ab Wien nach Budapest am Mittwoch, den 25. August 1920.

An den anderen Tagen wird der Postschiffverkehr zwischen Wien-Bratislava (Preßburg, Pozsony)-Budapest durch die Schiffe der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft besorgt.

Wien, am 23. August 1920. (828)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 63. Berlin, den 1. September 1920. LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 16 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 80 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 90 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Inhalt:

Die Reichseisenbahnen.

Die Übernahme der Staatseisenbahnen hat das Reich vor die große Aufgabe gestellt, die verschiedenen Ländernetze zu einer Einheit zu verschmelzen und den Reichseisenbahnen eine neue Verfassung zu geben. Gleichzeitig hat heute die junge Reichseisenbahnverwaltung nicht minder wichtige Aufgaben beim Wiederaufbau unseres Wirtschaftslebens zu erfüllen. Beides stellt unser Eisenbahnwesen und unsere Eisenbahnpolitik in den Mittelpunkt des allgemeinen Interesses. Deshalb darf ein Fachmann, der die Verhandlungen über die neue Reichsverfassung und den Staatsvertrag über die Reichseisenbahnen an maßgebender Stelle mitgemacht hat, und der genaue Kenntnis über die Lage unseres Eisenbahnwesens besitzt, mit einem Buche, das die Tagesfragen des Eisenbahnwesens und der Eisenbahnpolitik behandelt *), auf Interesse nicht nur im engeren Kreise der Eisenbahnfachleute, sondern bei allen rechnen, die unser Verkehrswesen überhaupt berührt.

Dr. Sarters Buch über „Die Reichseisenbahnen“ behandelt in systematischer Darstellung die Entwicklung des Reichseisenbahngedankens, sodann die Bedeutung und den Umfang der Vereinheitlichung und bespricht eingehend den Staatsvertrag über die Reichseisenbahnen nebst dem Schlußprotokoll dazu sowie die Vorläufige Verwaltungsordnung der Reichseisenbahnen. Im Zusammenhang damit werden die wichtigsten Fragen der Eisenbahnpolitik und der Verkehrspolitik erörtert. Am Schluß des Buches sind Staatsvertrag, Schlußprotokoll und Verwaltungsordnung im Wortlaut abgedruckt. Das Buch enthält alles Wesentliche aus dem sehr umfangreichen Stoff der Reichseisenbahnverhandlungen und aus dem Vielerlei der bisher geltenden Verwaltungsordnungen und sonstigen Vorschriften der Eisenbahnverfassung der einzelnen deutschen Länder. Daß das im Stil eines Grundrisses oftmals in knappen Worten geschieht, ist kein Mangel. Denn der Wert solcher Darstellung liegt nicht in der Ausführlichkeit, sondern in der Übersichtlichkeit. Die vielen Eisenbahner und Nichteisenbahner, die sich ohne näheres Studium der Quellen über Verfassung und Verwaltung der Reichseisenbahnen ein Bild machen wollen, werden in dem Sarterschen Buch das Hilfsmittel dazu finden.

Von besonderem Interesse für den Leser und in gewissem Sinne historisch wertvoll ist das, was das Sartersche Buch an Angaben über die politische Vorgeschichte des Reichseisenbahnvertrages und über die Vertragsverhandlungen enthält. Manches davon wird die größere Öffentlichkeit hier zum ersten Male erfahren, z. B. daß Preußen, als es 1918 die bekannten Schritte zur Vereinheitlichung der deutschen Staatseisenbahnen tat („Heidelberger Programm“), damit im Grunde die ihm unerwünschte Schaffung der Reichseisenbahnen zu verhindern beabsichtigte. Die Kräfte, die immer wieder auf die einheitliche Reichseisenbahnverwalung hindrängten, sind von den kleineren süddeutschen Ländern, von der Öffentlichkeit und vom Reichstag ausgegangen. Bemerkenswert ist auch, wie anerkennend Dr. Sarter die publizistischen Arbeiten Kirchhoffs auf diesem Gebiete beurteilt. Er verschweigt durchaus nicht, daß die Berechnungen Kirchhoffs im einzelnen zum Teil übertrieben und fehlerhaft waren, mit Recht wird aber betont, daß schließlich doch Kirchhoff das große Verdienst hat, durch unermüdliche, trotz aller Anfechtungen fortgesetzte politische Arbeit den Boden in der öffentlichen Meinung bereitet zu haben, aus dem der Reichseisenbahngedanke erst fest herauswachsen und die Widerstände überwinden konnte.

Weiter erfährt man aus dem Sarterschen Buche, daß für den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich der Staatsver-

*) Dr. Adolf Sarter (Geheimer Regierungsrat, Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium) „Die Reichseisenbahnen“, Nr. 2 der Schriftenreihe der Verwaltungsakademie Berlin. J. Bensheimers Verlag, 1920. 236 Seiten. Preis 15 *M.*

trag und das Schlußprotokoll nicht die allein maßgebenden Abmachungen sind, sondern daß die Reichsregierung im Reichsrat noch einige nicht unwichtige Erklärungen abgegeben hat, z. B. die Zusage an die Länder ohne Eisenbahnbesitz, zu ihren Gunsten unter Umständen auf einen angemessenen Ausgleich aus Reichsmitteln hinzuwirken. Durch diese Zusage dürfte sich übrigens der besondere Staatsvertrag mit den Ländern ohne Eisenbahnbesitz, der zunächst beabsichtigt war (S. 26), erledigen, zumal da nach dem Reichsgesetz vom 30. April 1920 (R.-G.-Bl. S. 773) die wichtigsten allgemeinen Bestimmungen des Staatsvertrags über den Übergang der Staatseisenbahnen auch für die nicht am Vertrage beteiligten Länder des Reichs sinngemäß gelten.

Eingehend behandelt das Buch die Organisation der Reichseisenbahnen. Das ist ein Thema, das heute besonders im Kreise der Eisenbahnverwaltungen interessiert.

Über die Abmachungen, die der Staatsvertrag auf dem Gebiete der Organisation gebracht hat, urteilt Dr. Sarter: Die Bindungen des Reiches in der Organisationsfrage sind schwer. Sie können nur durch eine Politik des Vertrauens zwischen Reich und Ländern erträglich gestaltet werden. Eine privatwirtschaftliche Betriebsführung, etwa in der Art wie bei großen Privatgesellschaften, wäre an sich in mancher Hinsicht verlockend, ist aber wegen der allzu einschneidenden Umwälzungen, die dazu erforderlich wären, zurzeit nicht diskutabel. Auch die von anderer Seite vorgeschlagene Trennung der politischen von der fachlichen Leitung der Reichseisenbahnen (jene durch den Minister, diese durch einen Generaldirektor) ist nicht durchführbar; der für die fachliche Leitung verantwortliche Generaldirektor würde ohne die Stütze des Reichskabinetts, des Reichsrats und der Volksvertretung die Verantwortung heutzutage nicht tragen können.

Bei der Besprechung der zahlreichen einzelnen Vorschläge für die Neugestaltung der Betriebsorganisation kommt Dr. Sarter zu dem Schluß: „Die größte Gefahr droht der Reichseisenbahnverwaltung von den Umstürzlern, die von einer baldigen völligen Umgestaltung der äußeren Form der Betriebsorganisation das Heil erwarten. Solche Experimente verträgt der geschwächte Eisenbahnapparat nicht.“ Bemerkenswert ist, daß der Verfasser, der bisher selbst der Zentrale der Reichseisenbahnen, dem Reichsverkehrsministerium, angehört hat (Dr. S. tritt nunmehr in eine privatwirtschaftliche Stellung über), ausdrücklich die Notwendigkeit weitgehender Dezentralisation der Verwaltung unterstreicht. „Die Zentrale muß so klein sein, daß die lebendigen Zusammenhänge zwischen den wirtschaftlichen und technischen Vorgängen in der täglichen Geschäftsabwicklung nicht verloren gehen.“ Die im besonderen von Quaatz vorgeschlagene Teilung der Direktionsinstanz in zwei einander übergeordnete Behörden — Generaldirektionen und Betriebsdirektionen — muß wegen der Geschäftserschwerung abgelehnt werden. Dagegen empfiehlt Dr. Sarter den Ausbau der Zentralämter in Preußen und Bayern und die weitere Ausbildung der Geschäftsführenden Direktionen, für die er allerdings Anordnungsbefugnis gegenüber den übrigen Stellen für erforderlich hält. Die Geschäftsführende Direktion mit Anordnungsbefugnis hat auf dem Sachgebiet ihrer Geschäftsführung eine ähnliche Stellung wie die Generaldirektion. Der Unterschied liegt darin, daß die Generaldirektion den Direktionen instanzmäßig, auf allen Sachgebieten übergeordnet ist. Der Sartersche Vorschlag Geschäftsführender Direktionen wird sich insofern besser verwirklichen lassen, als er die Bildung neuer großer Behörden vermeidet; auch hat er den Vorzug, daß keine förmliche Instanz zwischen Direktion und Ministerium neu eingeschoben wird. Nachteilig ist allerdings, daß Außenstehende sich nicht leicht mit den Zuständigkeiten zurechtfinden werden.

Wert legt Dr. Sarter auf die Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Verwaltung der Reichseisenbahnen durch die dazu berufenen Körperschaften: Reichstag, Reichswirtschaftsrat und Eisenbahnbeiräte; ferner auf die Mitarbeit von Technik und Wirtschaft sowie der Presse bei den Fragen des Wiederaufbaues. Er sieht in dem Nebeneinanderbestehen der verfassungsmäßig vorgesehenen und darüber hinaus noch in Aussicht genommenen beratenden Gruppen zwar eine gewisse Gefahr der Überorganisation, nimmt aber diese nicht besonders ernst. Die Hauptsache ist ihm, daß enge Zusammenarbeit zwischen Verwaltung und Öffentlichkeit stattfindet, daß dabei aber die Leitung fest in der Hand der allein dafür verantwortlichen Verwaltung bleibt. Jedenfalls hat der Verfasser darin recht, daß in dieser Richtung mehr geschehen kann und bei den gegenwärtigen politischen Anschauungen mehr geschehen muß, als früher üblich war, und daß die Reichseisenbahnen aus der Zusammenarbeit mit der breiten Öffentlichkeit viel Nutzen ziehen können.

Ein Kapitel, das heutzutage mit besonderer Liebe behandelt werden will, sind die Personalfragen. Der politische Umschwung hat darin eine Fülle neuer Grundsätze gebracht; überdies hat die Übernahme der Länder auf das Reich für einen großen Teil der Beamten die Geltung des Reichsbeamtenrechts statt ihres bisherigen Länderrechts zur Folge gehabt. Es ist deshalb sehr zu begrüßen, wenn im vorliegenden Grundriß anknüpfend an die darin besprochenen Bestimmungen des Staatsvertrags und des Schlußprotokolls die wichtigsten Vorschriften und Grundsätze des Personalwesens kurz zusammengestellt werden. Für die Personalpolitik kommt Dr. Sarter zu der Forderung der Herabminderung der gesamten Personalkosten durch höchste wirtschaftliche Ausnutzung des vorhandenen Personals. Wir haben jetzt trotz geringerer Gesamtleistung 40 % mehr Personal als 1913. Das ist ein unhaltbarer Zustand. Steigerung der Arbeitsleistung und Selbstreinigung des Personals von unsozialen Elementen sind unerläßlich. „Nur unsere Arbeitskraft hat uns der Krieg gelassen, alles andere hat er uns genommen. Sie müssen wir ausnutzen.“ Zugleich muß aber auch ein wirkliches Vertrauensverhältnis zwischen Verwaltung und Personal angestrebt werden. „Die Unruhe, die unter dem Personal seit der politischen Umwälzung herrscht, ist die natürliche Folge des Ringens um die Erreichung derjenigen mittleren Linie, die wir für die ruhige Fortentwicklung brauchen, gegen die sich aber die Verfechter überalteter Verwaltungsanschauungen auf der einen und die Vertreter radikaler Forderungen auf der anderen Seite sträuben.“

Auf dem Gebiete der Finanzpolitik erblickt Dr. Sarter eine der schwierigsten Aufgaben der Reichseisenbahnverwaltung darin, die unbedingt nötige Sparsamkeit auf allen Gebieten mit den Forderungen schleunigster Wiederaufrichtung des technischen Apparates in Einklang zu bringen. Bemerkenswert sind die eingehenden Ausführungen des Verfassers über die Frage der finanziellen Selbstverwaltung der Reichseisenbahnen (Seite 141 ff.). Dr. Sarter fordert möglichst schnelle Loslösung der Eisenbahnfinanzen von den allgemeinen Staatsfinanzen und Ausscheiden aller Ausgaben für werbende Anlagen aus der laufenden Betriebsrechnung. „Führte die Verkoppelung der Betriebsverwaltung mit dem Reichshaushalt in den guten Jahren vor dem Weltkriege zu einer vielleicht hin und wieder unangebrachten Sparsamkeit, so bringt sie jetzt für die Staatskasse den Nachteil der Bewilligung von Forderungen unter dem Zwang und ohne ausreichende Deckung.“ Notwendig wird daher die Hergabe besonderer Mittel zur Bestreitung der Ausgaben für die werbenden Anlagen, an denen wegen der unbedingt erforderlichen Wiederaufrichtung des technischen Apparates trotz aller Schwierigkeiten der Finanzlage nicht gespart werden darf. In dieser Richtung liegen die Vorschläge von Kirchhoff und von Melchior, die die Bildung besonderer Fonds anstreben.

Anregend sind schließlich auch die Ausführungen, in denen Dr. Sarter die Privatbahnen behandelt. Die Klarstellung der Begriffe (Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs, Nebenbahnen, Kleinbahnen, Straßenbahnen), die in den ein-

zelnen deutschen Ländern noch nicht einheitlich sind, ist von Wert. Vor allem aber weist Dr. Sarter mit Recht darauf hin, daß sich der Inhalt der Reichsaufsicht erweitert hat: die gesamte Aufsicht über die Privateisenbahnen des allgemeinen Verkehrs steht nur noch dem Reiche zu. Selbstverständlich kann der Reichsverkehrsminister die Ausübung der Aufsicht im einzelnen seinen nachgeordneten Behörden übertragen. Nicht minder klar ist aber, daß die Reichsaufsicht nicht Länderbehörden überlassen werden kann. Man kann auch zustimmen, wenn für den Erwerb der Privatbahnen folgendes Ziel aufgestellt wird: „Die Vervollständigung des Reichseisenbahnnetzes durch den Erwerb der zweifellos zu den Bahnen des allgemeinen Verkehrs gehörenden Privateisenbahnen und Kleinbahnen muß das, wenn auch erst im Laufe einer verhältnismäßig langsamen Entwicklung zu erreichende Ziel des Reiches sein." Daß alle nicht dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen nunmehr am besten von vornherein rechtlich und technisch in die Gruppe der Kleinbahnen versetzt werden, ist richtig; ob es aber auch möglich ist, sie zu Gemeinschaftsbetrieben für größere Bezirke mit Selbstverwaltung zusammenzufassen, muß die Zeit lehren.

Es ist heute schwerer als je, ein Buch auf den Markt zu bringen. Für die meisten ist bei den hohen Kosten der Lebenshaltung die Anschaffung von Büchern zum Luxus geworden, den sie sich versagen müssen. Zudem sind die Kosten der Herstellung und Verbreitung im Buchhandel sogar noch höher gestiegen, als der Geldentwertung entspräche. So kann heute auf schriftstellerischen Erfolg nur rechnen, wer einen Stoff behandelt, der allgemein interessiert, und wer es überdies versteht, das Wesentliche klar, in knapper, aber doch ansprechender Darstellung herauszuheben. Solche Werke aber sind dann als Träger der Bildung doppelt zu begrüßen. Dr. Sarters Buch ist ein solches. Er hat der Sache der Reichseisenbahnen damit einen guten Dienst geleistet. Dr. Kittel.

Die deutsche Kontrolle der Waffen- und Munitionstransporte.

Aus dem Reichsverkehrsministerium wird der „D. Allg. Ztg." geschrieben:

Seit längerer Zeit wird der Eisenbahnverkehr fortgesetzt durch Eingriffe von unberufener Seite dadurch gestört, daß dem Transport bestimmter Güter Hindernisse in den Weg gelegt werden. Angefangen hatten diese Eingriffe damit, daß betriebsfremde Elemente, aber auch Teile des Eisenbahnpersonals selbst, Lebensmitteltransporte zu unterbinden suchten in der Annahme, dadurch eine Preissenkung der Lebensmittel oder eine bessere Versorgung ihrer eigenen Ortschaften herbeiführen zu können. In den letzten Wochen sind ferner von wilden Kommissionen verschiedenster Zusammensetzungen, in einigen Fällen sogar von örtlichen Betriebsräten der Eisenbahn Ententenachschubzüge nach den Abstimmungsgebieten in Oberschlesien und West- und Ostpreußen angehalten und auf ihren Inhalt untersucht worden, weil der Argwohn bestand, daß diese Transporte keinen Nachschub für die Besatzungstruppen darstellten, sondern für Polen bestimmt seien. Diese unbefugten Eingriffe haben sich regelmäßig als sachlich unberechtigt herausgestellt; stets konnte der Nachweis geführt werden, daß diese Truppen- und Ausrüstungstransporte in Ordnung waren und zu den Transporten gehörten, die auf Grund des Friedensvertrags befördert werden müssen. Seitens der Eisenbahnverwaltung ist von vornherein alles geschehen, um dem Anhalten von Gütern auf der Eisenbahn Einhalt zu tun. Es sind besondere Fahrpläne für die Nachschubzüge aufgestellt worden, die dem Personal bekanntgegeben wurden; außerdem ist jeder einzelne Wagen mit Nachschubgut durch ein besonderes Plakat kenntlich gemacht worden. Trotz dieser Maßnahmen und aller Aufklärungsbemühungen der Eisenbahnbehörden ist es nicht immer gelungen, Eingriffe in den Eisenbahnbetrieb und -verkehr abzuwenden. Diejenigen die sich solcher Eingriffe schuldig machen, verkennen, daß nicht der von ihnen gewünschte Zweck erreicht wird, sondern daß ihre Handlungsweise bei der heutigen politischen Lage nur zu geeignet ist, dem Deutschen Reiche Schwierigkeiten politischer Art zu bereiten, die vollkommen unnötig sind, und deren Vermeidung im Interesse aller Bevölkerungskreise liegt.

Seitdem der russisch-polnische Krieg das Interesse des deutschen Volkes in hohem Maße in Anspruch nimmt, sind in wiederholten Fällen, wenn auch lange nicht so häufig, als es nach den in der Presse gebrachten Meldungen den Anschein haben könnte, Sendungen des öffentlichen Verkehrs während des Eisenbahntransports angehalten worden aus der Befürchtung heraus, daß die Durch- und Ausfuhr der in den Transporten enthaltenen Güter neutralitätswidrig sei. Auch in diesen Fällen hat es sich stets um Eingriffe unbefugter Personen gehandelt, und, wie bei den anfänglich geschilderten Transporten, ist auch hier regelmäßig nicht der zuweilen in bester Absicht gewollte Erfolg erreicht worden, sondern aus Mangel an Sachkenntnis und Überblick ist auch hier regelmäßig nur eine Gefährdung des ordnungsmäßigen Eisenbahnverkehrs erzielt worden. Es muß einmal in aller Öffentlichkeit festgestellt werden, daß die Reichseisenbahnverwaltung in allen ihren Teilen den festen Willen hat, innerhalb ihres Bereiches alles zu tun, um die Neutralität, die dem einmütigen Wunsche aller vernünftigen Volkskreise entspricht, unter allen Umständen durchzuführen. Dies kann aber nur erreicht werden, wenn die für die Ordnung im Eisenbahnverkehr verantwortlichen Stellen nicht durch unsachverständige oder gar politische Absichten verfolgende Personen in ihrer Arbeit gestört werden.

In letzter Zeit ist von gewissen Seiten versucht worden, Waffen- und Munitionstransporte anzuhalten, bei denen nicht einmal die Befürchtung bestehen konnte, daß sie für eine der kriegführenden Parteien bestimmt seien. Die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit ist vor allen Dingen durch den auf dem Stettiner Bahnhof in Berlin in den letzten Tagen spielenden Fall in Anspruch genommen worden, bei dem durch die Erklärungen der verschiedensten Regierungsbehörden feststand, daß der Transport für verfassungsmäßige Einrichtungen bestimmt war. Trotz aller dieser Erklärungen wurde immer wieder der Versuch gemacht, das Abgehen des Transports zu vereiteln, so daß man sich des Eindrucks nicht erwehren kann, als ob hier der Anfang gemacht werden sollte, den gesamten Waffen- und Munitionsversand auch innerhalb Deutschlands zu überwachen und zu verhindern. Der Fall auf dem Stettiner Bahnhof hat zu eingehenden Besprechungen innerhalb der Reichsregierung und mit Arbeitnehmervertretern geführt. In diesen Besprechungen ist stets der Standpunkt der Eisenbahnverwaltung, die in allen diesen Fällen nach außen hin als leidtragender Teil erscheint, wie folgt zum Ausdruck gebracht worden:

Die Eisenbahn hat nach der Eisenbahn-Verkehrsordnung die gesetzliche Pflicht zur Beförderung der ihr zum Transport angebotenen Güter. Die Beförderung kann nur verweigert werden, wenn sie nach gesetzlicher Vorschrift oder aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist. Die Feststellung der Güter, deren Beförderung zu verbieten ist, ist nicht Sache der Eisenbahnverwaltung, sondern anderer Behörden: Polizeibehörde, Zollbehörde, Reichskommissar für Ein- und Ausfuhr, Außenhandelsstellen, Reichskommissar für die Entwaffnung der Zivilbevölkerung. Die Eisenbahnverwaltung hat lediglich ihrer gesetzlichen Transportpflicht zu genügen und muß sich dabei von Handlungen polizeilicher oder politischer Art fernhalten. Sie hat kein Recht, in Transporte einzugreifen, für die ein Verbot zu ihrer Beförderung von den berufenen Stellen nicht erlassen ist. Sie kann auch weder ihrem eigenen Personal, noch irgend welchen anderen Organisationen, deren Zuständigkeit nicht besonders begründet ist, ein Recht einräumen zu Maßregeln irgendeiner Art mit dem Ziel, durch Transportbehinderungen wirtschaftliche oder politische Zwecke zu erreichen. Auch die Wahrung der Neutralität und die Verhinderung von Waffen- und Munitionsverschiebungen ist in erster Linie nicht Aufgabe der Eisenbahnverwaltung, sondern der obengenannten Behörden. Die Eisenbahn kann und darf lediglich mitwirken durch Unterstützung der zuständigen Behörden. Ihre Mitwirkung erfolgt einmal dadurch, daß bei Durchfuhrsendungen auf den Einbruchsstationen, bei Ausfuhrsendungen auf den Grenzübergangsstationen eine Prüfung der Sendung vorgenommen wird und die zuständigen Behörden auf verdächtige Sendungen aufmerksam gemacht werden. Sie erfolgt ferner dadurch, daß bei der Auflieferung von Gütern zur Beförderung von den Annahmestellen geprüft wird, ob die Beförderung der Güter gesetzlich zulässig ist oder nicht. In dieser Weise ist schon im Kriege und in der Nachkriegszeit hinsichtlich der verschiedenartigsten Güter verfahren worden; insbesondere auf dem Gebiete des Schleichhandels hat die Eisen-

bahnverwaltung die mit der Bekämpfung des Schleichhandels betrauten Behörden durch ihre Maßnahmen wirksam unterstützt.

Hinsichtlich der Waffen- und Munitionstransporte sind von der Reichsregierung in den vorher erwähnten Besprechungen besonders scharfe Bestimmungen beschlossen worden. Ihr Erlaß in Gesetzesform steht unmittelbar bevor. Für die Eisenbahn ist hiervon am wichtigsten, daß ein allgemeines Verbot der Versendung von Militärwaffen und -munition erlassen wird, von dem allein die regelmäßigen Ersatz- und Nachschubtransporte für die Ententetruppen und die im Auftrage der Verwertungsstellen des Reichsschatzministeriums zwecks Verschrotung militärischen Materials auszuführenden Transporte ausgenommen werden. Andere Beförderungen von Waffen und Munition, auch die für die Reichswehr und die Sicherheitspolizei, dürfen nur ausgeführt werden, wenn sie vom Reichswehrministerium oder den Zentralpolizeistellen besonders genehmigt sind. Die Dienststellen der Eisenbahnverwaltung werden also künftig vor der Annahme von Waffen und Munition zur Beförderung zu prüfen haben, ob diese Transporte genehmigt sind und die entsprechenden Genehmigungsurkunden beigebracht werden.

Entsteht während des Transports auf der Eisenbahn der Verdacht, daß eine Sendung falsch deklariert ist, so hat nach den bestehenden Vorschriften der Eisenbahnverwaltung jeder Bedienstete nicht nur das Recht, sondern die Pflicht, dem nächsten Dienststellenvorsteher seinen Verdacht zu melden. Er selbst hat sich jedes Eingriffs in die Beförderung der verdächtigen Sendung zu enthalten; es ist lediglich die Aufgabe des Dienststellenvorstehers, nachzuprüfen, ob der Verdacht berechtigt ist, und wenn dies der Fall ist, die betreffende Sendung von der weiteren Beförderung auszuschließen und der nächsten zur Beschlagnahme befugten Behörde zuzuführen.

Nur wenn diese Grundsätze durchgeführt werden, wird es möglich sein, der Verschiebung von Waffen und Munition Einhalt zu tun. Nur wenn sie rücksichtslos durchgeführt werden, kann aber auch im Eisenbahnbetrieb und -verkehr die Ordnung aufrecht erhalten werden, ohne die die Eisenbahn nicht leben kann. Jeder unbefugte Eingriff in den Verkehr und Betrieb führt nicht nur zu einer nutzlosen Vergeudung der leider nur zu knappen Lokomotivkraft und zu einem unsachlichen Verbrauch von Kohle, nicht nur zu finanzieller Schädigung der Eisenbahnverwaltung, sondern vor allen Dingen bringt er die Gefahr schwerer Stockungen im Betriebe mit sich. Es bedarf nicht etwa einer längeren Reihe von unbefugten Eingriffen, um den Eisenbahnverkehr einer Strecke in Unordnung zu bringen, sondern jeder Eingriff bei einem einzelnen Zuge führt zu Rückwirkungen auf eine große Zahl anderer Transporte; Betriebsstockungen und schwere Störungen des Verkehrslebens nicht nur auf der unmittelbar betroffenen Strecke, sondern in weiteren Gebieten sind die Folge.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die Tarifpolitik der Reichseisenbahn.** Der Bayerische Industriellenverband E. V. hat an das Reichsverkehrsministerium eine Eingabe gerichtet, in der er Wünsche und Vorschläge für die künftige Verkehrs- und Tarifpolitik der Reichseisenbahnen aufstellt. Wie die „D. Allg. Ztg.“ mitteilt, betont die Eingabe, daß bei der Ausgestaltung der Eisenbahnfrachtsätze durch Einführung eines entsprechenden Staffeltarifs den Lebensnotwendigkeiten der verkehrsgeographisch weniger günstig gelegenen Landesteile Deutschlands Rücksicht getragen werden müsse. Es wird in diesem Zusammenhang darauf aufmerksam gemacht, daß beispielsweise die südbayerische Industrie beim Bezug ihrer Rohstoffe, vor allem der Kohle, gegenüber Mannheim oder Frankfurt mit etwa 350 Frachtkilometern mehr belastet sei. Ein Ausgleich dieser Verhältnisse durch billigere Löhne — wie vor dem Kriege — sei heute nicht mehr möglich. Weiter fordert die Eingabe im Interesse unseres Wirtschaftslebens eine Herabsetzung der Frachtraten, wodurch eine Neubelebung des Verkehrs erhofft wird. Scharf nimmt der Bayerische Industriellenverband gegen den Frachtraumwucher der Rheinschiffer Stellung, der unbedingt beseitigt werden müsse, solle nicht das Wirtschaftsleben von Süddeutschland allmählich völlig ruiniert werden.

Die Forderungen wurden in die folgenden fünf Punkte zusammengefaßt: 1. Sofortiger energischer Abbau aller Eisenbahntarife. 2. Einführung eines großzügigen Staffeltarifs. 3. Vorgehen gegen den Frachtraumwucher auf dem Rhein. 4. Sparsamste Wirtschaft auf allen Verkehrsanstalten durch Verminderung der Beamtenstellen, Entfernung von Arbeitsunwilligen, Erhöhung der Prüfungszeit usw. 5. Vermehrung der Verkehrsmöglichkeiten.

— **Die Eisenbahner-Großorganisationen und die Verkehrskontrolle.** Die Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten und Anwärter, der Allgemeine Eisenbahner-Verband und die Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner haben folgenden Beschluß gefaßt:

„Die Großorganisationen des Eisenbahnpersonals sind bei ihren Weisungen an ihre Mitglieder, keine Truppen- und Kriegsmaterialtransporte durch Deutschland zu befördern, davon ausgegangen, daß die von der Deutschen Regierung proklamierte Neutralität gegenüber dem russisch-polnischen Krieg unter allen Umständen eingehalten und dem deutschen Volk kriegerische Verwicklungen erspart bleiben müssen. Demgemäß bezogen sich die Beschlüsse auf solche Transporte, die zugunsten einer kriegführenden Macht durch Deutschland rollen sollten.

Die Versorgung des deutschen Heeres und der gesetzmäßigen Polizeitruppen mit Ausrüstung, Waffen und Munition ist ausschließlich Sache der Regierung und darf nicht behindert werden. Ebenso darf die Reichsregierung nicht gehindert werden, vertragsmäßige Verpflichtungen gegenüber nichtkriegführenden Ländern, mit denen Deutschland im Frieden lebt, zu erfüllen. Die Großorganisationen mißbilligen es, wenn einzelne Organe in unzulässiger Weise in die Hoheitsgewalt der gesetzmäßigen Regierung eingreifen.

Die Großorganisationen des Eisenbahnpersonals erklären ferner, daß sie keiner außerhalb des Eisenbahnbetriebes stehenden, parteipolitisch zusammengesetzten Stelle ein Kontrollrecht auf Eisenbahntransporte zuerkennen können. Die Großorganisationen des Eisenbahnpersonals und ihre Mitglieder lehnen es ab, von solchen Stellen Weisungen entgegenzunehmen. Sollten solche Kontrollen notwendig sein, so sind sie zwischen allen Großorganisationen des Eisenbahnpersonals und dem Reichsverkehrsministerium zu vereinbaren. Die Großorganisationen des Eisenbahnpersonals bedauern es auf das tiefste, daß durch die beklagenswerten Vorkommnisse der letzten Zeit die öffentliche Meinung noch weiterhin gegen die Eisenbahner aufgebracht worden ist, die größtenteils auf den Einfluß von außerhalb des Eisenbahnbetriebes stehenden Elementen zurückzuführen sind. Für etwaige internationale Verwicklungen zum Schaden des deutschen Volkes und Reiches müssen wir die Verantwortung ablehnen.“

Ferner ist folgender Beschluß gefaßt worden:

„Die Personalvertretung beim Reichsverkehrsministerium ist der Ansicht, daß nur folgende Maßnahme geeignet ist, die Kontrolle des Eisenbahnverkehrs betreffs der Kriegstransporte einheitlich und nutzbringend zu gestalten: Es ist sofort eine Kommission, bestehend aus Vertretern sämtlicher Eisenbahnergroßorganisationen und Beauftragten des Reichsverkehrsministeriums und des Auswärtigen Amtes zu bilden. Diese Kommission muß die weitestgehenden Vollmachten besitzen. Ihr Spruch muß allein entscheidend sein.

Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten und Anwärter, Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner, Allgemeiner Eisenbahner-Verband.“

— **Zur geplanten Herabsetzung der Haftpflicht der Eisenbahn.** Der Beschluß der ständigen Tarifkommission betr. Beschränkung der Haftpflicht der Eisenbahn auf den Satz von 20 ℳ für das Kilogramm Rohgewicht, wobei es sich zunächst nur um eine gutachtliche Stellungnahme handelt, wird von der Reichseisenbahnverwaltung als berechtigt und durch die Geldentwertung geboten anerkannt. Die Eisenbahn-Verkehrsordnung bestimmt, daß Kostbarkeiten, d. h. Gegenstände im Werte von mehr als 150 ℳ, nur unter bestimmten Kautelen aufgeliefert werden dürfen. Infolge der Geldentwertung hat sich die Zahl der Fälle, in denen eine Ersatzpflicht der Eisenbahn begründet wird, außerordentlich vermehrt. Unter diesen Umständen müsse die Ersatzleistung wie bei der Post auf 20 ℳ für das Kilogramm Rohgewicht beschränkt werden. Für das, was über diesen Wert hinausgehe, müsse Haftung im Wege der Versicherung gesucht werden. Die Versicherungsfrage ist noch nicht entschieden. Jedoch kann als wahrscheinlich gelten, daß die Eisenbahnverwaltung nicht selbst als Versicherer auftreten wird. In jedem Falle würde aber eine außerordentliche Verteuerung der Eisenbahntransporte, deren Kosten für viele Industrien schon jetzt geradezu unerschwing-

lich sind, eintreten. Der Reichsverband der Deutschen Industrie hat gegen die geplante Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung in einer Eingabe an das Reichsverkehrsministerium nachdrücklich Einspruch erhoben und verlangt, daß bevor bindende Entscheidungen getroffen werden, die Verkehrstreibenden und alle sonstigen Interessenten gehört werden müssen.

— **Beamtenräte bei der Eisenbahn.** Im Reichsverkehrsministerium haben am 23. August die ersten Besprechungen mit den Vertretern der Eisenbahnbeamten-Organisationen über die Schaffung eines Beamtenrätegesetzes begonnen. Das Beamtenrätegesetz lehnt sich in seinen Grundzügen an das Betriebsrätegesetz an, enthält jedoch in seiner vorläufigen Fassung gewisse Beschränkungen. Die Besprechungen waren dazu bestimmt, die Absichten der Gewerkschaft über den Regierungsentwurf festzustellen.

— **Eine Ermäßigung des Wagenstandgeldes** auf der Eisenbahn tritt am 1. September in Kraft. Die auf Grund des § 80 der Eisenbahn-Verkehrsordnung für den Bereich der früheren preußisch-hessischen Staatseisenbahnen seit dem Dezember v. J. vorübergehend zur Erreichung eines schnelleren Wagenumlaufes auf 10 *M* für die ersten, auf 50 *M* für die zweiten und auf 100 *M* für jede weiteren 24 Stunden erhöhten Wagenstandsgeldsätze sind mit dem 31. August d. J. außer Kraft getreten. An Stelle dieser Sätze werden vom 1. September ab für den Bereich der früheren preußisch-hessischen Staatsbahnen folgende ermäßigte Sätze erhoben: für die ersten 24 Stunden 10 *M*, für die darauf folgenden 24 Stunden 30 *M* und für jede weiteren 24 Stunden 50 *M* Standgeld für jeden Güterwagen.

— **Die Fachgewerkschaft der deutschen Eisenbahnverkehrsbeamten in gehobener Stellung,** die kürzlich begründet wurde und die deutschen Eisenbahnsekretäre, Vorsteher, Obersekretäre, Obervorsteher, Inspektoren und verwandte Gruppen umfaßt, hielt in vorletzter Woche ihren 1. Fachtag in Leipzig ab. Auf diesem waren mit insgesamt 20 000 Stimmen die Länder Baden, Mecklenburg, Preußen-Hessen, Sachsen sowie die Privatbahnen Lübeck-Büchen und Eutin-Lübeck vertreten. Der Anschluß der Bayern und Württemberger, die auf gleichen Boden stehen, ist demnächst zu erwarten. Auch das Parlament war vertreten und zwar durch die Abg. Delius-Halle, Deglerk-Breslau und Schmidt-Stettin. Ausgedehnte Erörterungen über Standes- und Einstufungsfragen, an denen sich die Parlamentarier mehrfach mit eindrucksvollen Ausführungen beteiligten, fanden ihren Niederschlag in mehreren Entschließungen, die durch die allgemeine Notlage beeinflußt wurden, sich aber trotzdem in maßvollen Grenzen hielten. Ferner wurde der Beitritt zur Reichsgewerkschaft der deutschen Eisenbahnbeamten und -Anwärter beschlossen, in der nunmehr sämtliche Klassen der deutschen Eisenbahnbeamten organisiert sind. — Zum Vorsitzenden wurde Eisenbahn-Obersekretär Rinker-Berlin, zu seinem Stellvertreter der Obervorsteher Abesser-Leipzig-Oetzsch gewählt. Das Büro befindet sich in Berlin-Rummelsburg, Prinz Albertstraße 37.

— **Benutzung von Schnellzügen durch Militärpersonen.** Mit sofortiger Gültigkeit tritt folgende Änderung in Kraft: die Benutzung von Schnellzügen auf Militärfahrkarten bei Reisen unter 150 km ist nicht mehr zulässig. Urlauber, dienstlich allein reisende Militärpersonen sowie Transporte bis zu drei Mann derselben Militärformation können bei Entfernungen über 150 km Schnellzüge zum Militärfahrpreis gegen Zahlung des tarifmäßigen Schnellzugzuschlages benutzen, doch ist hierfür ein Vermerk auf dem Ausweise mit Dienstsiegel und Unterschrift erforderlich. Die Schnellzugmindestgebühr wird nicht erhoben, und zwar auch dann nicht, wenn bei Reisen über 150 km Entfernung nur eine kurze Strecke im Schnellzug zurückgelegt wird. Die Benutzung von Eilzügen ist ohne Einschränkung gestattet.

— **Erleichterungen im Güterverkehr nach Dänemark.** Nach einer Mitteilung der Eisenbahndirektion Altona sind folgende Erleichterungen zugestanden worden: Einfuhrbewilligungen für Sendungen nach Dänemark und dem ehemals deutschen Gebiet Nord-Schleswigs sind allgemein nicht mehr erforderlich. Nur bei Versendung von Waffen, Sprengstoffen und Chemikalien werden Einfuhrbewilligungen gefordert. Das an Dänemark abgetretene Gebiet ist als Ausland anzusehen, infolgedessen ist den Sendungen nach den Stationen dieses Gebiets eine Ausfuhrbewilligung beizulegen, und es müssen die im Güterverkehr mit Dänemark geltenden Bestimmungen beachtet werden. In Fortfall kommen die Zulaufgenehmigungen des Demobilmachungskommissars in Schleswig. Die neuen Grenzstationen zwischen Deutschland und Dänemark sind Pattburg und Tondern, während sich die deutschen Grenzzollstation in Flensburg-Weiche und Tondern befinden.

— **Der viergleisige Ausbau der Vorortstrecke Berlin-Oranienburg** ist nunmehr mit dem Umbau des Bahnhofs Birkenwerder in Angriff genommen worden. Birkenwerder ist für eine ganze Reihe umliegender Ortschaften die Güterempfangs- und Versendestelle. Um den bisher zweigleisigen Bahnkörper in einen viergleisigen ausbauen zu können, muß der Personenbahnhof, der bisher rechts der Bahnstrecke lag, vorübergehend auf die linke Seite der Bahn verlegt werden. Da gleichzeitig auch eine Reihe von Straßenkreuzungen beseitigt werden soll, muß der Bahnkörper und auch der neue Bahnhof höhergelegt werden. Zunächst werden die beiden neuen Gleise auf dem erhöhten Bahnkörper fertiggestellt, und dann folgt die Erhöhung des jetzigen Bahnkörpers. Zur Verlegung des Bahnhofes auf die andere Seite der Verschiebegleise sind die Arbeiten bereits in vollem Umfange aufgenommen worden. Ein Fachwerkbau, das vorläufige Empfangsgebäude mit Dienstraum, Stellwerk usw. ist bereits im Rohbau fertiggestellt, sodaß voraussichtlich noch vor Anfang des Winters mit der Inneneinrichtung begonnen werden kann. Der Zu- und Abgang der Reisenden erfolgt über einen hölzernen Übergang, der schon den Verkehr vom alten Vorortbahnsteig nach beiden Seiten der Bahn vermittelte. Auch der neue Bahnsteig ist zum größten Teil schon aufgeschüttet worden. Zwischen Birkenwerder und Borgsdorf, der nächsten nach Oranienburg zu gelegenen Station, ist der Bahnkörper für die beiden neuen Gleise bereits aufgeschüttet, sodaß hier nur noch die Gleise gelegt zu werden brauchen.

— **Wagengestellung für die Beförderung von Kohle, Koks und Briketts in der Zeit vom 16. bis 31. Juli d. J.** Nach einer vom Hauptwagenamte im Eisenbahnzentralamt zu Berlin gefertigten Zusammenstellung wurden in den acht Steinkohlenbezirken des Deutschen Reichs (Ruhr, Aachen, Saar, Hannover, Oberschlesien, Niederschlesien, Sachsen und Münster) in der Zeit vom 16. bis 31. Juli d. J. zusammen 455 559 Eisenbahnwagen gestellt gegen nur 361 618 in derselben Zeit des Vorjahres. Während der zweiten Julihälfte des Jahres 1914 waren 235 653 Wagen mehr gestellt worden. Die Zahl der nicht rechtzeitig gestellten Wagen hat sich sehr bedeutend vermindert; sie betrug in der Berichtszeit 4515 gegen 132 687 in der gleichen Zeit des Vorjahres (1914 waren es nur 179). Für die elf Braunkohlenbezirke des Reiches (Halle, Magdeburg, Erfurt, Cassel, Hannover, Sachsen, Rheinland, Osten, Breslau, München und Frankfurt) wurden in der Zeit vom 16 bis 31. Juli d. J. insgesamt 168 657 Eisenbahnwagen gestellt gegen 134 531 in derselben Zeit des Vorjahres 1919 und 135 785 in der zweiten Julihälfte 1914. Hier ist also die letzte Friedenszahl schon überholt. Die Zahl der nicht rechtzeitig gestellten Wagen ist auf ein Zehntel der entsprechenden Zahl des Vorjahres zurückgegangen; sie beträgt 3393 gegen 33 795 in der gleichen Zeit des Vorjahres (in der zweiten Julihälfte 1914 waren es nur 82).

—**Bezirkseisenbahnrat Magdeburg.** Auf der Tagesordnung für die am 9. September d. J. in Magdeburg stattfindende 66. ordentliche Sitzung stehen neben der Erledigung früherer Beratungsgegenstände wichtigere Tarif- und Verkehrsmaßnahmen Mitteilungen der Eisenbahndirektion über den Fahrplan und dessen allgemeine Besprechung sowie die Festsetzung des Zeitpunkts für die nächste ordentliche und für die nächste Ausschußsitzung.

— **Gekündigte Eisenbahnkonzession.** Aus Karlsruhe (Baden) wurde der „D. Allg. Ztg.“ am 18. August gemeldet: Die französische Regierung kündigte auf Grund des Friedensvertrages die Konzessionen der in Baden gelegenen Linien der Straßburger Straßenbahngesellschaft von Bühl nach Kehl, verweigerte den Weiterbetrieb und entließ 40 badische Beamte. Auf Anordnung des Reichsverkehrsministeriums übernahm die Eisenbahn-Generaldirektion Karlsruhe die Weiterführung des Betriebes und die Beamten.

Österreich.

— **Wahrscheinliche Drosselung des Personenverkehres auf den Bahnen.** Die Staatskorrespondenz meldet: Die ungeklärten Verhältnisse im oberschlesischen Kohlenrevier und der zu befürchtende Ausfall der zur Beförderung der Schnell- und teilweise auch der Personenzüge unbedingt nötigen Steinkohle macht es nicht unwahrscheinlich, daß bereits in allernächster Zeit eine weitgehende Drosselung des Personenverkehres erforderlich werden wird. Die in den Sommerfrischen weilende Bevölkerung wird daher nachdrücklichst darauf aufmerksam gemacht, daß es in ihrem eigensten Interesse liegt, die Rückreise ehestens anzutreten.

Ungarn.

— **Steigerung der Schwellenerzeugung.** Nach einer Verordnung des Landesregierungskommissars für Forst- und Holzangelegenheiten wurden die Forstbesitzer und Forstbetriebe verpflichtet, insofern ihnen die zur Erzeugung von Schwellenholz notwendigen Arbeiter nicht zur Verfügung stehen, zur Herstellung von 2,2 bis 4,5 m langen Schwellen geeignete Klötze zu erzeugen und sie der Direktion der königl. ung. Staatsbahnen anzubieten. Die Preise, welche die Verordnung festsetzt, wechseln zwischen 510 und 1010 Kr. für ein Kubikmeter.

— **Ungarisches Warenverkehrsbüro.** Nach einer Verordnung des Handelsministeriums wurde das genannte Büro mit dem königl. ungarischen Handelsministerium vereinigt und setzt seine Wirksamkeit unter der Benennung „Warenverkehrsbüro des königlich ungarischen Handelsministeriums" fort.

— **Ungarisch-polnische Handelskammer.** Unter dem Vorsitz des Barons Albert Nyáry hat sich im Beisein von Vertretern der ungarischen und polnischen Regierung, sowie sämtlicher Interessenvertretungen die Ungarisch-polnische Handelskammer gebildet; sie hat ihre Tätigkeit bereits aufgenommen.

— **Die Bilanz der Ungarischen Levante-Seeschiffahrt-A.-G.** weist für das Geschäftsjahr 1919 einen Reingewinn von 1 163 165 Kr. auf.

— **Die Donauschiffahrt.** Das ungarische Schiffahrtswesen wird demnächst endgültig geregelt werden. In Szob, Gönyö und Ersekcsanád werden Zoll- und Hafenkapitanate errichtet, die den Güter- und Reiseverkehr mit dem Ausland und den besetzten Gebieten vermitteln werden. Die mit der internationalen Donaukommission in Paris gepflogenen Verhandlungen haben ein günstiges Ergebnis gezeitigt. Die amerikanische Kommission, die die Verteilung der Donauschiffe vornehmen wird, verhandelt schon seit längerer Zeit in Wien, Prag, Belgrad und Budapest. Da die ungarische Fluß- und Seeschiffahrt-A.-G. sowie die Donaudampfschiffahrt-Gesellschaft in kürzester Zeit unter englische Obhut gelangen sollen, bleiben die ungarischen Schiffahrtsgesellschaften unversehrt. Die englische Aufsicht wird nur finanzieller Natur sein, sodaß die ungarischen Schiffahrtsgesellschaften ihre vollständige Selbständigkeit bewahren werden.

— **Beratung über den Elektrizitätsgesetzentwurf.** Unter dem Vorsitz des Staatssekretärs Dr. Paul Lipták fand im Handelsministerium eine Beratung über den von Fachingenieuren ausgearbeiteten Entwurf einer Gesetzvorlage betr. Erzeugung, Leitung, Verteilung und Verwertung der elektrischen Kraft statt, in der dieser Entwurf sowohl im allgemeinen, wie auch in den Einzelheiten besprochen wurde. Gegen die Grundsätze des Entwurfes wurden keine Einwände erhoben, nur gegen einzelne Bestimmungen wurden seitens einiger Behörden Gegenvorschläge unterbreitet. Auf Grund des Entwurfes wird das Handelsministerium den Gesetzentwurf endgültig ausarbeiten. Da die allmähliche Elektrisierung der königlich ungarischen Staatsbahnen für die nächste Zukunft beabsichtigt wird, ist der Erlaß des Elektrizitätsgesetzes für das ungarische Verkehrswesen von wichtiger Bedeutung.

— **Ungarisch-Orientalische Wirtschaftszentrale.** Der Präsidialrat dieser Zentrale hielt unter Vorsitz des Geheimen Rates Leo Lánczy eine Sitzung ab, in der der Vorsitzende zunächst auf die Tätigkeit der Ungarisch-Orientalischen Wirtschaftszentrale während des Krieges einen Rückblick warf und der Geschäftsmöglichkeiten gedachte, die sich nach Eintreten des Friedenszustandes auf dem Gebiete des ungarischen Ausfuhrhandels erschließen. Es wurde einhellig der Beschluß gefaßt, zur Wiederherstellung der wirtschaftlichen Beziehungen Ungarns mit dem Orient unverzüglich vorbereitende Schritte zur Errichtung balkanischer Handelskammern zu unternehmen.

Übrige europäische Länder.

— **Heftige Auseinandersetzungen auf dem französischen Eisenbahnerkongreß.** Aus Genf wird der „D. Allg. Ztg." unterm 23. August gemeldet: Die „Humanité" gibt von dem französischen Eisenbahnerkongreß nur einen zugestutzten Bericht, der die heftigen Auseinandersetzungen und die augenfällige Niederlage der revolutionären Führer im letzten Eisenbahnerstreik kaum erkennen läßt. Um so mehr beschäftigen sich die anderen Blätter damit. So erfährt man, daß einer der Führer des Streiks, Barbin, u. a. den extremen Gewerkschaften sagte: „Ihr habt uns in die Patsche gebracht. Es gibt nur zwei Leute, die uns herausziehen können: Leguien und Bidegarray. Deshalb haben wir diese Leute zur Leitung berufen, und sie werden dort bleiben. Die organisierten Eisenbahner der Provinz haben Eure revolutionären Theorien satt. Sie haben kein Vertrauen mehr zu Euch. Sie haben die Arbeit wieder aufgenommen, weil sie angeekelt waren von der Haltung der Pariser Gewerkschaften." Andere sprachen ähnlich, und so hat auch dieser Kongreß, der der letzte Teilkongreß vor dem allgemeinen französischen Eisenbahnerkongreß am 17. September ist, mit dem Siege der alten Gewerkschaftsmehrheit geendet. Übrigens waren auf diesem Kongreß von 154 Gewerkschaften nur 94 vertreten, und auch von diesen konnten viele die genaue Anzahl ihrer Mitglieder nicht angeben, ein Beweis, wie sehr der letzte Streik die Gewerkschaften geschwächt hat. „Es ist nicht überraschend," sagt der „Temps", „daß unter den gegenwärtigen Verhältnissen die Führer sich gegenseitig die Verantwortung für das mißglückte Maiabenteuer zuschieben." „Progrès du Nord" sagt, die Allgemeine Arbeitervereinigung habe der Arbeiterklasse durch ihre Stellungnahme gegenüber den Bolschewisten einen Dienst erwiesen, der ihre Fehler einigermaßen gutmache.

Fremde Erdteile.

— **Eine englisch-französische Querbahn durch Asien.** Aus Kreisen, die an den französischen Siedelungen in Hinterindien beteiligt sind, ergeht eine Anregung zum Bau einer Eisenbahn, die die französischen und englischen Siedelungen und Einflußgebiete jener Gegenden miteinander und mit Europa auf dem Landwege in Verbindung bringen soll. Sie würde Siam, Burma, Indien und Persien durchqueren und schließlich in Mesopotamien den Anschluß an die Bagdadbahn erreichen. Durch diese würde der Anschluß an das europäische Eisenbahnnetz hergestellt werden; es wird aber auch eine Wettbewerbslinie durch Syrien erwogen, an die sich dann, um England und Frankreich zu erreichen, eine Schiffsverbindung durch das Mittelländische Meer anschließen müßte. Im Zusammenhang damit soll Annam und Tongkin einerseits mit Siam und Burma andrerseits in Eisenbahnverbindung gebracht werden. Hierfür kommen zwei Linien in Frage: entweder eine ganz neue Verbindung durch Nord-Siam über Vinh oder eine weiter südlich gelegene, unter Benutzung bereits bestehender Strecken über Mulmein, Raheng und Khorat. Der neuen Querbahn durch Asien wird in französischen Kreisen größere Bedeutung als der Sibirischen Eisenbahn beigemessen. Die gemeinschaftlichen wirtschaftlichen, politischen und militärischen Interessen, die eine solche Eisenbahn für England und Frankreich schaffen würde, würden, so folgern die Förderer dieses Planes, die bestehenden Beziehungen zwischen beiden Ländern noch enger machen. Die Bedeutung der neuen Verbindung liegt also deutlich mehr auf politischem Gebiet als auf dem des Verkehrs. Die neuen, diesmal von Frankreich ausgehenden Pläne sind z. T. eine Wiederaufnahme alter Wünsche Englands, das schon seit Jahrzehnten eine Verbindung über Land nach Indien erstrebt. Durch die Fertigstellung der Bagdadbahn, des westlichen Teils dieser Verbindung, und dadurch, daß diese infolge des Friedensschlusses in englische Gewalt gekommen ist, haben diese Pläne eine mächtige Förderung erfahren.

— **Untergrundbahnen für Indien.** Kalkutta und Bombay haben sich in den letzten Jahren so vergrößert, daß die Unterbringung ihrer Bevölkerung und ihre Beförderung zwischen Wohnung und Abeitsstätte zu einer schwer zu lösenden Frage geworden ist. Es wird daher für beide Städte nach europäischem und amerikanischem Muster die Anlage von Untergrundbahnen angeregt. In bezug auf Kalkutta sind die Erörterungen schon so weit gediehen, daß der städtische Oberingenieur seine Ansicht dahin ausgesprochen hat, der dortige Boden eigne sich zum Bau unterirdischer Anlagen, und er selbst stehe den Plänen, die die Herstellung eines städtischen Schnellverkehrs unter der Erde bezwecken, günstig gegenüber. Die erhöhten Mieten, eine Folge des gesteigerten Wertes des Grund und Bodens in der Stadt, haben die ärmere Bevölkerung gezwungen, in den ferner liegenden Vororten Wohnung zu suchen. Jetzt wird der Verkehr zwischen diesen und der inneren Stadt nur in ungenügender Weise durch langsam fahrende Straßenbahnen und durch Fähren vermittelt. Um letztere zu ersetzen, müßte auch der Hugli untertunnelt werden. Die Schaffung von Schnellbahnen würde der arbeitenden Bevölkerung größere Freiheit in der Wahl ihrer Wohnung und Arbeitsstätte geben und so einem dringenden Bedürfnis abhelfen. Irren wir nicht, so sind auch schon Pläne für Hochbahnen für die beiden Hauptstädte Indiens aufgestellt worden.

— **Eisenbahnfracht für Güter zur Ausfuhr in amerikanischen Schiffen.** Wie die „Industrie- und Handelszeitung" meldet, hat das Schiffahrtsamt der Vereinigten Staaten von Amerika bis zum 1. Januar 1921 die Wirkung einer Bestimmung des neuen Schiffahrtgesetzes aufgehoben, die billigere Eisenbahnfrachtraten für Ausfuhrgüter vorsieht, die mit amerikanischen Schiffen befördert werden sollen. Admiral Benson, der Vorsitzende des Schiffahrtsamtes, erklärte, daß der Aufschub für die Erprobung und die richtige Anwendung des Gesetzes notwendig sei. Er hätte erfahren, daß ausländische Dampfergesellschaften gegen diese Bestimmung Widerspruch erhoben hätten, was voraussichtlich zu diplomatischen Besprechungen mit ausländischen Regierungen führen würde.

— **Amerikanische Werbung für die Erhöhung der Fahrpreise.** Die Schwierigkeiten, mit denen man in Deutschland zu kämpfen hat, sind mehr oder weniger international. Dies trifft auch für das gesamte Verkehrswesen zu. Die amerikanischen Straßen-, Überland- und Schnellverkehrsbahnen kommen mit dem bisherigen Einheitstarif von 5 Cts. bei weitem nicht aus. Schüchterne Bestrebungen mit Aufschlägen von 1, 2 und 3 Cts. bringen auch selten den erwünschten Erfolg. Die städtischen und zwischenstaatlichen Aufsichtsbehörden werden daher von den Verkehrsgesellschaften mit Eingaben um Erlaubnis zur Erhebung stark erhöhter Fahrpreise bestürmt. Daneben wird das öffentliche und das Gewissen der Fahrgäste durch die Tagespresse und die Fachpresse bearbeitet, ferner durch kleine Bahn-Hausorgane, deren Verbreitung vielfach dadurch erleichtert ist, daß in einer großen Anzahl, besonders kleiner und mittlerer Städte Amerikas die Gas- und Elektrizitätsversorgung sowie die Straßenbahn sich in den Händen der gleichen Unternehmergruppe befinden.

Das gemeinsame Ablesen der Gas- und Elektrizitätszähler und das Einziehen der monatlich fälligen Beträge führt zur gemeinsamen Verteilung und Verbreitung von zweckentsprechenden Werbeschriften zur Erziehung der Abnehmer in dem der Gesellschaft genehmen Sinne, z. B. zur Anschaffung elektrischer Bügeleisen, sonstiger Heiz- und Kochapparate, Wasch- und Haushaltungsmaschinen-Antriebe, Hausnummernbeleuchtung usw.; zum weitgehenden Gebrauch der Straßen- und Überlandverbindung an Stelle von Eisenbahnen, Automobilen oder Omnibussen, und zwar nicht nur zu Nutzfahrten, sondern auch zu Vergnügungsfahrten, z. B. zu Abendfahrten an heißen Sommertagen, zu Sport- und Vergnügungsplätzen der Vororte usw. Ein gutes Beispiel von Bahnwerbeschriften, die die „Erhöhung zu niedriger Fahrpreise" im Auge haben, bringt das Electric Railway Journal, Neuyork, vom 3. April 1920 in Gestalt von Wiedergaben aus der „Subway Sun" (Untergrundbahn-Sonne) und dem „Elevated Expreß" (Hochbahn-Eilverkehr) Neuyork. Vergleichendes technisches Wissen, gesunder Menschenverstand, das Auge und Gemüt werden durch Abbildungen und Satzanordnung angeregt. Die die Bilder begleitenden Worte sind kurz aber treffend; besonderer Wert ist auf packende, gutgesetzte Überschriften gelegt, z. B.:

Steuerrate und Bahntarif. Die Steuerbehörde steht einem Budget von 316 521 427 Doll. gegenüber. Es soll zusammengestrichen werden, obwohl sich alle Sachverständigen darüber einig sind, daß die neue Steuerrate einen Höchstrekord darstellen wird. Diese erhöhte Steuerrate wird unter den bisherigen Umständen überwiegend von den Mietern zu tragen sein in Gestalt höherer Mieten und von allen Verbrauchern in Gestalt höherer Einkaufspreise. Bei einem Bahntarif von 5 Cts. erhält die Stadt (Neuyork) für ihr Untergrundbahn-Anlagekapital von 250 Millionen Dollar keine Verzinsung, daher muß sie einen entsprechenden Ersatzbetrag in ihr Budget einstellen und sich durch Steuererhöhung mehrere Millionen Dollar Einnahmen schaffen, um Lombardzinsen für das Geld zahlen zu können, das sie geborgt hat, um den Bau von Untergrundbahnen zu ermöglichen. Ein erhöhter Bahntarif würde der Stadt für ihre Kapitalanlage in der Untergrundbahn Einnahmen schaffen und dadurch Steuern, Mieten und alle anderen Preise ermäßigen.

Die Seele des Vertrages. Als die Stadt im Jahre 1913 den Untergrundbahnvertrag abschloß, hatte der Nickel den vollen Wert von 5 Cts. Die Hälfte dieses Wertes ist jetzt abgequetscht. Die Fahrkarte erkauft dem Fahrgast den vollen Wert einer Fahrt. Die Seele des Vertrages erfordert anständige Gesinnung und Zahlung eines vollen Gegenwertes für die Fahrkarte.

Dinge, die im Preis ums Doppelte gestiegen sind. Bäcker, Schneider usw. mußten ihre Verkaufspreise den Verhältnissen anpassen oder ihr Geschäft zumachen. Es ist dasselbe im Verkehrswesen. Gehälter, Stahl, Kupfer, Kohle, Holz usw. sind um 100 % im Preise gestiegen. Wäre es nicht mehr als anständig, auch den Fahrgeldpreis entsprechend zu erhöhen?

20 amerikanische Meilen (rund 32 km) auf der Untergrundbahn für einen Nickel. Eine Karte zeigt die langgestreckte Halbzunge Manhattans, unweit deren Spitze das Rathaus (City Hall) Neuyorks gelegen ist, von dem aus wichtige Untergrundbahnstrecken ausstrahlen (tiefschwarze Linie). Die schwarzweißgestrichelten Wettbewerbslinien deuten die Bahnverbindung nach den wichtigeren, durch Eisenbahnen erreichbaren Vororten an. Eine Aufstellung zeigt vergleichsweise die Entfernungen in amerikanischen Meilen, die von dem Verkehrsmittelpunkt aus für die entsprechenden Fahrpreise (fares) in Cents zu erlegen sind. So kostet die 20-Meilen-Untergrundbahnfahrt 0,05 Doll. (5 Cts.), während die ebenso lange Fahrt mit der Eisenbahn nach Perth Amboy 0,67 Doll. (67 Cts.) kostet.

Die Zukunft der Stadt Neuyork erfordert in steigendem Maße Schnellverkehrsgelegenheiten. Die Abbildung zeigt die ornamental sehr ansprechend in Eisenbeton als Hochbahn ausgeführte Coronastrecke der Queensborough-Hoch- und Untergrundbahn. Erweiterungen erfordern neue Kapitalsanlagen in hohen Beträgen. Geldanlagen können dem Geldgeber aber nur schmackhaft gemacht werden, wenn für das bereits angelegte Anlagekapital eine angemessene Verzinsung sichergestellt ist. Dies erfordert angemessene Heraufsetzung des Fahrgeldes.

Beide ausgestreckten Hände verdienen ihren Lohn. Der Nickel pflegte beide Hände eines Angestellten auf die Dauer von 10 Minuten zu bezahlen. Jetzt zahlt er nur für 5 Minuten. Beweis: Steigerung der Lohnliste.

Im Jahre 1916
tatsächliche Zahlung . . . . 8 308 629 Doll.
Im Jahre 1920
für gleiche Anzahl Angestellter 16 808 750 Doll.

Nur eine angemessene Erhöhung des Fahrgeldes kann für diese Ausgaben einen Ausgleich schaffen.

Zurückvergütung der Kraft durch das Fahrgeld. Das Fahrgeld kostet noch genau dasselbe, nämlich 5 Cts. Ein Kohlenhaufen von „33 t" war im Jahre 1913: „100 Doll." wert; ein Kohlenhaufen von „16 t" erforderte im Jahre 1919: 100 Doll. Ausgaben. Außerdem ist infolge der Verlängerung der Strecken der Wert der Fahrkarte gestiegen. Die Herbeiführung eines entsprechenden Fahrpreisausgleiches beweist gute Gesinnung.

Die American News Company Inc. hat alle Zeitungshändler davon benachrichtigt, daß der Preis der Sonntagsausgabe des „New York American" vom 8. Februar ab auf 10 Cts. heraufgesetzt ist. Wir glauben, daß erhöhte Arbeit und Materialkosten diese Preiserhöhung rechtfertigen. Wir fordern aber auch aus denselben Gründen die Bewilligung eines angemessenen Fahrpreises.

In welchem Maße die amerikanischen Bahnen zum Teil notleidend sind, geht aus den Berichten der Konkursverwalter und Treuhänder hervor. So berichtet R. H. Nexsen, Elektroingenieur der Verkehrskommission des Staates Neuyork, daß die Straßenbahnen in der Stadt Neuyork über 6½ Millionen Dollar aufwenden müßten, um ihre Strecken, Wagen und sonstigen Anlagen in erstklassigen Betriebszustand zu versetzen (Electric Traction Mai 1920). Die Bostoner Hochbahn-Gesellschaft hat nach den Angaben ihres Treuhänders im Monat März etwa 2,9 Mill. Doll. Einnahmen gehabt; denen allein Betriebsausgaben in Höhe von 2,8 Mill. gegenüberstanden. Die Selbstkosten je Fahrgast beliefen sich auf rund 9,7 Cts., denen rund 4,8 Cts. Arbeitslöhne gegenüberstanden. Die Hochbahn hat ihre Cambridge-Untergrundbahnstrecke für 7 868 000 Doll. an die Gemeinde verkauft und von ihr diese Strecke gegen eine Jahresgebühr von 400 000 Doll. gepachtet. Der Geldertrag soll zum Teil zur Verbesserung des Kapitaldienstes dienen, zum Teil — sobald die Wirtschaftsverhältnisse besser werden — zum Anschaffen von neuem Fahrpark. (Aus Elektr. Kraftbetriebe u. Bahnen.)

Bücherschau.

— **Der Warenverkehr mit dem Auslande.** Es gibt wohl heute wenig Industrielle und Kaufleute, die nicht in geschäftlicher Verbindung mit dem Ausland stehen. Die Neugestaltung der Österreichischen Republik bedingt es, daß Handel und Industrie auf die Aus- oder Einfuhr angewiesen sind. Die gesetzlichen Bestimmungen über den Warenverkehr mit dem Ausland sind jedoch stets dem Wechsel unterworfen und in zahlreichen Gesetzen, Vollzugsanweisungen und Erlassen zerstreut, so daß oft über den Mangel einer übersichtlichen Zusammenfassung dieser Verordnungen geklagt wurde. Der Kaufmann und der Industrielle muß heute seine Entscheidungen sehr rasch treffen und wird in seiner Geschäftstätigkeit schwer beeinträchtigt, wenn ihm die gesetzlichen Bestimmungen nicht zur Hand sind. Eine Zusammenfassung aller in Frage kommenden Bestimmungen, die es dem Kaufmann er-

möglicht, sofort das Richtige zu treffen, sich an die richtige Stelle zu wenden, hat es bis jetzt nicht gegeben. Diesem Übelstande wird nunmehr durch eine Broschüre abgeholfen, die das Gremium der Wiener Kaufmannschaft zur Ausgabe bringt. Diese vom Gremialsekretär Dr. Otto Müller verfaßte Zusammenstellung enthält in übersichtlicher Form alle bis am 1. Juli d. J. in Geltung stehenden Bestimmungen über die Ein-, Aus- und Durchfuhr (Listen der ein- und ausfuhrverbotenen Waren), über den Zahlungs- (Devisen-) Verkehr mit dem Ausland, über die Zollaufhebungen, Zollermäßigungen und Zollaufschläge sowie über sonstige noch bestehende Beschränkungen des Warenverkehres auch im Inland. Die Broschüre wird ein unentbehrlicher Behelf sein für jeden, der in geschäftlichen Beziehungen mit dem Ausland steht. Interessenten wird diese 79 Seiten umfassende Zusammenstellung zum Selbstkostenpreis von 15 K. im Gremium der Wiener Kaufmannschaft, IV., Schwarzenbergplatz 16, Mezzanin, abgegeben oder gegen Voreinsendung des Betrages zuzüglich Porto zugesandt.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 21. August 1920 verschied in Hannover, wohin er sich nach Uebertritt in den verdienten Ruhestand begeben hatte, der

Geheime Baurat

Herr **Emil Meyer-Becherer,**

Regierungs- und Baurat a. D.

Der Verstorbene, der zuletzt mehrere Jahre das Betriebsamt Mayen als dessen Vorstand in verdienstvoller Weise verwaltet und sich während dieser Zeit die Achtung und Zuneigung der Beamten und Arbeiter erworben hat, wird unvergessen bleiben.

Wir werden sein Andenken stets in Ehren halten.

Trier, den 27. August 1920. (837)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Stammeisenbahndirektion Saarbrücken.

2. Gebühren.

Güter- und Tierverkehr.

Vom 1. September 1920 an wird das Wagenstandgeld für je — auch nur angefangene — 24 Stunden nach den folgenden, ermäßigten Sätzen berechnet: 10 ℳ (11,80 Kr.) für die ersten 24 Stunden, 30 ℳ (35,40 Kr.) für die zweiten 24 Stunden, 50 ℳ (59 Kr.) für jede weiteren 24 Stunden.

Dresden, am 28. August 1920. (832)
Eisenbahn-Generaldirektion, II. Abt.

Ermäßigung der Wagenstandgelder.

Wegen der zurzeit günstigen Betriebs- und Verkehrslage werden vom 1. September 1920 ab für das mecklenburgische Netz der Reichseisenbahnen die im Nachtrag III zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B, Nebengebührentarif Abschnitt VII, Ziffer 3, bezeichneten Wagenstandgeldsätze von:

10 ℳ für die ersten 24 Stunden,
30 ℳ für die zweiten 24 Stunden,
50 ℳ für jede weiteren 24 Stunden

anstatt der bisherigen Sätze von 10 ℳ, 50 ℳ und 100 ℳ erhoben.

Schwerin, den 26. August 1920. (833)
Eisenbahn-Generaldirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Cöln-Bonner Eisenbahnen.

Am 1. September 1920 wird der Güterbahnhof Cöln-Sülz, der bisher nur für den Verkehr der angeschlossenen Werke freigegeben war, auch für den allgemeinen Wagenladungsverkehr, sowie für Stückgutmengen von mindestens 2000 kg in einem Wagen, die von den Versendern und Empfängern selbst be- und entladen werden, eröffnet. Kopf- und Seitenrampe zur Verladung von Fahrzeugen vorhanden.

Cöln, den 28. August 1920. (831)
Direktion.

4. Güterverkehr.

Tfv. 200. Staats- und Privatbahngüterverkehr, Heft A, Anhang 4 (Stationstarif).

Mit Gültigkeit vom 25. Oktober 1920 erhalten die Abfertigungsbefugnisse von Station Preußen auf Seite 214 folgende Fassung:

Nur für Sendungen der angeschlossenen Werke, und zwar:

a) Wagenladungen,
b) Frachtstückgüter in Sendungen von mindestens 2000 kg von einem Absender an einen Empfänger.

Essen, den 20. August 1920. (835)
Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr, Pfälzischer Binnenverkehr, Badisch-pfälzischer Güterverkehr, Pfälzisch-württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1920 erscheint der gemeinsame Nachtrag I zu den Tarifheften 5, 6 und 8 des westdeutsch-südwestdeutschen Verkehrs. Er enthält Entfernungen für den Verkehr zwischen den pfälzischen und preußischen Stationen des Saargebiets einerseits und den badischen, bayerisch-pfälzischen und württembergischen Stationen anderseits.

Durch diesen Nachtrag werden aufgehoben:

1. im pfälzischen Binnengütertarif: die Entfernungen zwischen den saarpfälzischen Stationen einerseits und den übrigen pfälzischen Stationen anderseits;
2. im badisch-pfälzischen und pfälzisch-württembergischen Gütertarif: die Entfernungen zwischen den saarpfälzischen Stationen einerseits und den badischen und württembergischen Stationen anderseits;
3. im westdeutsch-südwestdeutschen Gütertarif: die seither in den Tarifheften 5, 6 und 8 gültig gewesenen Entfernungen der preußischen Stationen des Saargebiets.

Soweit Erhöhungen eintreten, gelten diese erst vom 1. November 1920 an. Näheres bei den beteiligten Dienststellen.

Frankfurt (M), 26. August 1920. (836)
Eisenbahndirektion.

Badischer Gütertarif.

Mit Wirkung vom 1. September 192[illegible] werden für die badischen Stationen au[illegible] Schweizergebiet die Ladegebühren, Nachnahmeprovision, Deckenmiete, di[illegible] Gebühr für Interessedeklaration und für Verwägen zum Teil geändert, zum Teil durch Einführung weitere[illegible] Sätze in Frankenwährung ergänzt, wo durch Tariferhöhungen eintreten. Au[illegible] den gleichen Zeitpunkt wird auch fü[illegible] Übergangssendungen nach und von de[illegible] Schweiz auf den Stationen Waldshu[illegible] Singen und Konstanz die Ladegebüh[illegible] Nachnahmeprovision, Deckenmiete un[illegible] die Gebühr für Interessedeklaration i[illegible] dem aus unserem Tarifanzeiger sich er[illegible] gebenden Umfang erhöht.

Karlsruhe, den 24. August 1920. (830)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Bayerischer Lloyd, Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Lokalgütertarif. Änderungen und Er[illegible]gänzungen von Bestimmungen un[illegible] Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 1. September 19[illegible] bis auf Weiteres werden in der Kun[illegible]machung (587) in der Zeitung des Ve[illegible]eins Deutscher Eisenbahnverwaltung[illegible] Nr. 40 vom 12. Juni 1920 nachstehen[illegible] Bestimmungen wie folgt geändert:

Zu I.) (Frachtgebühren).

Der Absatz „Die feststehenden Ve[illegible]hältniszahlen betragen: usw." ist dur[illegible] folgenden zu ersetzen:

„Die feststehenden Verhältniszahl[illegible] betragen:

Zur Umrechnung
auf Pfennige . . . . [illegible]
„ österr. Heller . . . . [illegible]
„ čechoslovak. Heller . . . . . [illegible]
„ ungar. Heller † . . . . [illegible]
„ Para . . . . [illegible]
„ Bani . . . . 10[illegible]

In der Tabelle, enthaltend die Ang[illegible]ben der Frachtberechnungswährung, i[illegible] jeweils bei „Para" der Zusatz „od[illegible] jugoslav. Heller" zu streichen.

Im Verkehre mit Belgrad werden d[illegible] für Zemun gültigen Tarifziffern ang[illegible]wendet. (83[illegible]

Regensburg, den 28. August 1920.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 64 | Berlin, den 4. September 1920. | LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, **amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 16 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 80 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 90 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 64. Berlin, den 4. September 1920. LX. Jahrgang.

Inhalt:

Das Koch'sche Stationsverzeichnis.

Der erste Teil des Handbuchs für den Eisenbahn-Güterverkehr, „Dr. jur. W. Kochs Eisenbahn-Stationsverzeichnis der dem Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörigen sowie der übrigen im Betriebe oder Bau befindlichen Eisenbahnen Europas“, ist zum letzten Male nach dem Stande vom 1. Mai 1914 erschienen. Es enthält, wie den meisten unserer Leser bekannt ist, außer einleitenden Abschnitten (Adressenverzeichnis der Eisenbahnverwaltungen und Vorbemerkungen über die wichtigsten Vorschriften des Eisenbahn-Güterverkehrs) und einem Anhang (Personenverzeichnis der leitenden Eisenbahnbeamten) zwei Hauptteile, von denen der erste die einzelnen Eisenbahnlinien bezirksweise aufführt, während der zweite alle Stationen in alphabetischer Reihenfolge enthält und im wesentlichen dazu dient, das Auffinden der gesuchten Station in dem ersten, streckenweise geordneten Teil zu erleichtern. Der erste Teil bildet das Kernstück des Werkes; jede Station erscheint dort mit den für das Abfertigungswesen wichtigen Merkmalen. Man findet, ob es eine Station mit vollem oder beschränktem Verkehr ist, ob Anschluß- oder Gemeinschaftsbetrieb dort besteht, ob und welche Rampen sie besitzt, ob Krane und Gleiswagen vorhanden sind; man kann erkennen, ob und welche Post-, Telegraphen- und Zollstellen sich auf der Station befinden; kurz, es ist in gedrängter Kürze, durch übersichtliche Zeichen, bei jeder Station alles vermerkt, was für den Verfrachter einer Sendung wissenswert ist. Kein Wunder, daß das Kochsche Stationsverzeichnis nicht bloß für die Eisenbahnbehörden und Abfertigungsstellen, sondern auch für Spediteure und Handelshäuser, ja für alle größeren Versender ein unentbehrliches Handbuch für den täglichen Gebrauch geworden ist, und daß die seit über fünf Jahren ausgebliebene — sonst alljährlich erscheinende — neue Ausgabe des Werkes mit Ungeduld erwartet wird, zumal auch die Ausgabe von 1914 längst vollständig vergriffen ist.

Obwohl das Handbuch bisher als ein privates Unternehmen zuerst von Dr. Koch herausgegeben und dann von seinen Erben weitergeführt wurde, ruhte doch von jeher der Schwerpunkt der Arbeiten auf den Schultern der Eisenbahnverwaltungen, die alljährlich durch Einbesserung der inzwischen eingetretenen Änderungen und Ergänzungen die Unterlagen für jede Neuausgabe lieferten. So lag der Gedanke nahe, das Handbuch, das durch diese Mitarbeit der Eisenbahn längst einen halbamtlichen Anstrich bekommen hatte, durch die Verwaltungen selbst herausgeben zu lassen. Der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen hat diesen Gedanken aufgegriffen und will ihn in diesem Jahre zum ersten Male verwirklichen, nachdem durch Vereinbarung mit den bisher Beteiligten das Recht zur Herausgabe auf ihn übergegangen ist.

Die Arbeiten sind schon seit Monaten im Gange. Allerdings werden die Schwierigkeiten, die eine Neuauflage während des Krieges verhindert haben und sie auch heute noch beeinträchtigen, anscheinend nicht überall zutreffend gewürdigt. Das Handbuch umfaßt nicht nur die Eisenbahnen Mitteleuropas, sondern auch die der übrigen europäischen Länder, mit Ausnahme Griechenlands, Großbritanniens, Montenegros, Portugals und Spaniens. Während es bei früheren Ausgaben nur darauf ankam, die im gleichen, nur wenig veränderten Rahmen erscheinenden Angaben über die Verwaltungen, Strecken und Stationen immer wieder nachzuprüfen und durch Einbesserungen und Ergänzungen auf den neuesten Stand zu bringen, hat sich durch den Krieg die Karte Europas so verändert, daß es kaum ein Land gibt, in dem die Eisenbahngeographie nicht grundlegende Umwälzungen erfahren hätte. Die vorzunehmenden Änderungen, die durch das mehr als 5jährige Nichterscheinen des Werkes ohnehin einen gewaltigen Umfang angenommen haben, sind durch diese politischen Veränderungen so außerordentlich angewachsen, daß ein großer Teil des Buches ganz neu aufgestellt werden muß. Durch die Verschiebungen der Grenzen Mitteleuropas treten umfangreiche Bahngebiete in andere Verwaltungen über. Wo es sich um abgeschlossene Bezirke handelt, wie z. B. bei Elsaß-Lothringen, ist die Umarbeitung verhältnismäßig einfach. Vorwiegend

schneiden aber die neuen Grenzen durch die Verwaltungsbezirke und die einzelnen Eisenbahnlinien mitten hindurch; für ihre Festlegung waren teils ethnographische, militärische oder wirtschaftliche Gründe maßgebend, teils gewinnt es den Anschein, als ob sie einer Willkür des Siegers ihren Lauf verdankten. Diese Grenzen stehen überdies noch nicht einmal überall fest. Der Friede von St. Germain ist zwar jetzt endlich ratifiziert worden, so daß die Grenzen Österreichs gegenüber der Tschechoslowakei, Polen, Italien und dem S.K.S.-Königreich als endgültige anzusehen sind; der Inhalt des Friedens mit Ungarn und den Balkanländern scheint aber noch nicht in allen Punkten festzustehen, sodaß wir hier überall auf Zweifel stoßen. Dazu kommt noch die unbestimmte Zukunft der Abstimmungsgebiete, des Saargebiets, der adriatischen Küste usw. Alles in allem ist es also nicht möglich, jetzt schon eine zuverlässige Scheidung der einzelnen Staaten und Eisenbahnverwaltungen vorzunehmen.

Mit denselben Zweifeln und Schwierigkeiten hatten die Herausgeber der neusten Ausgabe des Reichskursbuches zu kämpfen. Das Reichskursbuch hält zwar nicht nur aus technischen Gründen, sondern auch im Interesse des Publikums, das sich an das Kursbuch gewöhnt hat, möglichst starr an der einmal gewählten Anordnung und Gestaltung der Fahrplantafeln fest; immerhin muß es aber selbstverständlich bestrebt sein, sich, sobald es irgend angängig ist, der neuen Gestaltung der Landkarte anzupassen. Bei sorgfältiger Durchsicht der neuen Ausgabe findet man, wie unvollkommen diese Anpassung bisher gelungen ist. Die vierte Abteilung (Österreich-Ungarn) ist z. B. in ihrer Gestaltung fast unverändert geblieben, sie faßt nach wie vor alle Bahnlinien zusammen, die zu der früheren Doppelmonarchie gehörten. Die politischen Veränderungen sind überhaupt nicht berücksichtigt worden, die betrieblichen nur insofern, als die betriebsführende Verwaltung bei jeder Strecke in Kleinkursivschrift erscheint, z. B. bei Kufstein-Verona die Italienischen Staatsbahnen vom Brenner ab südwärts, bei Wien-Tetschen die Tschechoslowakischen Staatsbahnen von Znaim ab nordwärts. Die Stationsnamen sind im Kursbuch unverändert geblieben, obschon die Regierungen der neuen Randstaaten fast alle Ortschaften umbenannt haben. Die elsaß-lothringischen Bahnen (Seite 214 bis 232 b) sind — gleichfalls unter Beibehaltung der deutschen Namensbezeichnungen — als Ganzes aus ihrem bisherigen Platze herausgeholt und zwischen 513 b (Frankreich) und 516 (Großbritannien) eingefügt worden. Zwischen Seite 214 und 233 ist dadurch eine Lücke entstanden; der weniger geschulte Benutzer des Kursbuchs wird z. B. die Seite 215 leicht vergeblich suchen und dadurch in Verlegenheit kommen. Für Polen, Danzig und das Memelgebiet ist zwar ein selbständiger Abschnitt eingerichtet worden, er beschränkt sich aber auf die von Deutschland abgetretenen Strecken, dagegen ist kein Versuch gemacht worden, den neuen polnischen Staat als Ganzes mit den von Rußland und Österreich-Ungarn übernommenen Gebieten zusammenzustellen; die Strecken der letzteren werden nach wie vor bei Ungarn und bei Österreich geführt.

Diese Behandlung durch das Reichskursbuch zeigt, welche Mühe selbst eine als so mustergültig bekannte Veröffentlichung wie das Reichskursbuch hat, in der gegenwärtigen Übergangszeit mehr zu bieten als Stückwerk. Das Koch'sche Stationsverzeichnis wird sich also auch mit einer vorläufigen Ausgabe begnügen müssen, da es nicht noch viele Monate oder Jahre mit dem Erscheinen warten kann und will. Bei Österreich und seinen Randstaaten wird kaum eine andere Behandlung möglich sein als die des Reichskursbuchs, schon deshalb nicht, weil über einen Teil der Gebiete noch nicht endgültig entschieden worden ist. Es wird beabsichtigt, in den Fällen, wo das Schicksal einer Strecke noch von zukünftigen Ereignissen abhängt (Friedensratifikation, Abstimmung usw.), die bisherige Zugehörigkeit als fortbestehend zu unterstellen. Im übrigen soll alles versucht werden, um der politischen Neuordnung, soweit irgend möglich, Rechnung zu tragen und die neuen Staatengebilde in ihrer jetzigen Gestaltung in dem Stationsverzeichnis erscheinen zu lassen. Das ist eine Forderung, die an das Handbuch aus praktischen Gründen gestellt werden muß, da der Versender von Frachtgut in erster Linie zu wissen wünscht, zu welchem Staat die Bestimmungsstation gehört, welche Verwaltung dort den Betrieb führt, welche Transportordnung und welche Zollvorschriften dort Geltung haben. Da, wo die politische Lage heute noch so wenig geklärt ist, wie in den Gebieten des vormaligen russischen Reiches und auf dem Balkan, wird es allerdings nicht möglich sein, das Handbuch auch nur einigermaßen auf den Stand der Gegenwart zu bringen. Der Herausgeber hat also nur die Wahl, ob er diese Abschnitte ganz fortlassen oder sie nach dem Stande von 1914 wieder abdrucken will. Letzteres wird wohl den Interessen des Publikums besser entsprechen, weil wenigstens ein Teil der damaligen Angaben heute noch zutreffend sein wird. Ein bloßer Nachdruck der Angaben von 1914 wird auch für die Abschnitte nötig sein, wo es aus anderen Gründen nicht gelingen sollte, die Unterlagen für die Umarbeitung zu erhalten, so z. B. wenn Verwaltungen der früher feindlichen Staaten die von ihnen erbetene Mitarbeit verweigern. Es ist zu hoffen, daß dies nur vereinzelt vorkommen wird, und daß praktische Erwägungen über politische Verstimmungen schließlich endgültig siegen werden. Jedenfalls erfordern die Verhandlungen mit den in Frage kommenden Stellen viel Zeit, so daß mit dem Erscheinen dieser ersten Ausgabe nach dem Kriege, auch wenn keine unerwarteten Hindernisse eintreten, erst für den Spätherbst wird gerechnet werden können.

* * *

Der zweite Teil des Koch'schen Handbuches für den Eisenbahngüterverkehr, Dr. Kochs Ortsverzeichnis, enthält ein alphabetisch geordnetes Verzeichnis aller nennenswerten Ortschaften Deutschlands, Österreichs und Ungarns unter Angabe ihrer „Abstoßstation", d. h. des Bahnhofs, der als Bestimmungsstation in den Frachtbrief einzutragen ist, weil das Gut von ihm aus am vorteilhaftesten die Bahn verlassen und auf dem Landwege zum Bestimmungsort gelangen kann. Das Ortsverzeichnis bedarf seit seiner letzten Ausgabe von 1914 gleichfalls gründlicher Umarbeitung. Die Neuausgabe, auf die die Geschäftswelt, wie sich aus zahlreichen Anfragen beim Verleger ergibt, mit Ungeduld wartet, wird gleich nach der Vollendung des Stationsverzeichnisses in Angriff genommen werden, sie wird aber nicht vor dem nächsten Jahre erscheinen können.

Der achtstündige Arbeitstag des Zugpersonals in den Vereinigten Staaten von Amerika.

Über ein gerichtliches Nachspiel zu dem Gesetz über den achtstündigen Arbeitstag schreibt Röhling im Archiv für Eisenbahnwesen, Heft 4, S. 707 d. Jahrgangs:

Allmählich fallen die Schranken, die der Weltkrieg zwischen uns und den feindlichen Ländern aufgerichtet hatte, und die sogar den Austausch geistiger Güter gehemmt hatten. So sind wir vor kurzem in den Besitz der seit dem Eintritt Amerikas in den Krieg ausgebliebenen Vierteljahreshefte der Political Science Quarterly gelangt. Sie bringen u. a. eine in den Jahren 1916 und 1917 veröffentlichte Abhandlung von E. C. Robbins von der Oregon-Universität über das eingangs bezeichnete Gesetz. Dieses, das sogenannte Adamson Law, ist hier schon im Jahr 1917 eingehend gewürdigt worden. Dabei ist auch kurz der Vorgänge gedacht, die sich zwischen der Verabschiedung des Gesetzes und seinem Inkrafttreten abgespielt haben. Sie sind so charakteristisch, daß es sich verlohnt, an der Hand der Robbinsschen Darstellung nochmals darauf zurückzukommen.

Nachdem das unter dem Druck der Streikdrohungen des Zugpersonals entstandene Gesetz am 1. und 2. September 1916 im Kongreß durchgepeitscht und am folgenden Tage von dem Präsidenten Wilson, seinem Urheber, unterzeichnet war, ersuchten die vier Gewerkschaften des Zugpersonals den Nationalen Verhandlungsausschuß (National Conference Comittee) der Eisenbahnen, mit ihnen über die Auslegung (interpretation) des Gesetzes zu verhandeln. Zu dieser Verhandlung kam es erst anfangs November; sie erschöpfte sich begreiflicherweise in fruchtlosen Erörterungen über den problematischen Artikel 1 des Gesetzes. Die Vertreter der Eisenbahngesellschaften erklärten, das Gesetz habe den Grundsatz der Lohnberechnung nach der Meilenleistung abgeschafft und dafür die Bezahlung nach der achtstündigen Arbeitsleistung eingeführt. Dagegen verfochten die Gewerkschaftsvertreter die Ansicht, daß das Tagewerk des Zugpersonals nach wie vor aus 100 Meilen Fahrdienst bestehe, nur müßten die 100 Meilen nach dem Inkrafttreten des Gesetzes schon in acht, statt in zehn Stunden zurückgelegt werden. Die Vertreter der Eisenbahngesellschaften brachen die Erörterungen schließlich mit der Erklärung ab, daß die Gültigkeit des Gesetzes von ihnen gerichtlich angefochten werden würde. Die ersten Anfechtungsklagen liefen denn auch schon am 8. November bei mehreren Gerichten des Landes ein. Die Anwälte der Bundesregierung und der klagenden Gesellschaften kamen überein, so bald wie möglich eine der Klagen auszutragen und dafür die andern einstweilen ruhen zu lassen. Man wählte die von den Zwangsverwaltern der Missouri-, Oklahoma- und Gulf-Eisenbahn angestrengte Klage, nach der die Ausführung des Gesetzes solange untersagt werden sollte, bis seine Rechtsgültigkeit endgültig anerkannt sei. Die Bundesregierung beantragte am 21. November, daß über die Klage sofort verhandelt werde, und daß der Richter die Eisenbahngesellschaft im Fall des Erfolges der Klage anweise, gemeinsam mit der Regierung auf die schleunige Verhandlung der Streitsache vor dem Obersten Gerichtshof der Vereinigten Staaten hinzuwirken. Schon am folgenden Tage erklärte der mit der Klage befaßte Richter Hook das Gesetz für verfassungswidrig (illegal); er betonte dabei aber, daß seine Entscheidung nicht auf reiflicher Überlegung beruhe, sondern überhastet (hurriedly) erlassen sei, um die schleunige Verhandlung der Klage vor dem Obersten Gerichtshof zu ermöglichen. Indessen kam es trotz der Dringlichkeit der Sache bis zum Jahresschluß nicht zur Verhandlung in der zweiten Instanz. Da das Gesetz am 1. Januar 1917 in Kraft treten sollte, teilten die Eisenbahngesellschaften ihrem Personal einige Tage vorher mit, daß sie das Gesetz mit Rücksicht auf die schwebenden Anfechtungsklagen einstweilen nicht als bindend ansähen, daß aber in den Lohnlisten vom 1. Januar 1917 an neben den vereinbarten Löhnen vorsorglich auch die dem Personal im Fall der Rechtsgültigkeit des Gesetzes zustehenden Löhne ausgeworfen werden würden, um ihre Auszahlung später ohne weiteres zu ermöglichen.

Die Verhandlungen vor dem Obersten Gerichtshof, die gegen Mitte Januar 1917 begannen, drehten sich vornehmlich um die Fragen: Ist der Kongreß befugt, die Arbeitszeit des Eisenbahnpersonals zu bestimmen? Regelt das Adamson-Gesetz die Löhne? Und bejahendenfalls, besitzt der Kongreß Lohnfestsetzungsbefugnisse? Die Regierung stützte sich vornehmlich auf die im Fall der Baltimore- und Ohio-Eisenbahn gegen das Bundesverkehrsamt ergangene gerichtliche Entscheidung, durch die die Gültigkeit des vom Kongreß erlassenen sogen. 16-Stundengesetzes bestätigt worden ist. Die Anwälte der Bundesregierung blieben auch dabei, daß das Adamson-Gesetz keine Lohnvorschriften enthalte; aber selbst wenn das der Fall wäre, reichten die gesetzgeberischen Befugnisse des Kongresses — so behaupteten sie — auch dann zum Erlaß des Gesetzes aus. Die Anwälte der Eisenbahngesellschaften dagegen bestanden darauf, daß das Gesetz seinem ganzen Wesen nach ein Lohngesetz sei, und daß der Kongreß damit seine Vollmachten überschritten habe. Denn das Gesetz greife ohne ordentliches Gerichtsverfahren in das Privateigentum ein und beschränke die Vertragsfreiheit, — beides Handlungen, durch die die Bundesverfassung verletzt sei. Indes vergingen zwei weitere Monate, ohne daß der Oberste Gerichtshof das entscheidende Urteil gefällt hätte. Aus unserer Quelle geht nicht hervor, weshalb die gerichtliche Entscheidung trotz der offenbaren Dringlichkeit der Angelegenheit so lange auf sich warten ließ. Man geht aber wohl nicht fehl in der Annahme, daß hier Rechtsprechung und Staatsraison in einen schwer lösbaren Konflikt geraten waren, dessen Beilegung man von der Zeit erwartete.

Die Hilfe sollte von den Gewerkschaften des Zugpersonals kommen: Sie zerhieben den gordischen Knoten des Prozesses, indem sie den Generalstreik zum 17. März nach Dienstschluß ansagten. Sie machten kein Hehl daraus, daß sie gerade diesen Zeitpunkt gewählt hatten, weil der drohende Krieg mit Deutschland nach ihrer Meinung die beste Gelegenheit zur Durchsetzung des vorläufig für verfassungswidrig erklärten Adamson-Gesetzes bot. Um sich aber die Gunst der öffentlichen Meinung nicht zu verscherzen, versicherten sie, daß der Streik im Fall der Kriegserklärung sofort abgebrochen werden würde. Gleichwohl geriet das ganze Land in stärkste Erregung. Am 16. März richtete der Präsident nach einer mehrstündigen Beratung des Kabinetts an die Parteien das dringende Ersuchen, die Verhandlungen über die Streitfrage wieder aufzunehmen. Gleichzeitig entsandte er einen Ausschuß von Mitgliedern des Rats für die Nationale Verteidigung nach Washington zur Anbahnung von Einigungsverhandlungen. Der erste Erfolg der amtlichen Vermittlung war der, daß die Gewerkschaften sich am Spätnachmittag des 17. März dazu verstanden, den Streik um 48 Stunden zu verschieben. Nach unausgesetzten Verhandlungen erklärten sich sodann die Vertreter der Eisenbahnen in der Nacht vom 18. zum 19. März nach der Robbinsschen Darstellung bereit, dem Personal den „Achtstundentag“ zu bewilligen. Sie teilten ihren Entschluß den amtlichen Vermittlern mit folgendem Schreiben mit:

„Angesichts der nationalen Krisis, die jählings durch Ereignisse heraufbeschworen ist, die uns am verflossenen Nachmittag bekanntgeworden sind, ist der Nationale Verhandlungsausschuß der Eisenbahnen mit Ihnen der Überzeugung, daß weder im Inland noch im Ausland die Furcht oder Hoffnung aufkommen darf, der Eisenbahnbetrieb des Landes werde behindert oder beeinträchtigt werden. Sie werden deshalb ermächtigt, dem Lande zu versichern, daß nicht gestreikt werden wird. Um dieser Zusicherung eine Grundlage zu geben, ermächtigen wir hiermit den Ausschuß des Rats der Nationalen Verteidigung, dem vor dem Streik stehenden Personal jedes Zugeständnis zu machen, das dem Ausschuß erforderlich erscheint, um den ununterbrochenen und voll leistungsfähigen Eisenbahnbetrieb, der ein unentbehrliches Rüstzeug der Landesverteidigung ist, zu gewährleisten.“

Auf Grund dieser Erklärung sprachen die Vermittler am 19. März dem Zugpersonal die sich aus dem Adamson-Gesetz ergebenden Arbeitsbedingungen zu.

Am Morgen desselben Tages — difficile est, satiram non scribere — bestätigte der Oberste Gerichtshof die Rechtmäßigkeit des Gesetzes mit der knappen Mehrheit von 5 gegen 4 Stimmen. Der Oberste Richter White, der die Meinung der Mehrheit des Gerichtshofs vortrug, legte dar, daß das angefochtene Gesetz sowohl Dienstdauer- als auch Lohnvorschriften enthalte, und daß die ausgedehnten Vollmachten des Kongresses ihn zur Gesetzgebung auf beiden Gebieten ermächtigten. Zu behaupten, daß die gesetzgebende Körperschaft des Landes nicht die Macht (authority) besäße, einen Ausgleich zu erzwingen, wenn die Eisenbahnen und ihr Personal es ablehnten, sich bei Arbeitsstreitigkeiten zu einigen, würde bedeuten, daß die privaten Rechte über die Rechte der Öffentlichkeit (public rights) gingen. Der Kongreß habe ausgedehnte Vollmacht zur Erzwingung des schiedsrichterlichen Verfahrens bei Zwistigkeiten, die den öffentlichen Verkehr des Landes zu unterbrechen drohten. . . .

---

§ 14 (7) der Fahrdienst-Vorschriften.

Nach den Fahrdienstvorschriften § 14 (7) ist das bedingte Anbieten und Annehmen von Zügen bei spitzer Kreuzung nach den Anordnungen der Eisenbahndirektion zulässig, wenn es angezeigt erscheint, einen Zug unmittelbar nach Ankunft des Gegenzuges abzulassen. In einem solchen Falle darf der erstere der beiden zu kreuzenden Züge 2 Minuten vor der mutmaßlichen Ankunft des Gegenzuges telegraphisch wie folgt angeboten werden: „Z 7 ag wenn 6 ak?“ Die nun nach den Fahrdienstvorschriften vorgeschriebene Zusage hat zur Bedingung, daß Z 7 erst abgelassen werden darf, wenn Z 6 angekommen ist, so daß das zusagende Antworttelegramm zu lauten hat: „Z 7 ja wenn 6 ak.“

Die auf eingleisigen Strecken immer wieder eingetretenen Unfälle ließen erkennen, daß bei diesem bedingten Annahmeverfahren sehr oft Unstimmigkeiten vorhanden waren, die meines Erachtens auf die Fassung des Wortlautes des Annahmetelegramms zurückzuführen waren. So hat kürzlich ein Fahrdienstleiter in Station X (eingleisige Strecke) übersehen, daß von der vorliegenden Zugmeldestelle Y ein Az 25 ihm schon angeboten und von ihm angenommen war, und bot

seinerseits dieser Zugmeldestelle Y eine Leerfahrt 9556 an, die von dieser abzulehnen gewesen wäre, da sie nach § 14 (8) F. V. nicht vorschriftsmäßig angeboten war. Statt dessen wurde die angebotene Leerfahrt von Y bedingt angenommen durch das Telegramm: „Z 9556 ja wenn 25 ak." Der Fahrdienstleiter in X las im Übereifer lediglich den ersten (annehmenden) Teil — „Z 9556 ja" — nicht jedoch auch die Bedingung zur Abfahrt desselben — „wenn 25 ak" — und ließ die Leerfahrt 9556 abfahren. Diese ist dann auch mit dem Az 25 zusammengestoßen, wobei erheblicher Schaden entstand. Der Fahrdienstleiter in X war als der Hauptschuldige an dem Unfalle anzusehen und ist auch entsprechend herangezogen worden.

Die Unfallursache gibt nun zu denken, und es dürfte festzustellen sein, ob die Fassung des Wortlautes nach § 14 (7) der F. V. „Z 9556 ja wenn 25 ak" als einwandfrei anzusehen war. Bedingung zur Ablassung des ersten Zuges ist, daß der zweite Zug auf der Kreuzungsstation eingetroffen ist. Diese Bedingung müßte durch das Annahmetelegramm einwandfrei zu erkennen sein, was jedoch nach der jetzigen Fassung nicht der Fall ist, da zuerst die Annahme und dann erst die Bedingung ausgesprochen ist. Mein Vorschlag geht dahin, in der Fassung des Wortlautes dieses überaus wichtigen Annahmetelegramms insofern eine Änderung eintreten zu lassen, als zuerst die Bedingung zur Annahme eines Zuges und dann erst dieselbst auszusprechen wäre, so daß das annehmende Telegramm zu lauten hätte: „Wenn Z 6 ak, 7 ja." Jeder Fahrdienstleiter würde beim Lesen des Annahmetelegramms in dieser Fassung sofort darauf hingewiesen werden, daß die Strecke noch mit dem anrollenden Z 6 besetzt und daher mit dem Ablassen des Z 7 bis zum Eintreffen des Z 6 abzuwarten wäre.

Es dürfte Sache des Fahrdienstausschusses sein, über vorstehende Anregung schlüssig zu werden, zumal nur eine Umstellung des Wortlautes des Annahmetelegramms, nicht jedoch eine Abänderung der Fahrdienstvorschrift in Frage kommen wird.

Bernhard Schmitt, Eisenb.-Ass., Bf. Köln-Nippes n. Bf.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Benutzung des Fahrmaterials im internationalen Verbande.** Der Reichsverkehrsminister hat an die nachgeordneten Stellen folgenden Erlaß vom 17. Juli d. J. gerichtet: Am 28. und 29. August 1919 wurde in Versailles vereinbart, daß für den Wagenverkehr zwischen den Verwaltungen des deutschen Staatsbahnwagenverbandes einerseits und den Verwaltungen der französischen einschließlich der elsaß-lothringischen und belgischen Eisenbahnen andererseits das „Reglement für die Benutzung des Fahrmaterials zwischen allen an dem internationalen Verbande teilnehmenden Verwaltungen" nebst dem zugehörigen „Technischen Reglement für die gegenseitige Zulassung der Fahrzeuge usw." wieder Anwendung finden soll. In Ausführung dieses Beschlusses haben die französischen und belgischen Eisenbahnverwaltungen ihre Dienststellen nunmehr angewiesen, Ersatzstücke für die Wiederherstellung der im gewöhnlichen Verkehr übergegangenen deutschen Eigentumswagen unmittelbar bei den in Frage kommenden deutschen Heimatverwaltungen anzufordern und im besonderen die im Artikel VII des Technischen Reglements für die Anforderung gegebenen Vorschriften zu beachten.

Bei der Übergabegruppe Neuwied werden fortan nur noch Fahrzeugersatzteile für solche Wagen angefordert, die auf Grund des Waffenstillstandsabkommens an die Entente abgeliefert worden sind.

Der Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten an die preußischen Eisenbahndirektionen vom 14. Oktober 1919 — VI 67 C. B. 4683 — wird hierdurch aufgehoben.

— **Zur Verkehrslage im Ruhrgebiet.** Der Eisenbahnverkehr wickelte sich in der Woche vom 22. bis 28. August nicht ganz so regelmäßig ab, wie in der voraufgegangenen Zeit. Einmal hat die Kohlenförderung, wie dies stets gegen Ende des Monats der Fall ist, um ein Geringes zugenommen, zum anderen ist der Bestand an Leerwagen infolge des Einsetzens der Herbsttransporte in den letzten Tagen zurückgegangen. Die Wagengestellung bezifferte sich werktäglich auf 18 645 gegenüber 18 300 Wagen in der Vorwoche. Die Brennstofflagerbestände auf den Zechen erfuhren einen Zuwachs von 103 346 auf 125 415 t (21. August). Der Versand zu den Duisburg-Ruhrorter Häfen und der Umschlag an den Kippern vollzog sich ziemlich glatt, da Kahnraum trotz des zurückgehenden Wasserstandes des Rheines im allgemeinen noch ausreichend vorhanden war. Die Kipperleistung betrug 29 769 t, das ist 1000 t arbeitstäglich weniger als in der Vorwoche. Der Leerraum auf den Kanälen geht allmählich zurück. Immerhin reichen die Betriebsmittel noch aus, um den regelmäßigen Abtransport zu gewährleisten, was schon durch die Herabsetzung der Frachten auf dem Dortmund-Ems-Kanal in Erscheinung tritt. Der Brennstoffumschlag in den Zechenhäfen hielt sich mit 25 420 t auf der bisherigen Höhe.

— **Bröltlialer Eisenbahn.** Aus dem Kreise der Anleihegläubiger der Bröltlialbahn wird der „Köln. Ztg." geschrieben: Der nunmehr veröffentlichte Rechnungsabschluß für 1919 bestätigt lediglich die in der „Köln. Ztg." vor längerer Zeit schon vertretene Auffassung, daß dem Unternehmen, und also auch dessen Anleihegläubigern, gründlich nur mit einer Herstellung des Gleichgewichts im Haushalt der Gesellschaft gedient sein kann. Denn der Abschluß weist einen neuen Fehlbetrag von 749 971 ℳ aus gegen einen solchen von 503 639 ℳ im Jahre 1918, wodurch sich eine Gesamtsumme von 1 253 610 Mark Fehlbetrag als Kapitalverlust ergibt. Wird der letztere nun auch durch das Kapitalopfer, das die Aktionäre bringen, beseitigt, so kann das Gleichgewicht im Haushalt der Bahn nur durch erhebliche Erhöhung der Einnahmen, d. h. der Frachtsätze, wiederhergestellt werden. Hierauf muß also das Bestreben der Gesellschaft gerichtet sein, weil sonst das Opfer vergebens gebracht sein würde. Denn nach dem Maßstabe der Betriebsergebnisse von 1918 und 1919 würde mit einem neuen Fehlbetrag 1920 und in den folgenden Jahren sicher zu rechnen sein. Haben doch schon vor kurzem infolge Ausstands der Betriebskräfte diesen wieder neue Lohnerhöhungen bewilligt werden müssen, durch die die Ausgaben im laufenden Jahr weiter gesteigert worden sind. Nicht allein Recht und Billigkeit weisen daher auf eine ausreichende Erhöhung der Frachtsätze hin, sondern auch die Selbstbehauptung des Unternehmens und dessen Pflichten gegen seine Gesellschafter und Gläubiger. Diese können daher von den leitenden Kräften der Gesellschaft verlangen, daß sie alles tun, was ihnen möglich ist, um mindestens eine zur Herstellung des Gleichgewichts erforderliche Erhöhung der Frachtsätze für die Basaltsendungen mit der Bröltlialer Bahn zu erlangen. Die gut stehenden Basaltbrüche ihrerseits können wirklich nicht verlangen, daß ihre für sie unentbehrlichen Frachtfahrer dauernd mit großem Verlust arbeiten, während sie selbst reiche Erträgnisse erzielen können.

— **Der Mittellandkanal.** Der Ausschuß für den Mittellandkanal der Preußischen Landesversammlung hat am 31. August d. J. seine Beratungen aufgenommen. Der Sonderausschuß besteht aus 29 Mitgliedern. Nach seiner Konstitution trat er sofort in die Behandlung der Regierungsvorlage ein. Diese schlägt den Ausbau der sogenannten Mittellinie von Professor Franzius-Hannover vor. Weil in den letzten Tagen die Gegner der Mittellinie, die an einer anderen Linienführung interessierten süddeutschen Staaten und Städte, der Landesversammlung Preußens das Recht der Beschlußfassung über den Kanal absprechen und verlangt haben, daß die Angelegenheit vom Reich erledigt werden müsse, weil bereits am 1. Oktober d. J. oder spätestens am 1. April nächsten Jahres die Wasserstraßen in die Verwaltung des Reiches übergehen sollen, befaßte der Ausschuß sich zunächst mit der Zuständigkeitsfrage.

Minister Oeser führte in längerer Rede aus: Der entschiedenste Führer der Opposition gegen die Mittellinie, Braunschweig, ist an dem Kanal mit einem Fünftel der Baulänge beteiligt, Preußen dagegen mit vier Fünfteln der Baulänge. Schon deshalb ist es das Recht der Preußischen Regierung, die Vorlage zur Verhandlung zu stellen, um so mehr, als die preußische Landesversammlung durch mehrfachen Beschluß aus den verschiedensten Gründen die Einbringung der Vorlage gefordert hat. Daß die Verhandlungen über den Kanal mit einigen Ländern eine besondere Schärfe angenommen haben, ist bedauerlich; dieser Umstand kann jedoch die preußische Regierung von der Erörterung der Vorlage im Parlament nicht abbringen. Die Reibungen mit den anderen Ländern gehen nicht auf ein Verschulden Preußens zurück. Von einer Gegnerschaft gegen die Vorlage ist so lange nichts zu verspüren gewesen, als die Südlinie noch in Frage kam und auch einige leitende Stellen im Preußischen Ministerium dafür zu haben waren. Jetzt hat man unter der Flagge „Los von Berlin" eine Propaganda für eine andere Linienführung als die Mittellinie eingeleitet, für die Südlinie, für die aber wenig sachliche

Gründe sprechen, und die aus den verschiedensten Gründen als wenig günstig bezeichnet werden muß.

An diese Ausführungen des Ministers schloß sich eine Aussprache, in der die Redner aller Parteien ohne Rücksicht auf ihre Wünsche hinsichtlich der Linienführung dem Standpunkt des Ministers zustimmten, daß die Angelegenheit in der Preußischen Landesversammlung beraten werden müsse. Es wurde beschlossen, die Beratung der Vorlage fortzusetzen. Ferner wurde beschlossen, daß vor Abschluß der ersten Lesung eine Besichtigung des in Frage kommenden Geländes bei Magdeburg sowie der jetzigen Weiterführung des Mittellandkanals über die Weser bei Minden stattfinden soll. Von allen Seiten wurde ferner mit Rücksicht auf die Notstandsarbeiten eine rasche Erledigung der Vorlage für dringend erforderlich gehalten.

— **Kurse in psychotechnischen Prüfverfahren und Lehrlings- und Werkschulwesen.** Die Eisenbahndirektion Berlin veranstaltet im Auftrage des Reichsverkehrsministeriums vom 20. bis 22. und vom 23. bis 25. September je einen dreitägigen Einführungskursus in psychotechnische Prüfverfahren, in Werkschul- und Lehrlingswesen. Den Teilnehmern wird Gelegenheit geboten werden, sich im Zusammenhang und aus eigener Anschauung über bewährte, neuzeitliche Einrichtungen und die auf diesen Gebieten, nicht nur bei der Eisenbahnverwaltung, sondern auch in der Großindustrie gesammelten Erfahrungen zu unterrichten. Es sind folgende Vorlesungen und Übungen vorgesehen. Am 1. Tage: Das Lehrlingswesen im Handwerk und in der Großindustrie und die Bestimmungen des Eisenbahnlohntarifs über das Lehrlingswesen (Geh. Baurat Dr.-Ing. Schwarze, Vortragender Rat im Reichsverkehrsministerium). — Das Lehrlingswesen bei der Eisenbahndirektion Berlin (Regierungs- und Baurat Proske, Mitglied der Eisenbahndirektion Berlin). — Die praktische Ausbildung der Maschinenbaubeflissenen und Zöglinge, Praktische Winke für die Einrichtung von Werkschulen und Aussprache (Regierungsbaumeister Neesen, Hilfsarbeiter der Eisenbahndirektion Berlin). — Psychotechnik und Betriebswissenschaft (Dr.-Ing. Schlesinger, o. Professor an der Technischen Hochschule Berlin). — Grundsätze und Erfahrungen der psychotechnischen Lehrlingsprüfung des psychotechnischen Laboratoriums der Technischen Hochschule Berlin (Dr. med. Moede, Privatdozent und Leiter des psychotechnischen Laboratoriums der Technischen Hochschule Berlin). — Besichtigung des Laboratoriums. Am 2. Tage: Einführung in die praktische Eignungsprüfung nach der Methode Lipmann-Stolzenberg (Dr. med. Lipmann, Vorsteher des Instituts für angewandte Psychologie). — Praktische Eignungsprüfung an Lehrlingen (Stolzenberg, Direktor der Gewerbeschule und der gewerblichen Fach- und Fortbildungsschulen zu Charlottenburg, zuvor Leiter des Lehrlingswesens und der Werkschule der A.-G. Lud. Löwe & Co.). — Die Jugendpflege im Eisenbahnwerk Grunewald, mit praktischen Vorführungen (Gewerbeschuldirektor a. D. Krakow, Lehrer an der Eisenbahnwerkschule Grunewald). — Besichtigung der Ausstellung für Lehrlings- und Werkschulwesen im Lichthof der Technischen Hochschule Berlin. — Die Ausstellung, an der sich auf Ersuchen auch das Reichsverkehrsministerium beteiligt, wird veranstaltet vom Deutschen Ausschuß für technisches Schulwesen aus Anlaß der Hauptversammlung des Vereins Deutscher Maschinenbauanstalten und des Vereins Deutscher Ingenieure. Es wird hier Gelegenheit geboten werden, die neuesten, zum Teil sehr großzügigen Einrichtungen einer größeren Anzahl von Firmen auf dem Gebiete des Lehrlings- und Werkschulwesens näher kennen zu lernen. — Am 3. Tage: Betriebsrätegestz und Werkstättenleitung (Oberbaurat Krause, Mitglied der Eisenbahndirektion Berlin). — Auswertung der Prüfungsergebnisse vom Vortage und Übungen im Ausfüllen der psychotechnischen Prüfungs- und Fragebogen (Gewerbeschuldirektor Stolzenberg). — Die wichtigsten Bestimmungen über das Werkschulwesen (Geh. Baurat Dr. Ing. Schwarze). — Neuzeitliche Jugendpflege (Licentiat Dr. Sigmund Schultze, Leiter der sozialen Arbeitsgemeinschaft Berlin Ost, zuvor Direktor des Jugendamts der Stadt Berlin). — Anschließend findet eine allgemeine Schlußaussprache über die Vorträge statt. — Es liegen bereits über 160 Anmeldungen von maschinentechnischen und administrativen Dezernenten, Amtsvorständen, Betriebsingenieuren und anderen auf den vorgenannten Gebieten tätigen Beamten vor, sodaß ein Parallelkursus vom 23. bis 25. September eingerichtet werden mußte. Es nehmen Beamte nicht nur der Zweigstelle Preußen-Hessen, sondern zum ersten Mal auch fast aller übrigen deutschen Zweigstellen teil.

— **Der Bund der württembergischen Verkehrsbeamten,** in dem 10 Vereinigungen solcher Beamten und Arbeiter zusammengeschlossen sind, hat an die Angehörigen der Verkehrsanstalten eine Flugschrift gerichtet, die sie auffordert, die Verfassung gegen jeden gewaltsamen Umsturz zu schützen. Der Aufruf enthält u. a. folgende Hauptgedanken:

„Die Hebung der Produktivität wird im künftigen Wirtschaftsleben nur durch die Mitbestimmung und damit durch die Mitverantwortung erreicht werden, durch die Mitverantwortung für sich selbst und für das Ganze! Dann werden die Ergebnisse zum Maßstab werden, an dem leere, hohle Phrasendrescherei und ehrliche Arbeit gegeneinander abgemessen werden. Fernerhin ist es nötig, daß alle, die ihre Pflicht nicht erfüllen, aus dem Staatsdienst ausgeschieden werden, unter Mitwirkung der Kollegenschaft, die sie schädigen. Darüber hinaus ist dem Volksganzen, dem Staat das zu geben, was er braucht, um lebensfähig zu bleiben und um das staatliche Gemeinschaftsleben, den Unterbau der gesamten wirtschaftlichen Tätigkeit, zu ermöglichen. Von diesem geordneten Gemeinschaftsleben hängt auch der Bestand der Verkehrsbetriebe und damit die Existenzmöglichkeit jedes Verkehrsangestellten ab. Der Steuerabzug ist uns nichts Neues. Auf diesem Wege haben wir seit Jahrzehnten an den Staat unsere Steuerschuldigkeit abgeführt. Der Staatsangestellte, der den Steuerabzug ablehnt, nimmt dem Reich die Mittel und schädigt sich dadurch selbst. Wer die Bewegung gegen den Steuerabzug unterstützt, gefährdet seine eigene Arbeitsmöglichkeit aufs schwerste, weil das Staats- und Wirtschaftsleben zusammenbricht!

Zu einer gesetzmäßigen Fortentwicklung nach dem Mehrheitswillen des Volkes gehört auch die unbedingte Ablehnung jeden Terrors, mag er von rechts oder links kommen! Der alte Obrigkeitsstaat ist verschwunden, wir wollen ihn aber nicht durch eine Diktatur von irgendeiner anderen Seite, auch nicht durch die Rätediktatur, ersetzen lassen! Weist den wenigen berufsmäßigen Hetzern und Agitatoren auf schwäbisch die Tür! Erkennt die hohlen Phrasen solcher Leute, aus denen keine wirtschaftlichen Werte gemacht, kein Geld zur Gehalts- und Lohnzahlung gemünzt werden kann! Widersteht in geeinter Front den zersetzenden Einflüssen! Seid einig in der geistigen und tatsächlichen Verteidigung der eigenen Existenz, leistet positives Staatsbürgertum durch Ablehnung jedes ungesetzlichen Terrors! Laßt euch nicht durch planmäßige Hetzer um Ruhe und Besonnenheit und um alles bringen! Steht in Stadt und Land geschlossen zusammen und setzt euch kräftig zur Wehr! Schützt die Verfassung durch Stellungnahme gegen jeden gewaltsamen Umsturz! Schließt euch fest zusammen und befolgt im Ernstfall nur Weisungen des Bundes, der von den Organisationen Vollmacht hat!"

— **Die Wasserstraße Antwerpen-Rhein.** Die Schweizerische Verkehrs-Korrespondenz schreibt: Das neue Rhein-Schelde-Kanalprojekt des Oberingenieurs Valentin in München-Gladbach stellt eine Verschmelzung des älteren Projekts Valentin (Neuss-Geilenkirchen-Antwerpen) und des Projekts Hentrich (Crefeld-Venlo-Antwerpen) dar. Der dritte Kanalplan Schneiders (Köln-Aachen-Antwerpen) darf wohl wegen seiner technischen Bedenken als aufgegeben betrachtet werden, nachdem der Kölner Oberbürgermeister Adenauer am 20. August 1920 erklärt hat, daß Köln kein Interesse daran habe. In mancher Hinsicht war der ältere Vorschlag Valentin unzweifelhaft glücklicher als der neue, der lediglich ein Kompromiß zwischen den verschiedensten städtischen Wünschen bezüglich der Kanalführung darstellt, und dem daher auch allerhand Nachteile des Kompromisses anhaften, so insbesondere eine viel größere Länge der Gesamtwasserstraße, als sie dem ersten Entwurf zu eigen war. Der neue Gedanke kommt in allen Dingen den Belgiern entgegen, die sich im Versailler Frieden unvorsichtigerweise auf die Kanalmündung bei Ruhrort festgelegt haben und nun ohne neue Verhandlung mit Deutschland und Abänderung des Versailler Artikels 361 nicht von dieser übereilten und wenig empfehlenswerten Kanallinie abkommen können. Der von der belgischen Regierung verlangte Kanal nach Ruhrort, der übrigens in Belgien selbst mit Recht vielfach als unzweckmäßig bezeichnet wird, deckt sich in der Hauptsache mit dem Hentrichschen Kanalplan, der aber an zwei großen Schwächen litt: der Unergiebigkeit der von ihm durchzogenen Gegend und der kaum befriedigend zu lösenden Frage der Wasserbeschaffung. Diesem Übelstand hilft nun der neue Vorschlag Valentin wenigstens insofern ab, als er dem ziemlich im Zuge der belgischen Wünsche verlaufenden Kanal außer einer Ausmündung bei Crefeld zwei weitere Ausgänge nach Neuß und nach Worringen verschaffen will, den letzteren hauptsächlich zum Zwecke der hinreichenden Wasserversorgung aus dem Rheine selbst. — Der neue Plan, so ansprechend er ist, beweist dennoch mit seinen Kompromissen nur, wie fürchterlich verfahren die ganze Frage des Rhein-Schelde-Kanals zurzeit ist, zumal nachdem die holländisch-belgischen Verhandlungen darüber im letzten Augenblick durch das ebenso habsüchtige wie taktisch ungeschickte Vorgehen der belgischen Regierung gescheitert sind. Bei der außergewöhnlich hohen Bedeutung der künftigen Rhein-Schelde-Verbindung, die freilich nur dann wird voll zu Tage treten kön-

nen, wenn der Kanal in großen Maßverhältnissen gehalten wird, darf verlangt werden, daß nicht nur Deutschland, Holland und Belgien darüber miteinander verhandeln, sondern daß auch die Schweiz um ihre Meinung befragt wird, der an einer verbesserten Verbindung mit Antwerpen sehr viel liegen muß. Und auch Frankreich und besonders England werden beanspruchen dürfen, ein Wort mitzureden, und zwar unabhängig von der Straßburger Rheinkommission, die zunächst anderes zu tun hat, und deren Zuständigkeit ja bekanntlich von Holland und der Schweiz auch noch nicht anerkannt ist. Es gibt kaum eine andere mitteleuropäische Wirtschaftsfrage von so großem und allgemeinem Intersse wie die Schiffbarkeit des Oberrheins und den Rhein-Schelde-Kanal.

Österreich.

— **Herbstrückreiseverkehr aus dem Salzkammergut, Bad Gastein und Tirol.** Zur Bewältigung des Herbstrückreiseverkehres aus den Bädern und Sommerfrischen der westlichen Alpenländer wird bereits in den nächsten Tagen eine Zugvermehrung einsetzen, die bis zum 18. September aufrecht bleibt. Hierdurch soll den Gästen der genannten Orte Gelegenheit geboten werden, rechtzeitig bequeme Reisegelegenheiten wahrzunehmen. Es muß aber schon jetzt ausdrücklich darauf hingewiesen werden, daß alle zu diesem Zweck eingeführten Schnellzüge ausnahmlos nur mit vorher zu lösenden, unentgeltlichen Platzkarten benützt werden dürfen, so zwar, daß die Beförderung nur nach Maßgabe der verfügbaren Sitzplätze erfolgen wird. Es liegt daher im Interesse jedermanns, nicht bis zuletzt zuzuwarten, da nach dem 18. September die Rückreise nur mehr mit den wenigen in Verkehr stehenden Personenzügen angetreten werden kann (vgl. auch Nr. 63, S. 697 d. Ztg.). Es werden Schnellzüge für die Verbindungen Bad Aussee - Bad Ischl - Wien, Böckstein - Bad Gastein - Hofgastein-Wien und Innsbruck-Wien gefahren werden.

Die Betriebsdirektion der Südbahn teilt mit, daß die Rückbeförderung der Sommergäste von den Wörthersee- und ihren sonstigen Sommerfrischenstationen nur mit den derzeit im Verkehre stehenden Schnell- und Personenzügen durchgeführt werden kann und eine Vermehrung dieser Züge nicht möglich ist. Zur Vermeidung einer Überfüllung dieser Züge und der damit verbundenen Unzuträglichkeiten wird daher nachdrücklichst darauf aufmerksam gemacht, daß es im eigensten Interesse der Sommerfrischler gelegen ist, den Tag der Rückkehr derart zu wählen, daß die Heimreise sich auf eine größere Anzahl von Tagen verteilt, da sonst mit einer anstandslosen und rechtzeitigen Abbeförderung nicht gerechnet werden kann. Entsprechende Ratschläge wären bei den Stationsvorständen einzuholen.

— **Schnellzugverkehr nach Polen.** Seit 20. August 1920 verkehrt der Schnellzug D 205 nach Polen von Wien Nordbahnhof jeden Mittwoch, Freitag und Sonntag um 9 Uhr 50 Min. vormittags (Lundenburg an 11 Uhr 30 Min. vormittags). Die Paß- und Gepäckdurchsicht erfolgt schon im Nordbahnhof, wo sich die Reisenden spätestens zwei Stunden vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit einzufinden haben. Aufnahme von Reisenden nur nach Lundenburg Ort und über Oderberg hinaus. Fahrkartenausgabe im Vorverkauf im Österreichischen Verkehrsbüro, Kärntnerring Nr. 11, und, soweit Plätze vorhanden sind, im Nordbahnhof unmittelbar vor Zugabgang. Die Fahrkarten gelten nur in Verbindung mit Platzkarten, die kostenlos verabfolgt werden.

Ungarn.

— **Die endgültigen verkehrspolitischen Bestimmungen im Friedensvertrag.** Die Ungarn hegten zwar keine Hoffnung, daß der Oberste Rat auf die Vorstellungen ihrer Friedensdelegation hin von dem Ungarn zugedachten Unrecht abstehen werde, trotzdem rief in allen ungarischen Herzen die Veröffentlichung des bereits unterzeichneten Friedensvertrages die schmerzlichste Erbitterung und tiefste Trauer hervor, da die Volkswirtschaft unter den Folgen eines derartigen, in der Weltgeschichte beispiellosen Vernichtungsfriedens zusammenbrechen müßte. Einige geringfügige Zugeständnisse und Erleichterungen, die der endgültige Friedensvertrag enthält, änderten nichts an der Tatsache, daß Ungarn nach seiner Verstümmelung und seinem wirtschaftlichen Zusammenbruch nicht lebenskräftig bleiben und wirtschaftlich keinen Ersatz für die verlorenen Kräfte schaffen kann. Die auf das Verkehrswesen bezüglichen Bestimmungen (vgl. Nr. 21, S. 244, Nr. 33, S. 388 d. Ztg.) bleiben demnach — bis auf unwesentliche Zugeständnisse — auch fernerhin aufrecht. Diese Zugeständnisse sind folgende:

1. Hinsichtlich der Eisenbahnverbindung Fiume-Nagykanizsa-Pozsony (Preßburg) des tschecho-slovakischen Staates werden die Einzelfragen den später einzusetzenden Kommissionen zugewiesen.

2. Die durch die rumänische Besetzung erlittenen Schäden werden in Betracht gezogen; demnach wird Ungarns Schuld nur nach der ziffermäßigen Feststellung dieser Schäden berechnet werden. Auch das Eisenbahnmaterial wird in dem Verhältnis, in dem sich die Eisenbahnlinien verteilen, zurückerstattet werden.

3. Hinsichtlich der wirtschaftlichen Bestimmungen wurde gegenüber der ursprünglichen Bestimmung, nach der Ungarn einseitig verpflichtet gewesen wäre, auf dem Gebiete des Zoll- und Handelsverkehrs sowie hinsichtlich der fremden Staatsbürgern einzuräumenden Rechte die Meistbegünstigung zu gewähren, in Aussicht gestellt, daß seine Verpflichtungen in den ersten drei Jahren nicht ohne Gegenleistung in Anspruch genommen werden sollen, und daß Ungarn auch die gleiche Behandlung zuteil werden soll. Auch bezüglich der rechtlichen Stellung der Ausländer erhielt Ungarn beruhigende Erklärungen über die Gegenseitigkeit.

4. Die im Friedensvertrag vorgesehene Donauregelung wird nur einstweilen in Wirksamkeit treten; die endgültige Regelung wird erst später durch die Donaukommission festgestellt werden.

5. Der ungarische Vorschlag, daß eine der Donaukommission gleichgeartete internationale Kommission ins Leben gerufen werde, die alle hydrographischen Angelegenheiten des mittleren Donaubeckens zu verwalten hätte, und zwar in einem Maße, daß ihr auch die Aufsicht über die Waldgebiete der Quellgebiete zustehe, damit der Abfluß der Wässer in Verbindung mit den Rücksichten auf die wichtige Forstwirtschaft geregelt werde, wurde berücksichtigt. Hiervon abgesehen bleiben die auf die Häfen, Wasserwege und Eisenbahnen bezüglichen Verfügungen unverändert.

— **Die Frage der Tariferhöhung der tschechischen Eisenbahnen in der ungarischen Nationalversammlung.** Die durch die Tschechen vorgenommene Tariferhöhung veranlaßte den Abgeordneten Paul Sándor, an den ungarischen Minister des Äußern eine Interpellation zu richten, die folgendermaßen lautete:

„Hat der Herr Minister Kenntnis davon, daß die tschechische Republik die Kohlenbeförderungstarife um 150 %, demnach in unverhältnismäßig größerem Maße erhöht hat, als die Frachtsätze anderer Waren, daß dieses Vorgehen die Lebensinteressen unserer Volkswirtschaft gefährdet, und daß diese Tariferhöhung im Gegensatz zu den Artikeln 207 und 208 des Friedensvertrages steht, die in Aussicht stellen, uns wirtschaftlich unterstützen zu wollen? Ist der Herr Minister geneigt, gegen diese einseitigen Übergriffe des Nachbarstaates bei den Ententestaaten Verwahrung einzulegen und die Herabsetzung der ungerechtfertigt hohen Tarifsätze zu erwirken?“

An den Handelsminister stellte Abgeordneter Sándor die Anfrage, ob er bereit sei, Vergeltungsmaßregeln zu ergreifen und die Tarifsätze der ungarischen Eisenbahnen schon mit Rücksicht auf den bevorstehenden Durchfuhrverkehr mit denen der fremden Eisenbahnen in Einklang zu bringen. Der Handelsminister stellte in der Beantwortung dieser Anfrage fest, daß die Erhöhung der tschecho-slowakischen Eisenbahntarife für die nach Ungarn führenden Strecken der tschecho-slowakischen Eisenbahnen eigentlich nur als Ergänzung der allgemeinen Tariferhöhung erscheint, die auf sämtlichen Linien der tschechischen Eisenbahnen erfolgt ist, demnach diese Maßnahmen nicht als gegen Ungarn gerichtete Schritte, demzufolge auch nicht als ein Verstoß gegen die Bestimmungen des Friedensvertrags zu betrachten sind. Hinsichtlich der ungarischen Tarifmaßnahmen führte der Handelsminister aus, daß die Vorstudien zu einer Tariferhöhung der königlich ungarischen Staatsbahnen fast schon beendet seien, und es werde diese Erhöhung nach dem Maßstabe erfolgen, den uns unsere wirtschaftlichen Interessen mit Rücksicht auf die ähnlichen Verfügungen der Nachbarstaaten vorschreiben. Unter anderem verwies der Minister auf die bevorstehende Elektrisierung unserer Eisenbahnen und erwähnte, daß sie unter den heutigen Verhältnissen besonders wünschenswert wäre, da durch diese Umgestaltung die Kohleneinfuhr aus dem Auslande auf ein Mindestmaß herabgesetzt werden könnte. Zur Vorbereitung dieser Frage wurde im Handelsministerium eine besondere Abteilung eingerichtet. Die Frage ist bereits so weit gereift, daß zwei Linien wahrscheinlich noch in diesem Jahre auf elektrischen Betrieb umgestaltet werden können. Die hierfür durchgeführten Studien haben einwandfrei zu der Überzeugung geführt, daß die Umgestaltung unserer sämtlichen Eisenbahnlinien auf den elektrischen Betrieb verhält-

nismäßig leicht und binnen kurzer Zeit durchgeführt werden kann. Schließlich beruhigte der Handelsminister den Fragesteller, daß die im Ministerium bestehende Abteilung die Tätigkeit der Direktion der Staatsbahnen nicht im mindesten hindere oder hemmend beeinflusse.

— **Ausbau der elektrischen Lokalbahn Budapest-Gödöllö.** Der Ausbau der elektrischen Eisenbahn Budapest-Gödöllö bis Aszód ist in Angriff genommen worden. Derzeit werden beim Bahnbau 700 Arbeiter beschäftigt, und es wurden bisher 150 000 cbm Erde bewegt. Sollte der Finanzminister die Deckung für die weiteren Baukosten bewilligen, so wird die Bahn im nächsten Jahre in Betrieb gesetzt werden.

— **Die Erhöhung des Zollaufgeldes**, welche die königlich ungarische Regierung auf 1900 % vorgenommen hat, ist vom 1. Juni d. J. ab zur Anwendung gelangt und bezieht sich auf alle Waren.

— **Ungarisch-rumänisches Eisenbahnabkommen.** Die Bevollmächtigten der ungarischen und rumänischen Staatsbahnen hielten am 18. Juni in der Station Lökösháza eine Beratung ab, die den Zweck verfolgte, die Zustimmung der Rumänen zu dem Übereinkommen zu erlangen, das zwischen den Vertretern Ungarns, Serbiens und der tschecho-slowakischen Republik bereits geschlossen wurde. Hierdurch würde die Abwicklung des Eisenbahnverkehrs vereinfacht, die Wagen ohne Tausch übernommen und die Verantwortung der betreffenden Bahnverwaltung für die übernommenen Wagen gewährleistet. Auf Grund der in Lökösháza gepflogenen Besprechungen ist die Unterzeichnung des Übereinkommens durch Rumänien zu gewärtigen.

— **Die schwierige Lage der Angestellten der Budapester elektrischen Bahngesellschaften.** Die Angestellten der elektrischen Bahngesellschaften in Budapest haben in einer Abordnung unter Führung des Abgeordneten Johann Szabó beim Handelsminister vorgesprochen. Szabó erwähnte in seiner Rede, daß die Gehälter infolge der unerschwinglichen Preise nicht hinreichen, um die Kosten der Lebensführung — trotz Ausschaltung aller Ansprüche des gebildeten Menschen an das gesellschaftliche Leben — zu decken. Die Abordnung stellte daher an den Handelsminister das Ansuchen, die schwierige Lage der Angestellten durch Erhöhung der Gehälter zu erleichtern.

— **Hindernisse im Bau des Donau-Theiß-Kanals.** Schon vor 15 Jahren hat die ungarische Regierung mehrere Entwürfe eines schiffbaren Kanals zur Verbindung der Donau mit der Theiß ausarbeiten lassen. Derjenige Entwurf, nach dem der Kanal im tiefen Einschnitt verläuft, ist im Hinblick auf das sandige Gelände als undurchführbar bezeichnet worden. Der Ackerbauminister hat daher eine ergänzende Untersuchung des Geländes angeordnet. Nach Beendigung dieser Untersuchung wird unter Zuziehung der hervorragendsten Sachverständigen eine Enquete in dieser Angelegenheit einberufen werden, die ein Gutachten darüber abgeben wird, ob ein solcher Kanal mit wirtschaftlichem Erfolge gebaut werden kann. Bis diese Frage nicht entschieden ist, beabsichtigen die auswärtigen Sachverständigen und Finanzgruppen, sich mit der Angelegenheit des Donau-Theiß-Kanals nicht zu beschäftigen.

— **Warenmustermesse in Budapest.** Am 11. d. M. beginnt in Budapest die Warenmustermesse. Aus diesem Anlaß werden die Angelegenheiten des Fremdenverkehrs vom hauptstädtischen Fremdenverkehrsamt versehen werden, das auch für die Unterkunft der Fremden Sorge tragen wird.

Übrige europäische Länder.

— **Norwegischer Eisenbahner-Konflikt.** Am 15. Juni d. J. haben die 3 großen norwegischen Eisenbahnervereinigungen, Norsk Jernbaneforbund, Norsk Lokomotivmanförbund und Norsk Jernbanekontoristernesforbund, eine Kollektivkündigung für alle ihre Mitglieder, zusammen ungefähr 10 300 Mann, bei der Generaldirektion eingereicht, da ihre Entlohnungsforderungen nicht beachtet worden seien. Als Termin für die Aufsage sollte der 15. September gelten, sofern nicht in der Zwischenzeit eine Einigung erzielt würde. Zugleich wurden die Eisenbahnen für Zugang an organisierter Arbeitskraft blockiert, auch wurde für die Zwischenzeit alle Nach- und Akkordarbeit verweigert. Doch sollte bei Zugverspätungen das zur Durchführung der Züge notwendige Personal Nacharbeit leisten. Das norwegische Arbeitsdepartement hat hierauf mittels Schreiben an jeden einzelnen Eisenbahnangestellten darauf aufmerksam gemacht, daß Lohnänderungen bei den Eisenbahnen auch solche bei allen übrigen Staatsbediensteten zur Folge haben würden, und daß die hieraus entstehenden Ausgaben das wirtschaftliche Leistungsvermögen des Landes übersteigen würden. Die Aufsagen der Vereinigungen könnten nicht angenommen werden, solange nicht von jedem einzelnen Angestellten schriftliche Vollmacht vorliege. Bezüglich der Blockierung und der Verweigerung von Nach- und Akkordarbeit macht die Direktion auf die mögliche strafrechtliche Verantwortlichkeit aufmerksam. Dieser Schritt der Organisationen richte sich unmittelbar gegen die Staatsgewalt und liege außerhalb von Gesetz und Recht. Auch wenn die einzelnen Angestellten ihren Organisationen Vollmacht gäben, die Aufsage zu vollziehen, so könne die Direktion doch nicht glauben, daß sie damit die Organisationen zu einem Schritt bevollmächtigen wollten, der revolutionären Charakter annehmen könne. Die Direktion legte den Angestellten nahe, alles zu tun, um die ganze Sache niederzuschlagen und die Wünsche, deren Behandlung verlangt werde, bei der zuständigen Stelle, nämlich der Direktion, einzureichen.

Die Lage spitzte sich weiterhin sehr zu. In Trondhjem entstanden ernstliche Schwierigkeiten. 3 Werkstättenarbeiter, die sich geweigert hatten, nach Schluß der Arbeitszeit eine entgleiste Maschine zu heben, wurden entlassen, worauf ein Streik in größerem Umfange Platz griff. Ähnliches trat im Distrikt Hamar ein. Bedeutende Zugverspätungen und selbst eine bedeutende Einschränkung des Güterverkehrs fanden statt. Der Versuch, den Streikwirkungen teilweise durch Inanspruchnahme der Beförderung auf dem Seewege zu entgehen, scheiterte, da sich die Matrosen- und Heizervereinigung geschlossen auf Seite der streikenden Eisenbahner stellte. Die großen nordischen Eisenbahnervereinigungen, insbesondere der Nordiske Lokmannaförbund, billigten die Bewegung und stellten wirtschaftliche Unterstützung in Aussicht. Die Bewegung griff dabei immer weiter um sich und drohte, die Form einer mächtigen Kraftprobe anzunehmen. Es verlautete, daß die Behörden für den Fall eines großen Streiks die Eisenbahnen zu militarisieren beabsichtigten. Neuerdings hat sich endlich die Spannung etwas gelegt dadurch, daß die Landesorganisation der Arbeiter die Einsetzung eines Vermittlungsausschusses vorschlug und dabei vorläufig die Aufsage zurücknahm. Die Regierung hat den Vorschlag angenommen; der Arbeitsminister, Staatsrat Middelthon, hat aber zugleich auf das bestimmteste erklärt, daß die wirtschaftliche Lage des Landes weitere Lohnaufbesserungen nicht zulasse. Die geltenden Lohnregelungen seien vom Storthing festgesetzt und könnten von der Regierung nicht geändert werden. Allein die Forderungen der Eisenbahner- und Wasserfallarbeiter würden 60 Millionen Kronen verschlingen, und dabei würde eine Nachgiebigkeit in der Lohnfrage sicher auch Forderungen anderer Staatsangestellten und weitgehende Folgen im allgemeinen Wirtschaftsleben nach sich ziehen. In der ganzen Welt sei man sich darüber klar, daß die Löhne nicht andauernd weiter steigen könnten. Die Grenze, wo viele Unternehmungen eingestellt werden müßten, da sie die Produktionskosten nicht mehr tragen könnten, sei wohl schon erreicht.

Der Ausschuß zur Behandlung der Lohnfragen hat sich nunmehr gebildet und die Verhandlungen nehmen ihren Gang. Das „Extrapersonal" bei den Eisenbahnen hat die Arbeit wieder aufgenommen und den Streik eingestellt. Dr. S.

— **Internationaler Eisenbahn-Kongreßverband. (I. E. K. V.)** Die von einem geschätzten Mitarbeiter eingesandte Mitteilung in Nr. 62, S. 689 d. Ztg., bedarf einer Ergänzung. Es ist nicht ganz zutreffend, daß „der Verband es verstanden hat, seine in Belgien befindlichen Vermögenswerte vor feindlichem Zugriff zu schützen". Die Werte des Verbandes befanden sich im Anfang des Krieges im wesentlichen in dem Brüsseler Gebäude der Generaldirektion der Belgischen Staatsbahnen und wurden wie die übrigen Inventarien der Generaldirektion beim Einzuge der deutschen Truppen im Stich gelassen. Man merkte an dem Zustand der Räume, in welcher Eile die Insassen sie, zum Teil unter Mitnahme der ihnen am wichtigsten scheinenden Werte, verlassen hatten. Der Raum, in dem die Inventarien, hauptsächlich Drucksachen, des I.E.K.V. sich befanden, war als solcher bezeichnet und ist von vornherein von dem Deutschen Eisenbahn-Verwaltungsrat, der das Gebäude der Generaldirektion bezog, in seine besondere Obhut genommen und unter Verschluß gehalten worden, weil diesem bekannt war, daß es sich nicht um ausschließlich feindliches Gut, sondern um Werte einer Vereinigung handelte, an der auch Neutrale beteiligt waren. Solange die Raumverhältnisse es gestatteten, blieb der verschlossene Raum unangetastet; später erweiterte sich die inzwischen gebildete Militär-Generaldirektion der Eisenbahnen derartig, daß alle Räumlichkeiten voll ausgenutzt wurden und nach und nach mehrere Abteilungen in andere Gebäude der Stadt auswandern mußten. Es ging da nicht mehr an, das Zimmer des I. E. K. V., das mitten zwischen den Räumen der Verkehrsabteilung lag, dauernd den

Bedürfnissen der Verwaltung zu entziehen, und so entschloß sich die Militär-Generaldirektion, die Sachen in einem abgelegeneren Raum eines anderen Stockwerks unterzubringen und dort zu verwahren. Dort sind die Inventarien bis zu dem Rückzug der Besatzungstruppen unberührt geblieben. Ein neutraler Vertreter des Verbandes ist im Laufe der Jahre einige Male mit der Militär-Generaldirektion in Verbindung getreten; es wurde seinen Wünschen betreffend das Eigentum des I. E. K. V. (Herausgabe von einzelnen Gegenständen) soweit angängig mit größter Bereitwilligkeit nachgekommen. Wenn es also gelungen ist, die Vermögenswerte des Verbandes „vor Zugriff zu schützen", so hat der Verband dies nicht eigener Tatkraft zu verdanken, sondern es ist das Verdienst der deutschen Militär-Eisenbahnverwaltung. Diese Haltung inmitten des Kriegszustandes gegenüber einer im besetzten Gebiet geleiteten Körperschaft steht allerdings in einem beschämenden Gegensatz zu dem Verhalten der Verbandsleitung und der belgischen Regierung, die mitten im Frieden den Anteil der Mittelmächte an denselben Vermögenswerten an sich genommen und beschlagnahmt haben und ihnen ihre übrigen Mitgliederrechte unter fadenscheinigen Vorwänden vorenthalten, ein Verfahren, das sogar rechtlich denkende Neutrale veranlaßt hat, gegen eine solche Rechtsauffassung Verwahrung einzulegen.

— **Die Bewachung der englischen Eisenbahnen im Kriege.** Trotz des Schutzes gegen feindliche Einfälle, den seine geographische Lage England gewährt, hat man es im Kriege für nötig gehalten, die Eisenbahnen militärisch zu bewachen; allerdings war dieser Schutz auch gegen Sabotage gerichtet, die man besonders zu der Zeit fürchtete, als Arbeiter in großer Zahl aus ihren Betrieben herausgezogen und in das Heer eingestellt wurden. Der Bahnschutz wurde ausschließlich militärischen Kräften anvertraut. Die Polizei und die Eisenbahnverwaltungen selbst nahmen an ihm nicht teil. Bei Ausbruch des Krieges galt es zunächst, die nach den Häfen gerichteten Transporte des Feldheeres zu sichern. Dieser Sicherungsdienst wurde den bestehenden Einheiten des „Territorial"-Heeres übertragen, die wegen ihrer ungenügenden Stärke durch Freiwillige, Arbeiter usw. verstärkt wurden. Nur ein Teil dieser Wachen besaß Schußwaffen; zum Teil waren sie mit Knüppeln bewaffnet. Im September 1914 hielt man einen Ausbau des Bahnschutzes für erforderlich und stellte zu diesem Zwecke neue Einheiten der „National-Reserve" auf, wodurch die Truppen des Territorialheeres für den Dienst über See frei wurden. Das Land wurde in eine Anzahl Schutzbezirke eingeteilt, an deren Spitze je ein General stand. Seinem Stab gehörte u. a. ein technischer Berater aus dem Kreise der Beamten der seinem Schutze anvertrauten Eisenbahnen an. Der Bezirk war in Abschnitte unter dem Befehl eines Majors, dieser wieder in Kompagnie-Bezirke eingeteilt. Ein solcher Bezirk war zunächst nur etwa 10 km lang. Es wurden Posten an den Brücken, Stellwerken, Wasserstationen, Tunneln gestellt und außerdem die Strecke durch Patrouillen begangen. Die Mannschaften der National-Reserve waren meist ältere Leute und bewährten sich infolge ihrer Ruhe besser im Bahnschutz als ihre Vorgänger, die in ihrem Diensteifer und ihrer Aufgeregtheit manchen Unfug angerichtet zu haben scheinen. Erst im Laufe der Zeit wurden die Bahnschutz-Kompagnien mit Uniformen ausgestattet; zunächst trugen sie nur ein Abzeichen am Arm. Sie waren mit dem Martini-Enfield-Karabiner von 7,7 mm Kaliber und einem kurzen Seitengewehr bewaffnet. Außerdem trugen die Patrouillen sechs Knallkapseln, bei Tag eine rote Fahne, bei Nacht eine Laterne mit roter Blende. Sie erhielten eingehende Anweisungen über den Umgang mit diesen Sicherungsmitteln. Untergebracht wurden die Bahnschutztruppen zunächst in Streckenwärterbuden, Pförtnerräumen u. dgl.; später wurden Wagenkästen für sie aufgestellt, noch später wurden an den besonders gefährdeten Stellen, auf die der Bahnschutz beschränkt wurde, Armeebaracken oder Zelte aufgebaut. Sonderzüge versorgten die Wachen regelmäßig mit Leuchtmitteln und Brennstoff.

Alle Eisenbahnbediensteten, die die Strecke außerhalb der Bahnhöfe zu betreten hatten, wurden mit Ausweisen oder Abzeichen versehen. Die Ausweise hatten nur am Tage Gültigkeit. Wenn bei Nebel die besonderen bahnseitig gestellten Wachen an den Signalen in Tätigkeit traten, wurden sie von Soldaten an ihren Posten begleitet. Anschläge warnten Unbefugte, daß, wenn sie auf Anruf nicht stehen blieben, die Posten auf sie feuern würden. Unfälle der Bahnwachen waren zahlreich, obgleich an vielen Stellen, wo die Posten standen, oder Patrouillen verkehrten, Schutzschranken angebracht wurden. Als besonders gefährlich erwies sich das aufgepflanzte Seitengewehr, das, vom vorbeifahrenden Zuge erfaßt, Anlaß zu schweren Unfällen gab. Den Verunglückten kann der Tadel aber nicht erspart bleiben, daß sie alle zu ihrer Sicherung erteilten Vorschriften außer acht gelassen hatten.

Im August 1915, als sich Mannschaftsmangel bemerkbar machte, wurden alle für entbehrlich gehaltenen Wachen eingezogen und die als marschfähig befundenen Mannschaften ins Heer eingereiht. Später hielt man es für erforderlich, die Bahnwachen wieder zu verstärken, namentlich auf den Strecken, auf denen Kohle für die Flotte befördert wurde. 1917 wurde der militärische Bahnschutz außer an einigen ganz besonderen Stellen aufgehoben, die Stäbe der Bahnschutztruppen blieben aber erhalten, damit sie bei Bedarf sofort in Tätigkeit treten könnten. — Der Bahnschutz hat die Aufwendung sehr erheblicher Geldmittel nötig gemacht. Die Nachrichten, die dem Heeresrat und dem Geheimdienst vorlagen, ließen aber derartig umfangreiche Schutzmaßnahmen als notwendig erscheinen.

Rechtspflege.

— **Haftung der Eisenbahn für Diebstähle vom offenen Wagen.** Nach § 86 (1) Ziff. 1 EVO. haftet die Eisenbahn nicht für Schäden, die an den zur Beförderung aufgelieferten Gütern durch die mit der Beförderung im offenen Wagen verbundenen Gefahren entstehen. Nach der bisherigen Rechtsprechung gehört zu diesen Gefahren auch der Diebstahl, sodaß die Eisenbahn grundsätzlich für Güter, die auf offenen Wagen verladen und während der Beförderung bestohlen worden sind, nicht zu haften braucht. Das Kammergericht hat nun in der letzten Zeit, bedauerlicherweise mit Billigung des Reichsgerichts, eine Entscheidung gefällt, nach der die der Eisenbahn günstige Rechtslage für die Mehrzahl der Fälle in ihr Gegenteil verkehrt wird (vgl. Nr. 36 S. 429 des vorliegenden Jahrgangs dieser Zeitung). Es hat nämlich, allerdings von einem besonders gelegenen Fall ausgehend, den Standpunkt vertreten, daß „erfahrungsgemäß bei den jetzt sehr häufigen Bahndiebstählen meistens Bahnangestellte die Diebe" seien, und hat daraus die Haftpflicht der Eisenbahn gefolgert. Wie irrig diese Annahme des Kammergerichts ist, ergibt sich aus einer kürzlich durch die Presse gegangenen Mitteilung, wonach im Bezirk der Eisenbahndirektion Berlin im Juni 1920 178 Personen des Diebstahls überführt worden sind, von denen 102 Eisenbahnarbeiter, 6 Eisenbahnbeamte und 70 Zivilpersonen waren. Noch günstiger für die Eisenbahn liegen die Verhältnisse im Verwaltungsbereich der Eisenbahn-Generaldirektion Dresden. Dort sind in den 572 Fällen, in denen in den letzten 3 Jahren Eisenbahngüterdiebe ermittelt oder bereits begonnene Diebstähle an der Ausführung verhindert worden sind, nur in 195 Fällen Eisenbahnbedienstete und in 354 Fällen sonstige Personen als Täter festgestellt worden, während in den übrigen Fällen ein bestimmter Täter nicht ausfindig gemacht werden konnte. Bei dieser Sachlage ist die Annahme des Kammergerichts über die Beteiligung der Eisenbahnbediensteten an den Güterdiebstählen ohne weiteres hinfällig, und es dürfte seine Entscheidung kaum weitere Nachfolge finden können.

Ri.

Der Schriftleitung sind folgende Bücher zugegangen:

Kolonial- und Kleinbahnen. Von Prof. F. Baltzer. I. Teil: Begriff und Wesen. Kolonialbahnen Afrikas. Die Kleinbahnen der wichtigsten Kulturländer. Unternehmungsform. Amtliche Vorschriften. Bauverträge. Vorarbeiten. Bahn- und Fahrzeug-Umgrenzung. Spurweite. Mit 7 Textabbildungen. II. Teil: Bauliche Ausgestaltung von Bahn und Fahrzeug. Betrieb und Verkehr. Mit 22 Textabbildungen. (Sammlung Göschen [Nr. 816/17]) Vereinigung wissenschaftlicher Verleger. Walter de Gruyter & Co., Berlin und Leipzig 1920. Preis 2,10 M und 100 % Verlegerteuerungszuschlag.

Santz-Multiplikator. (D. R. G. M.) Kleinste, das gesamte Zahlenreich umfassende Rechentafel zum unmittelbaren Ablesen des Ergebnisses aller Längen-, Flächen-, Inhalts-, Gewichts- und Preisberechnungen, wie überhaupt der Multiplikation und Division beliebig vieler Zahlen. Von Oberingenieur Dr. Adolf Santz. Berlin 1920. Verlag von Julius Springer. Preis gebunden 30 M. zuzüglich Teuerungszuschlag.

Untersuchungen über Schwachstromstörungen bei Einphasen-Wechselstrombahnen. Bericht an die Königlich Schwedische Eisenbahndirektion von der hierfür ernannten Kommission unter Mitwirkung mehrerer Sachverständiger. Ins Deutsche übertragen durch Dipl.-Ing. Franz Kuntze. München und Berlin 1920. Verlag von R. Oldenbourg. Geheftet 38 M, zuzüglich Sortiments-Teuerungszuschlag.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Vom . September d. J. ab ist der an der Bahnstrecke Oswiecim-reslau zwischen den Stationen Kandrzin und Leschnitz neu rrichtete Haltepunkt Raschowa-Rokitsch für den Perronenverkehr eröffnet worden.

Eisenbahn-Generaldirektion Karlsruhe. om 1. September 1920 ab ist der an der Stahringen-riedrichshafener Bahn zwischen den Stationen Nußdorf und beruhldingen-Mühlhofen errichtete Haltepunkt Birnau-Maurach in Betrieb genommen. Er ist vorerst nur für den ersonenverkehr eingerichtet.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle (Saale). m 1. September 1920 ist die zwischen den Stationen Drebau und Cottbus rechts der Bahnstrecke Großenhain-Cottbus elegene Station Leuthen, welche bisher dem Personen-, epäck- und Epreßgutverkehr diente, als Bahnhof IV. Klasse uch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und Kleinvieh in einzelnen Stücken eröffnet worden. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Rampe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage ist der Bahnhof IV. Klasse Leuthen in den Staats- und Privatbahn-Güter- und Tiertarif aufgenommen.

Österreichische Südbahn-Gesellschaft. Die Abfertigungsbefugnisse der in Kilometer 161,371 der Linie (Marburg)-Klagenfurt Hauptbahnhof-Innichen (Franzensfeste) zwischen den Stationen Föderlach-Faakersee und Villach Hauptbahnhof gelegenen Güterladestelle St. Magdalena sind vom 7. August 1920 dahin erweitert worden, daß in dieser Güterladestelle die Auf- und Abgabe von Frachtgutsendungen in ganzen Wagenladungen der nachstehend angeführten Firmen stattfinden wird und zwar: The Kellner Partington Paper Pulp Company Limited in Manchester, General-Repräsentanz für Österreich, und Körner-Werke, Ges. m. b. H. in Villach. Stückgüter, Leichen, lebende Tiere, explosionsgefährliche Gegenstände und Güter, zu deren Manipulation besondere Einrichtungen benötigt werden, sind von der Auf- bzw. Abgabe ausgeschlossen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Voraussichtlich am 1. September d. J. ird der in km 441,91 der Eisenbahnrecke Dirschau-Marienburg neu errichte Haltepunkt Kalthof für den ersonenverkehr in Betrieb genommen erden. Die Abfertigung von Reiseepäck ist bis auf weiteres ausgeschlosen. Reisegepäck kann jedoch daselbst abgefertigt zur nachträglichen Abrtigung mitgegeben werden.

Danzig, den 26. August 1920. (844)
isenbahndirektion für das Gebiet der Freien Stadt Danzig.

2. Güterverkehr.

Badisch-Pfälzischer Tiertarif. estdeutsch-Südwestdeutscher Tiertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1920 erden die pfälzischen Stationen des argebiets im Badisch-pfälzischen iertarif gestrichen. Sie werden gleichitig in den Tarif für den Westdeutschdwestdeutschen Tierverkehr überommen.

Näheres in unserem nächsten Tarifzeiger. (843)

Karlsruhe, den 28. August 1920.
Eisenbahn-Generaldirektion.

ürttembergischer Binnengüterverkehr. Tfv. 39a. Gemeinsames Heft A, Anng 5, Tfv. 200. Gemeinsames Heft CIb, Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1920 erden die Bestimmungen

a) für Brötzingen auf Seite 26 des Nachtrags I (neue Folge) zum württembergischen Binnengütertarif und Seite 10 des Gemeinsamen Heftes A, Anhang 5 gestrichen,

b) für Pforzheim auf Seite 27 des Nachtrags I (neue Folge) zum württembergischen Binnengütertarif, Seite 40 des Gemeinsamen Heftes A, Anhang 5 und Seite 72 des Gemeinsamen Heftes CIb dahin geändert, daß für Sendungen nach und von Pforzheim württembergischer Bahnhofteil, nur mehr Pforzheim Tarifstation ist. Die hierdurch eintretenden Frachterhöhungen sind bei unserem Tarifbureau zu erfahren.

Stuttgart, den 25. August 1920. (840)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Gütertarif Basel Bad. Bf.-Schweizerische Stationen.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1920 werden die Frachtsätze auf der Basler Verbindungsbahn um 33—143 v. Hundert erhöht. Die gleichen Erhöhungen ergeben sich auch im Gütertarif Basel Bad. Bf.-Schweiz für den Verkehr mit den westschweizerischen Stationen, deren Tarifkilometer unter Spalte b (Seiten 46—67 des Tarifs) nachgewiesen sind. Näheres enthält unser Tarifanzeiger. (839)

Karlsruhe, den 28. August 1920.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. September 1920 werden einige neue Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Hannover in den Tarif aufgenommen; näheres enthält der Gemeinsame Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Bereich der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung und unserer Verkehrsanzeiger.

Dresden, am 1. September 1920. (846)
Eb.-Gen.-Dir.
namens der beteiligten Verwaltungen.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif. Änderung von Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1920 bis auf weiteres ist in der Bekanntmachung (589) in der Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 40 vom 12. Juni 1920 unter I (Frachtgebühren) der Absatz „Die Verhältniszahlen betragen: usw." durch folgenden zu ersetzen:

„Die Verhältniszahlen betragen:
zur Umrechnung

auf Pfennige	8,
„ österreichische Heller	24,
„ čechoslovakische Heller	8,
„ ungarische Heller	24,
„ Para	3*),
„ Bani	10".

*) Bereits mit Gültigkeit vom 25. August 1920 verlautbart.

Wien, am 28. August 1920. (842)

Gütertarif und Tarif für die Beförderung von Leichen und lebenden Tieren für den internationalen Lokalverkehr der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft, Teil II.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde werden mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1920 ab beide obengenannten Tarife nebst den dazu erschienenen Nachträgen usw. ohne Ersatz aufgehoben.

Amsterdam, 1. September 1920. (845)
Generaldirektion
der Holländischen Eisenbahn.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Die Zusatzbestimmung zu § 28 der Eisenbahn-Verkehrsordnung, durch welche die Mitführung von Traglasten in III. Klasse gestattet wurde, ist in unserem Binnentarif gestrichen. (838)
Rinteln-Stadthagener Eisenbahn.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Personenschiffsverkehr Passau-Linz-Wien.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1920 tritt auf der Strecke Passau-Linz die neue Fahrordnung in Kraft und verkehrt ab diesem Tage das Lokalschiff laut bereits verlautbartem Fahrplan nur zwischen Linz und Engelhartszell.

Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der einzelnen Stationen für das Eil-, Post- und Lokalschiff sind aus dem bereits verlautbarten Fahrplane ersichtlich.

Fahrpläne und Auskünfte sind bei der Direktion und den beteiligten Stationen erhältlich.

Wien, am 28. August 1920. (841)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin. Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

VE ... Leon.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 65. | Berlin, den 8. September 1920. | LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.
Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, **amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.
Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 16 M. für das Vierteljahr bezogen werden.
Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 80 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 90 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.
Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.
Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Inhalt:

Die Neuordnung der Güter- und Tiertarife in Deutschland.

In der Öffentlichkeit werden gegenwärtig vielfach Befürchtungen laut, daß die deutschen Eisenbahnen wieder mit der Absicht umgingen, eine weitere allgemeine Erhöhung ihrer Güter- und Tiertarife vorzunehmen. Meistens wird angegeben, daß die Erhöhung 30 bis 50 % der jetzigen Frachtsätze betragen würde. Diese Nachrichten entsprechen nicht den Tatsachen. Allerdings sind die deutschen Eisenbahnen seit längerer Zeit mit einer durchgreifenden Umgestaltung ihrer Güter- und Tiertarife beschäftigt, und es erscheint angezeigt, um weiteren irrtümlichen Nachrichten vorzubeugen, den Zweck dieser Umgestaltung und die wichtigsten Grundsätze, nach denen sie erfolgen soll, kurz zu erörtern.

I. Durch die bisherigen Erhöhungen sind die Frachten etwa auf den sechsfachen Betrag der Friedenssätze gestiegen. Diese Erhöhungen sind rein mechanisch in der Weise durchgeführt worden, daß die früheren Frachtsätze jeweilig ganz allgemein um bestimmte Prozentsätze gesteigert wurden. Es liegt auf der Hand, daß die Tarife in ihrem Aufbau hierdurch immer mehr verschoben wurden und namentlich die billigen Massengüter und die Beförderungen auf weite Entfernungen eine zu starke Belastung erfuhren. Deshalb wurde seit langem die Forderung nach einer *organischen Einarbeitung* der Zuschläge in die Tarife erhoben.

Um diesem Bedürfnis nachzukommen, ist die Ständige Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen und der ihr beigeordnete Ausschuß der Verkehrsinteressenten vom Reichsverkehrsministerium ersucht worden, sich gutachtlich darüber zu äußern, in welcher Weise diese organische Einarbeitung der Zuschläge in die Tarife den Verkehrsbedürfnissen entsprechend zu erfolgen hätte, und wie demgemäß die Normalbeförderungsgebühren neu festzusetzen wären. Hierbei ergab sich ohne weiteres auch die Frage, ob und in welchem Umfange das jetzige Normaltarifschema des Gütertarifs durch Einbeziehung allgemeiner Ausnahmetarife erweitert werden soll.

Die Ständige Tarifkommission war, als diese Aufforderung an sie erging, bereits seit mehreren Jahren mit einer *allgemeinen Durchprüfung* der Allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterklassifikation der Tarife beschäftigt, die zu dem Zwecke eingeleitet war, die einzelnen Teile und Bestimmungen daraufhin zu untersuchen, ob sie noch mit den heutigen Verhältnissen im Einklang ständen. Es sollten Bestimmungen, die durch die Verhältnisse überholt waren, aus dem Tarif beseitigt, insbesondere Vergünstigungen zurückgezogen werden, die unter den jetzigen Umständen entbehrlich erschienen, wobei überall auch der Gesichtspunkt maßgebend war, durch die Aufhebung solcher Vergünstigungen und Ermäßigungen, durch eine den gestiegenen Warenpreisen und den veränderten wirtschaftlichen Beziehungen angepaßte Auftarifierung zahlreicher Güter und eine Erhöhung der im Tarif festgesetzten Gebühren die Einnahmen der Eisenbahnen in angemessener Weise zu vermehren.

Diese Arbeiten hatten bereits zu einer Reihe von Änderungsvorschlägen geführt, die auch nach Erteilung der erforderlichen Genehmigungen schon in den Tarifen durchgeführt waren. Als solche Maßnahmen sind anzuführen:

1. die Änderung der Grundsätze für die Frachtberechnung im Güter- und Tierverkehr (Einführung einer Mindestentfernung von 10 km) und die Erhöhung der Mindestfrachten für Stückgut;
2. die Erhöhung der Mindestgewichte für leichtzerbrechliche Gegenstände (§ 20 A.T.V.), Gegenstände von mehr als 7 m Länge (§ 21 A.T.V.), Flugzeuge (§ 20 A.T.V.) und Privatgüterwagen (§ 51 (6) A.T.V.);

3. die Ausdehnung der Frachtberechnungsvorschrift im § 21 A.T.V. auf Gegenstände von außergewöhnlichem Umfang;
4. die Neuregelung der Frachtberechnung für Fahrzeuge;
5. die Aufhebung der Frachtermäßigungen für Saatgut (ausgenommen Saatkartoffeln) und für gemahlenen Schwefel;
6. die Aufhebung der für einige Güter vorgesehenen besonderen Frachtbegünstigungen im Falle der Ausfuhr;
7. die Streichung der Tarifstellen für „gebrauchte Geräte, Maschinen und Werkzeuge für Bauarbeiten“ im Spezialtarif III und im Stückgutspezialtarif, der Tarifstellen für „gebrauchte Lokomotiven“ und „gebrauchte Motoren“ im Spezialtarif III;
8. die Versetzung folgender Leichtgüter in höhere Tarifklassen: Bottiche und Fässer, hölzerne, sowie Fässer aus Papierstoff, Christbäume, Federbetten und Federn, Pflanzendaunen (auch Kapok) ungepreßt und Watte;
9. die Versetzung von Kali- und Magnesiasalzerzeugnissen und von bestimmten, höherwertigen Stroharten in den Spezialtarif II;
10. die Neuregelung der Frachtberechnung für „Eisen“ des Spezialtarifs III;
11. die Einschränkung der Frachtermäßigung für Rennpferde;
12. die Erhöhung des Nebengebührentarifs.

Hiermit war aber nur ein Teil der allgemeinen Überprüfung des Tarifs erledigt, während ein anderer wesentlicher Teil der Aufgabe noch ausstand. Die Ständige Tarifkommission hat nun bei Erstattung ihres Gutachtens auch diese noch rückständigen Arbeiten zum Abschluß gebracht. Es erschien zweckmäßig und geboten, diese Arbeiten mit der Neuaufstellung des Tarifs zu verbinden und ihr Ergebnis dabei zu berücksichtigen, damit der neue Tarif ein abgeschlossenes und einheitliches Werk darstelle, das in allen seinen Teilen, soweit wie möglich, den heutigen Verhältnissen entspricht. Das Gutachten der Ständigen Tarifkommission ist inzwischen dem Reichsverkehrsministerium vorgelegt worden und soll Ende September mit einer großen Zahl von Sachverständigen aus den verschiedenen Erwerbskreisen ganz Deutschlands unter Beteiligung von Vertretern der verbrauchenden Stände erörtert werden. Von den Vorschlägen, die es für die Neuordnung der Tarife macht, können hier nur die hauptsächlichsten kurz angedeutet werden, wobei aus Mangel an Raum davon abgesehen werden muß, auf die Begründung der einzelnen Maßnahmen näher einzugehen*).

II. Das Gutachten legt der Neuordnung die jetzigen Frachtsätze zugrunde, sieht also von einer weiteren allgemeinen Erhöhung der Frachten ab. Erstrebt wird nur eine gerechtere Verteilung der eingetretenen Erhöhungen. Es sollen deshalb die billigen Klassen gegenüber dem jetzigen Stande angemessen herabgesetzt und innerhalb der einzelnen Klassen von bestimmten Grenzen ab die weiten Entfernungen geschont werden. Zum Ausgleich müssen die teuren Klassen und die kurzen Entfernungen, soweit dies wirtschaftlich erträglich erscheint, schärfer erfaßt werden, damit kein finanzieller Ausfall entsteht. Dies wird dadurch erreicht, daß sämtliche Klassen sowohl für Stückgut, als auch für Wagenladungen in Zukunft s t a f f e l f ö r m i g gebildet werden, während zurzeit bekanntlich von den Wagenladungsklassen nur der Spezialtarif III eine gewisse staffelförmige Bildung aufweist. Bei der Bildung der neuen Staffeln ist auf die wirtschaftlichen Bedürfnisse der einzelnen Verkehrsgebiete, auf den Wettbewerb der Wasserstraßen und die besonderen Verhältnisse der Privatbahnen Rücksicht genommen. Bei den teuren Wagenladungsklassen ist die Staffelung schwächer, bei den billigen entsprechend stärker durchgeführt worden. Was die Form der Staffelung anlangt, so erschien es zweckmäßig und ohne wirtschaftlichen Nachteil durchführbar, für alle Klassen einheitliche und nicht allzuviele Staffelungsstufen vorzusehen. Es soll deshalb nur von vollen 100 zu 100 Kilometern abgestuft werden. Ferner ist überall dem Anstoß der nächst niedrigen Einheit der Vorzug vor der Durchrechnung gegeben worden, weil das Anstoßverfahren gegenüber der Durchrechnung eine größere Übersichtlichkeit bietet und unerwünschte Satzrückwirkungen vermeidet.

Die A b f e r t i g u n g s g e b ü h r e n bleiben bestehen, sie sind in den einzelnen Klassen verschieden, bei den teuren Klassen höher, bei den billigen niedriger, innerhalb der einzelnen Klassen aber gleichgehalten. Mit dem bisherigen Grundsatze, wonach die vollen Abfertigungsgebühren erst von 100 km ab und bis zu dieser Entfernungsgrenze ermäßigte Abfertigungsgebühren eingerechnet werden, ist also gebrochen.

Für E i l g u t und S t ü c k g u t sollen wie bisher je zwei Klassen, eine allgemeine und eine ermäßigte Klasse, gelten. Für die ermäßigte Eilgutklasse sollen aber die Sätze nicht, wie bisher, denen der allgemeinen Stückgutklasse gleich, sondern um 50 % höher sein, weil in der bisherigen Frachtberechnung kein ausreichendes Entgelt für die Leistungen der Eisenbahn erblickt wird. Überhaupt treten beim Stückgut gegenüber den jetzigen Sätzen die stärksten Mehrbelastungen ein. Dies entspricht den oben mitgeteilten Grundsätzen und erscheint auch berechtigt und unbedenklich, weil einerseits gerade im Stückgutverkehr die Selbstkosten der Eisenbahnen in besonderem Maße gestiegen sind, andererseits bei Stückgutsendungen die Fracht für die Preisbildung eine verhältnismäßig geringe Bedeutung hat. Als Beweis hierfür kann u. a. die außerordentliche Zunahme des Eilgutverkehrs angeführt werden, die in den letzten Jahren trotz der großen Frachtsteigerung eingetreten ist. Durch die Erhöhung der Stückgutfrachten wird auch die Bildung von Sammelladungen der Spediteure begünstigt werden, was im Interesse des Verkehrs wünschenswert erscheint.

Zu den jetzt bestehenden vier W a g e n l a d u n g s k l a s s e n (Allgemeine Wagenladungsklasse und Spezialtarife I bis III) tritt eine unten anzusetzende fünfte Klasse hinzu, die in der Hauptsache die verkehrswichtigen, unverarbeiteten Rohstoffe des Rohstofftarifs (Ausnahmetarif 2) und die Hauptmenge der Düngemittel einschl. derjenigen des früheren Kalitarifs (Ausnahmetarif 3) und des jetzigen Düngekalktarifs (Ausnahmetarif 4) aufnehmen soll. Die allgemeinen Ausnahmetarife 2 (einschließlich des in ihn aufgenommenen Ausnahmetarifs 3) und 4 verschwinden also als solche und werden in den Normaltarif übernommen. Dagegen bleibt der allgemeine Ausnahmetarif 5 für Steine usw. zum Wegebau usw. bestehen. Die Absicht, auch diesen Ausnahmetarif in den Normaltarif zu übernehmen, ist aufgegeben worden, weil es bedenklich erschien, die Zahl der billigen Wagenladungsklassen noch um eine weitere zu vermehren. Auch von der Schaffung einer besonderen Oberklasse für solche Güter, die wegen ihres höheren Wertes noch eine über die allgemeine Wagenladungsklasse hinausgehende Belastung vertragen, ist aus Vereinfachungsgründen abgesehen worden.

Die fünf Klassen für Wagenladungen erhalten die Bezeichnungen A — B — C — D — E. Für die vier Klassen A bis D wird je eine N e b e n k l a s s e, bezeichnet als A n, B n, C n, D n, geschaffen. Für die neu einzuführende fünfte Hauptwagenladungsklasse E soll als Nebenklasse die Klasse D n gelten, da für eine besondere Nebenklasse E n kein Bedürfnis besteht. Die Nebenklassen werden so gebildet, daß die Sätze der Hauptklasse bei A um 20, bei B um 30, bei C um 40 und bei D um 50 % erhöht werden. Damit wird das ziemlich willkürliche Verhältnis der jetzigen Nebenklassen A 1, A 2 und Spezialtarif III zu den entsprechenden Hauptklassen in ein bestimmtes System gebracht.

III. Für den T i e r v e r k e h r wird eine die jetzigen Frachtsätze, also die sechsfachen Friedensfrachtsätze, zum Teil erheblich überschreitende Frachterhöhung empfohlen. Sie

*) Wir behalten uns vor, auf wichtige Punkte der Neuordnung noch im einzelnen zurückzukommen. D. Schrftltg.

findet ihre Begründung darin, daß die Tierfrachten seit jeher so niedrig bemessen waren, daß die Eisenbahnen vielfach keine Deckung für die hohen Selbstkosten fanden, die mit dieser Beförderungsart verbunden sind. Die neuen Sätze passen sich den überaus gestiegenen Preisen der Tiere an, sind aber so gehalten, daß eine zu große Belastung des Handels und eine nicht zu rechtfertigende Verteuerung des Fleisches vermieden werden. Im übrigen werden an einzelnen wichtigen Maßnahmen für den Tierverkehr in Vorschlag gebracht:

Frachtberechnung für alle lebenden Tiere, ausgenommen für Geflügel, nur nach Stückgutsätzen;

für Geflügel nur nach Ladungssätzen;

Einrichtung einer besonderen Stückklasse für Schweine über 75 kg schwer;

Zuweisung der Maultiere (bisher in Klasse S 2) in die Klasse S 1;

Berechnung ausreichender Mindestfrachten;

Abstufung nach Stückzahlen innerhalb der einzelnen Stückklassen;

Staffelung der Streckensätze, auch soweit sie noch nicht gestaffelt waren, auf Entfernungen bis 900 km und mehr;

Feststellung einheitlicher Abfertigungsgebühren für dieselbe Klasse und verschiedener (abgestufter) Abfertigungsgebühren für die einzelnen Stückklassen;

Erhebung einer Leihgebühr für bahneigene Käfige.

IV. Schließlich sind als Änderungen von erheblicher Art, die sich noch bei der allgemeinen Durchprüfung des Tarifs ergeben haben, die folgenden hervorzuheben:

1. die Bindung der Fracht an das Ladegewicht der verwendeten Wagen;
2. die Erweiterung des Verzeichnisses (I) der sperrigen Stückgüter;
3. die Neuregelung der Bestimmungen über die Beförderung der Güter in bedeckten Wagen (Verzeichnis II);
4. die Einschränkung des Eilgut- und Stückgutspezialtarifs;
5. die Neuregelung der Frachtberechnung für:

a) Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren;
b) Glas- und Tonwaren;
c) Holz und Holzwaren;
d) metallhaltige und chemische Metallverbindungen enthaltende Abfälle und Zwischenerzeugnisse;
e) Mineralöle und Steinkohlenteeröle;
f) Papier und Pappe;
g) lebende Pflanzen;
h) Textilrohstoffe (Baumwolle, Flachs und Hanf, Jute, Linters und Wolle) sowie Felle und Häute;
i) verschiedene andere Güter, wie Akkumulatorenteile, unbrauchbare, Spiritus, vergällter, Staubbinde- und Staubvertilgungsmittel, Mineralwasser und Hopfen;
k) Zuchttiere.

Das größte Interesse von diesen Maßnahmen beansprucht die zu 1. erwähnte B i n d u n g d e r F r a c h t a n d a s L a d e g e w i c h t d e r v e r w e n d e t e n W a g e n. Sie bezweckt, mit allem Nachdruck eine wirtschaftliche Betriebsführung, vor allem eine bessere Wagenausnutzung, zu erreichen. Die heutige Bestimmung, wonach bei Wagenladungen der Hauptklassen die Fracht für mindestens 10 t zu berechnen ist, stammt noch aus der Zeit der Einführung des Reformtarifs, also aus dem Ende der siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts, in der der 10-t-Wagen als Regelwagen galt. Sie ist heute, wo längst der 15-t-Wagen an seine Stelle getreten ist, nicht mehr am Platze. Es soll deshalb grundsätzlich das Mindestgewicht für Ladungen der Hauptklassen von 10 t auf 15 t heraufgesetzt werden. Um das Wirtschaftsleben nach Möglichkeit zu schonen, werden hierbei jedoch folgende Ausnahmen vorgesehen:

1. Von der Bindung der Fracht an mindestens 15 t Ladegewicht ist abzusehen:

a) bei Gütern, die wegen ihrer Sperrigkeit in Mengen von 15 t nicht in Wagen entsprechenden Ladegewichts untergebracht werden können, und für die wegen ihres geringen Wertes nicht die Zahlung der vollen Fracht für 15 t oder die Anwendung der Nebenklasse verlangt werden kann;

b) bei Gütern, die aus sonstigen triftigen Gründen in kleineren Mengen, für die aber bisher die Fracht nach der Hauptklasse gezahlt wurde, versandt werden und einer Frachtbegünstigung bedürfen.

Diese Güter sind in eine erleichternde L i s t e A aufgenommen. Bei ihnen soll in jedem Falle nur ein Mindestgewicht von 10 t berechnet werden. Für Massengüter, bei denen die Ausnutzung höherer Ladegewichte als 15 t verlangt werden kann, und die schon bisher in Ausnahmetarifen an die Ausnutzung eines bestimmten Ladegewichts gebunden waren, ist eine erschwerende L i s t e B geschaffen.

Werden Güter dieser Liste in Wagen von mehr als 15 t Ladegewicht verladen, so ist die Fracht auch nach diesen höheren Ladegewichten zu berechnen.

2. Im Hinblick darauf, daß die Eisenbahn bei dem derzeitigen Stande des Wagenparks nicht glaubt, die Verpflichtung übernehmen zu können, in allen im Tarif geforderten Fällen einen 15-t-Wagen zu stellen, wird ferner eine erleichternde Ü b e r g a n g s b e s t i m m u n g dahin getroffen, daß bis auf weiteres für Güter der 15-t-Klasse bei Stellung von Wagen mit geringeren Ladegewichten der Frachtberechnung nur das Ladegewicht des verwendeten Wagens zugrunde zu legen ist.

Die Frachtberechnung nach den Sätzen der Nebenklassen soll bestehen bleiben, um den kleinen Verfrachtern nicht die Bildung von Ladungen zu erschweren und eine der Eisenbahn unerwünschte Vermehrung des Stückgutverkehrs zu vermeiden.

Die vorgesehenen Erleichterungen werden bewirken, daß der Übergang zu den neuen Frachtberechnungsgrundsätzen sich ohne wesentliche Erschwernisse vollziehen wird. Sollten für einzelne Güter noch Härten hervortreten, so wird ihnen in der Regel durch eine weitere Ausgestaltung der Liste A abgeholfen werden können. Schon jetzt umfaßt die Liste A unter 146 einzelnen Nummern eine sehr große Zahl von Gütern, und zwar gerade solche, die für den Verkehr von besonderer Bedeutung sind.

Von gößerer Tragweite für das Wirtschaftsleben sind ferner die Grundsätze, nach denen die B e f ö r d e r u n g der Güter i n b e d e c k t e n W a g e n geregelt werden soll. Nach den jetzigen Bestimmungen sind hierbei die Güter der Allgemeinen Wagenladungsklasse ohne weiteres, von den Gütern der Spezialtarife dagegen nur diejenigen von dem 10 % igen Zuschlag befreit, die in das Verzeichnis II aufgenommen sind, d. h. solche, bei denen ein technisches u n d wirtschaftliches Bedürfnis für die Befreiung von dem Zuschlage anerkannt wird. In Zukunft sollen auch die Güter der Allgemeinen Wagenladungsklasse die zuschlagsfreie Beförderung nur dann genießen, wenn die gleichen Voraussetzungen bei ihnen erfüllt sind und deshalb ihre Aufnahme in das Verzeichnis II erfolgt. Von den jetzt begünstigten Gütern der Spezialtarife soll ferner eine größere Anzahl in dem Verzeichnis II gestrichen werden, weil man früher bei ihrer Aufnahme vielfach über das wirtschaftliche Bedürfnis hinausgegangen war.

Aus dem gleichen Grunde hat auch der S t ü c k g u t s p e z i a l t a r i f eine starke Einschränkung erfahren. Die Ständige Tarifkommission will in ihm nur solche Güter belassen, die in größerem Umfange auf die Beförderung als Stückgut angewiesen sind und hierbei nach ihrer allgemeinen wirtschaftlichen Bedeutung oder nach der besonders zu berücksichtigenden Lage der Erzeuger oder Verbraucher, endlich nach einem verhältnismäßig geringen Wert innerhalb der

Linien der allgemeinen Preisbewegung voraussichtlich auch in Zukunft eine Frachtermäßigung beanspruchen können.

Im Eilgutspezialtarif sind frische Weintrauben und Birnen gestrichen, während für Butter gewisse Einschränkungen empfohlen werden.

Die vorgeschlagenen Auftarifierungen endlich erstrecken sich, wie die mitgeteilte Aufzählung, die indes nicht erschöpfend ist, ergibt, auf eine ganze Reihe verkehrswichtiger Güter. In erster Linie kommen hier Eisen- und Stahlwaren in Betracht, neben diesen Glas- und Tonwaren, Holzwaren, Papier und Pappe, Wolle, Baumwolle, Felle und Häute und andere Artikel.

Gegen einzelne Auftarifierungen werden aus den Kreisen der Interessenten mehr oder weniger lebhafte Angriffe erhoben, was vom Standpunkt der Beteiligten verständlich erscheint. Demgegenüber ist hervorzuheben, daß die Ständige Tarifkommission sich in ihren Vorschlägen durchaus nicht einseitig von fiskalischen Rücksichten hat leiten lassen. Es muß zugegeben werden, daß die Tarifierung mancher Gütergruppen seit langem nicht mehr mit den wirtschaftlichen Verhältnissen im Einklang stand. Vielfach genossen Güter wie z. B. hochwertige Maschinen im Tarif eine Ausnahmestellung, deren sie nicht bedurften, so daß es gerechtfertigt war, sie in diejenige Klasse zurückzuführen, in die sie nach dem regelrechten Aufbau der Gütereinteilung gehören. Andere wieder, wie beispielsweise Papier, Tonwaren u. a., waren auf die verschiedenen Klassen nach Unterscheidungen und Merkmalen verteilt, die sich in der Praxis als unzweckmäßig erwiesen hatten oder durch die neuzeitliche Entwicklung überholt waren. Es kam also vornehmlich auch darauf an, diese mannigfachen Ungleichheiten und Unklarheiten aus dem Tarif zu entfernen, und es darf behauptet werden, daß die Vorschläge des Gutachtens durchweg wesentliche Verbesserungen gegenüber dem jetzigen Zustande bedeuten und die eintretenden Erhöhungen die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der davon Betroffenen nicht übersteigen.

Wenn die Hoffnung sich verwirklicht, daß es bei den bevorstehenden Beratungen gelingen wird, eine Einigung über die geplanten Neuerungen mit den Interessenten herbeizuführen, so ist beabsichtigt, den neuen Tarif noch im Laufe dieses Jahres in Kraft zu setzen. Möge er in seiner demnächstigen praktischen Anwendung dazu beitragen, den wirtschaftlichen Wiederaufbau unseres schwergeprüften Vaterlandes zu erleichtern! Niemack.

Zur Frage der Behandlung der Waffen- und Munitionstransporte.

In Nr. 63 der Zeitung ist eine amtliche Äußerung des Reichsverkehrsministeriums zur Frage der Kontrolle der Waffen- und Munitionstransporte wiedergegeben, in der der Standpunkt der Verwaltung in dieser wichtigen Frage ausführlich begründet ist. Im folgenden soll über den weiteren Verlauf der Angelegenheit berichtet werden:

Am 23. August fand eine Besprechung der Reichsregierung statt, an der Vertreter des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes, des Deutschen Eisenbahnerverbandes, des Deutschen Transportarbeiterverbandes, des Hauptbetriebsrats der Eisenbahn-Betriebsarbeiter sowie der Mehrheitssozialdemokratischen Partei und der Unabhängigen teilnahmen. In dieser Besprechung bestand Einmütigkeit darüber, daß neutralitätswidrige Transporte und für ungesetzliche Zwecke bestimmte Transporte unter allen Umständen verhindert werden müssen. Zur Durchführung dieses Grundsatzes soll der Reichsentwaffnungskommissar die erforderliche Kontrolle organisieren. Einverständnis herrschte andererseits darüber, daß der Eisenbahnverkehr durch diese Kontrollmaßnahmen ungestört bleiben müsse. Die Kontrolle soll deshalb vor der Auflieferung von Frachten bei den Güterannahmestellen erfolgen; während des Transportes soll lediglich die Aussonderung falsch deklarierter Sendungen und ihre Auslieferung an die zur Beschlagnahme befugten Behörden erfolgen.

Die zur Verhütung von Waffenschiebungen erforderliche Kontrolle ist inzwischen vom Reichsentwaffnungskommissar in der dritten Ausführungsbestimmung zu dem Gesetz über die Entwaffnung der Bevölkerung vom 7. August formuliert und am 4. September von dem parlamentarischen Beirat des Entwaffnungskommissars genehmigt worden. Die Veröffentlichung dieser Ausführungsbestimmung steht unmittelbar bevor. Nach ihr ist jede Art der Beförderung von Militärwaffen, wesentlichen Teilen von Militärwaffen und von Munition auf der Eisenbahn, mit der Post und auf jegliche andere Weise verboten. Ausgenommen von diesem Transportverbot sind lediglich die auf Grund des Friedensvertrages für die interalliierten Truppen zu befördernden und als solche gekennzeichneten Ersatz-, Nachschub- und Abschubtransporte, ferner Waffen- und Munitionstransporte, deren Inhalt nach dem Friedensvertrag an die alliierten Mächte auszuhändigen ist, sowie Transporte, deren Inhalt zwecks Durchführung des Friedensvertrages und zwecks Erfüllung der in dem Abkommen von Spa übernommenen Verpflichtungen zur Ablieferung an Sammelstellen oder zur Zerlegung und Verschrottung bestimmt ist. Alle übrigen Waffen- und Munitionstransporte, also solche für die Reichswehr und die Sicherheitspolizei sind zulässig, sofern für sie in jedem Einzelfalle eine Genehmigung erteilt ist. Die Genehmigung soll bei Transporten für die Reichswehr durch das Reichswehrministerium, bei Transporten für die Sicherheitspolizei durch die Zentralpolizeibehörden der Länder erteilt werden.

Wie oben erwähnt, haben an den Besprechungen mit der Reichsregierung am 23. August in der Hauptsache Vertreter zweier politischer Parteien und von außerhalb der Eisenbahn stehenden Arbeitnehmerorganisationen teilgenommen. Von den Großorganisationen der Eisenbahner war lediglich der Deutsche Eisenbahnerverband vertreten. Außer ihm nahm der Vorsitzende des einen Hauptbetriebsrats teil. Gegen diese einseitige Zusammensetzung der mit der Regierung verhandelnden Kommission wandte sich der Allgemeine Eisenbahnerverband in einer Resolution, die auch an die Presse gegeben wurde. Er erklärte darin, daß er es als gegen die wahre Neutralität verstoßend und als gesetz- und verfassungswidrig ansehe, wenn außerhalb des Eisenbahnbetriebes stehende und parteipolitisch einseitig orientierte Kreise die Gelegenheit benutzen wollten, um mit Hilfe eines Bruchteils politisch gleichgesinnter Eisenbahnbediensteter in den inneren Eisenbahnbetrieb hineinzureden. Der Verband kündigte ferner an, daß er gegen den Vorsitzenden des Hauptbetriebsrats die gesetzlichen Maßnahmen ergriffen habe, weil er sein Amt parteipolitisch mißbraucht und unter den Aufruf, der gemeinsam von den freien Gewerkschaften und den sozialistischen Parteien erlassen sei, zu Unrecht die Unterschrift des Hauptbetriebsrats gesetzt habe. Die Resolution spricht schließlich ihr Bedauern darüber aus, daß die Reichsregierung einseitig nur mit den Kreisen verhandelt habe, die in verfassungs- und gesetzwidriger Weise in den Eisenbahnbetrieb eingegriffen hätten, und daß sie dadurch die anderen Eisenbahnerorganisationen schutzlos dem Terror dieser Kreise preisgegeben habe. Auf denselben Standpunkt stellten sich die Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamten und -Anwärter und die Gewerkschaft deutscher Eisenbahner, die zusammen mit dem Allgemeinen Eisenbahnerverband am 28. August folgenden offiziellen Beschluß veröffentlichten:

„Die Großorganisationen des Eisenbahnpersonals sind bei ihren Weisungen an ihre Mitglieder, keine Truppen- und Kriegsmaterialtransporte durch Deutschland zu befördern, davon ausgegangen, daß die von der deutschen Regierung proklamierte Neutralität gegenüber dem russisch-polnischen Krieg unter allen Umständen einzuhalten ist und dem deutschen Volk kriegerische Verwicklungen erspart bleiben müssen. Demgemäß bezogen sich die Beschlüsse auf solche Transporte, die zugunsten einer kriegführenden Macht durch Deutschland rollen sollten.

Die Versorgung des deutschen Heeres und der gesetzmäßigen Polizeitruppen mit Ausrüstung, Waffen und Munition ist ausschließlich Sache der Regierung und darf nicht behindert werden. Ebenso darf die Reichsregierung nicht gehindert werden, vertragsmäßige Verpflichtungen gegenüber nichtkriegführenden Ländern, mit denen Deutschland im Frieden lebt, zu erfüllen.

Die Großorganisationen mißbilligen es, wenn einzelne Organe in unzulässiger Weise in die Hoheitsgewalt der gesetzmäßigen Regierung eingreifen.

Die Großorganisationen des Eisenbahnpersonals erklären ferner, daß sie keiner außerhalb des Eisenbahnbetriebes stehenden, parteipolitisch zusammengesetzten Stelle ein Kontrollrecht auf Eisenbahntransporte zuerkennen können. Die Großorganisationen des Eisenbahnpersonals und ihre Mitglieder lehnen es ab, von solchen Stellen Weisungen entgegenzunehmen. Soll-

n solche Kontrollen notwendig sein, so sind sie zwischen len Großorganisationen des Eisenbahnpersonals und dem eichsverkehrsministerium zu vereinbaren.

Die Großorganisationen des Eisenbahnpersonals bedauern es af das tiefste, daß durch die beklagenswerten Vorkommnisse er letzten Zeit die öffentliche Meinung noch weiterhin gegen e Eisenbahner aufgebracht worden ist, die größtenteils auf en Einfluß von außerhalb des Eisenbahnbetriebes stehenden lementen zurückzuführen sind.

Für etwaige internationale Verwicklungen zum Schaden des eutschen Volkes und Reiches müssen wir die Verantwortung blehnen."

Der Reichsverkehrsminister hat auf Grund der am Anfange ieser Ausführungen erwähnten Besprechung vom 23. August ine Reihe von Anweisungen erteilt, deren wesentlicher Inhalt lgender ist:

Am 28. August erging ein Telegrammbrief — E III 32. r. 3794 — über das Anhalten von Waffen- und Munitionssenungen. In ihm wird den Behörden der Reichseisenbahnverwaltungen mitgeteilt, daß das Reichskabinett sich dahin schlüsg gemacht habe, daß die Prüfung aller Sendungen in den änden der Verwaltung zu bleiben habe. Wenn der für die rüfung verantwortliche Dienststellenvorsteher Zweifel über e Zulässigkeit eines Transportes habe, solle er das Gutachten nes vom Entwaffnungskommissar einzusetzenden Ausschuss einholen. Wenn der Ausschuß selbst über die Behandlung s zweifelhaften Transportes verschiedener Meinung sei, solle die Entscheidung des Reichsentwaffnungskommissars einllen. Bis zum Eingang dieser endgültigen Entscheidung sei r zweifelhafte Transport zurückzuhalten.

Die hier erwähnten Ausschüsse werden vom Reichsentwaffngskommissar alsbald gebildet werden. Vorsitzender soll n Dezernent der Direktion werden, Vertreter der Arbeiterhaft und Beamtenschaft sollen ihm angehören.

In dem Erlaß heißt es weiter: „Alle Transporte, die nicht ter das Transportverbot fallen, sind rücksichtslos durchzuingen. Gegen Bedienstete, die sich dem widersetzen, ist mit len Mitteln, nötigenfalls Entfernung aus dem Amt oder dem enstverhältnis, gegen Dritte durch Anzeige an die Staatswaltschaft einzuschreiten. Truppentransporte, die auf Anhnung der zuständigen Behörde erfolgen, sind unter keinen nständen anzuhalten."

In einem zweiten Erlaß vom 28. August — E III 32. 3795 — er die Verhinderung neutralitätswidriger Transporte besmmt der Reichsverkehrsminister unter Hinweis auf die Verdnungen der Reichsregierung vom 25. bis 30. Juli über das rbot der Aus- und Durchfuhr von Waffen usw. und auf die m Auswärtigen Amt zur Erläuterung dieser Verordnung erlsenen Richtlinien, daß die Grenzverwaltungen dafür zu sorn haben, daß keine Transporte für Polen und Rußland das biet des unbesetzten Deutschlands verlassen dürfen, bevor e zuständigen Behörden Gelegenheit gehabt haben, die Zulsigkeit der Ausfuhr festzustellen. Die Entscheidung darer, ob ein Transport ausgeführt werden darf, obliegt den rfassungsmäßig zuständigen Behörden. Die Eisenbahnverwaltung ist lediglich berechtigt und verpflichtet, diese Behörden in ihrer Tätigkeit zu unterstützen. Verantwortlich für die Durchführung dieser Unterstützung ist der Dienststellenleiter des Grenzbahnhofes, dem bestimmte Beamte und Arbeiter zur Unterstützung bei dieser Aufgabe beigegeben werden sollen.

In einem ausführlichen Erlaß vom 29. August sind den Direktionen ferner bereits damals die Maßnahmen angekündigt worden, die der Reichsentwaffnungskommissar inzwischen in der vorhin erwähnten dritten Ausführungsbestimmung zum Entwaffnungsgesetz zusammengefaßt hat. Danach ist künftig bei Waffen- und Munitionstransporten — Truppentransporte fallen niemals unter das vom Entwaffnungskommissar erlassene Beförderungsverbot und sind deshalb stets anstandslos zu befördern — in folgender Weise zu verfahren:

Transporte, die nach dieser Verordnung zugelassen, richtig deklariert und gekennzeichnet sind, müssen unter allen Umständen befördert werden.

Liegt bei einer Sendung der Verdacht vor, daß es sich um einen nach der Verordnung unzulässigen Transport handelt, oder um einen Transport, der nur mit besonderer Kennzeichnung oder mit besonderer Genehmigung zugelassen, aber unter Außerachtlassung dieser Vorschriften oder unter falscher Deklaration aufgegeben ist, so ist nach § 8 Ziffer 1 der Allgemeinen Abfertigungsvorschriften Teil II zu verfahren, d. h., es ist jede Dienststelle verpflichtet, die Zulässigkeit des Transportes sofort festzustellen, nötigenfalls durch Prüfung des Inhalts der Sendung. Ist nach dem Ergebnis der Prüfung der Transport unzulässig, so ist sofort der für die Beschlagnahme zuständigen Behörde Anzeige zu erstatten und deren Entscheidung abzuwarten.

Aus den vorstehend wiedergegebenen Anordnungen ist zu ersehen, daß der Reichsverkehrsminister in Ausführung der bei der Besprechung vom 23. August getroffenen Vereinbarung die Mitwirkung von Vertretern der Eisenbahnbediensteten im Rahmen der bestehenden Gesetze ausdrücklich angeordnet und geregelt hat. Er hat die Eisenbahndirektionen angewiesen, den Inhalt seiner Anordnungen allen Bediensteten durch die Amtsblätter bekanntzugeben und auch sonst in geeignet erscheinender Weise, auch unter Benutzung der Presse, alle Bediensteten über die Sach- und Rechtslage in dieser wichtigen Frage eingehend zu unterrichten und ihnen insbesondere einzuschärfen, daß die Eisenbahnverwaltung gesetzlich verpflichtet ist, jede Beförderung auszuführen, die nicht nach gesetzlicher Vorschrift oder aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist, und daß jede Behinderung eines zulässigen Transportes eine Verletzung der gesetzlichen Transportpflicht bedeutet und die Eisenbahn haftpflichtig macht. Die Eisenbahner werden sich vor Augen halten müssen, daß auch außenpolitisch von ihrem Verhalten sehr viel abhängt; denn jede Behinderung eines mit den Bestimmungen des Friedensvertrages übereinstimmenden Ententetransportes ist geeignet, dem Deutschen Reiche Schwierigkeiten politischer Art zu bereiten, deren Vermeidung im Interesse aller Bevölkerungskreise liegt.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die Versendung von Kostbarkeiten auf der Eisenbahn** t infolge der immer noch unsicheren Betriebsverhältnisse it erheblichen Gefahren verknüpft. Um sie zu erleichtern, t, wie die „Reichshauptstädt. Korresp." mitteilt, die Eisenbnverwaltung mit Gültigkeit vom 25. August d. J. ab die Beförderung von Kostbarkeiten, das heißt Gold- und Silberbarren, nstgegenständen und dergleichen Sendungen, deren Wert hr als 150 *M* für das Kilogramm beträgt, geändert. Auf trag des Absenders kann nunmehr auch die Beförderung cher Sendungen in dem Abteil eines Personenwagens zugelsen werden. Selbstverständlich muß dann das Einladen vom sender, das Ausladen vom Empfänger veranlaßt werden. Bei r Beförderung im besonderen Abteil eines Personenwagens uß mindestens ein Begleiter, bei Beförderung in besonderen agen auf Verlangen der Eisenbahn für jeden Wagen ein gleiter gestellt werden, der in dem Abteil oder Wagen mitrt oder ihn unter Verschluß hält. Die hierfür zu entrichtenden Gebühren betragen außer der Fracht für beschleunites Eilgut für das beförderte Gut, mindestens jedoch für 10 kg je Abteil, noch den für die Gestellung von Abteilen tgesetzten Betrag.

— **Abfertigung von Reisegepäck nach Karlsbad, Prag und Wien.** Hierin treten vom 15. d. M. ab folgende Änderungen ein. Das Reisegepäck, das nach Karlsbad, Prag und Wien mit dem Wiener Schnellzug D 62, ab Berlin Anhalter Bahnhof um 8.00 Uhr vorm. befördert werden soll, kann zur Vermeidung der Zollbehandlung in Tetschen deutscherseits bereits in Berlin abgefertigt werden, sodaß dann die ausländische Zollabfertigung erst auf der Bestimmungsstation stattfindet. Zu diesem Zwecke muß das schon in Berlin zollamtlich abzufertigende Gepäck auf dem Anhalter Bahnhof bereits am Tage vor dem Reiseantritt in der Zeit zwischen 3 Uhr nachm. und 7 Uhr abends aufgeliefert werden. Auch in der Gegenrichtung kann die Zollabfertigung auf der Unterwegsstation in Tetschen ausgeschaltet werden. Hierbei findet die ausländische zollamtliche Abfertigung des Reisegepäcks schon auf der Reiseantrittsstation statt, während die deutsche Zollabfertigung für diejenigen Reisenden, die mit dem Zuge D 53 in Berlin Anhalter Bahnhof um 10.56 Uhr abends eintreffen, am nächsten Tage in der Zeit zwischen 8 Uhr vorm. und 2 Uhr nachm. stattfindet.

— **Reiseerleichterung für die deutschen Wehrmänner aus der Schweiz.** Den mittellosen deutschen Wehrmännern aus der Schweiz, denen die Rückkehr dorthin von den Schweizer Behörden verweigert wird, sowie deren Angehörigen werden bei der Übersiedlung nach Deutschland auf den Strecken der Reichseisenbahnen nunmehr dieselben Reiseerleichterungen gewährt, wie sie die reichsdeutschen Flüchtlinge seit längerer Zeit genießen. Diese Vergünstigungen sind:

A. Einmalige Reise in 3. Wagenklasse — Personenzug —

auf Freischein unter Stundung des Fahrgeldes a) für die vertriebene Flüchtlingsfamilie nach dem vorübergehenden Wohnort und von dort nach dem neuen Wohnort, b) für den Flüchtling zum Antritt einer neuen Stelle, c) für den Haushaltungsvorstand der Flüchtlingsfamilie zur Abholung der Familie und zur Bewirkung des Umzugs noch dem Unterstellungsort des Hausrats und von dort nach dem neuen Wohnort;

B. Beförderung des Umzugsguts unter Stundung der Frachtgebühren nach dem Unterstellungsort des Hausrats und von dort nach dem neuen Wohnort.

Das in Möbelwagen aufgelieferte Umzugsgut wird nicht frachtfrei befördert. Ebenso wird bei der Auflieferung als Eilgut die regelrechte Fracht für Eilgut nach der Bestimmungsstation berechnet.

— **Zum fünfzigjährigen Bestehen der Technischen Hochschule in Aachen** wird folgender Aufruf von bedeutsamer Seite erlassen: „Groß ist die Not der deutschen Hochschulen und Universitäten! Die Mittel, die der Staat für die Ausbildung unserer jungen Akademiker, unserer besten Hoffnung für Deutschlands Wiederaufstieg, gewährt, reichen in keiner Weise aus, um den gesteigerten Anforderungen gerecht zu werden. In dieser Zeit des Entbehrens begeht die Technische Hochschule zu Aachen am 24. Oktober 1920 die Feier ihres 50jährigen Bestehens. Ihr an diesem Tage eine Gabe zu überreichen, die es ihr ermöglicht, ihren Schülern eine den Forderungen der Jetztzeit entsprechende vollwertige Ausbildung zuteil werden zu lassen, vereinten sich zahlreiche industrielle Unternehmungen und führende Männer unseres Geistes- und Wirtschaftslebens zu der Gesellschaft von Freunden der Aachener Hochschule. Die Gesellschaft wendet sich jetzt an die alten und jungen Studenten, die sich von der Aachener Hochschule ihr wissenschaftliches Rüstzeug für das Leben geholt haben, und an alle, denen das Gedeihen von Wissenschaft und Technik am Herzen liegt, mit der Bitte, Mitglied zu werden, um dadurch die Bestrebungen der Gesellschaft zu unterstützen. Im besetzten Gebiet, an des Reiches Westmark gelegen, bedarf die Aachener Hochschule in besonderer Weise der Förderung. Es geht um Deutschlands Jugend, Deutschlands Zukunft! Daher darf keiner zurückbleiben, alle müssen helfen, indem sie Mitglied der Gesellschaft werden. Anfragen und Anmeldungen sind zu richten an die „Gesellschaft von Freunden der Aachener Hochschule" (Geschäftsstelle des Vereins Deutscher Eisenhüttenleute), Düsseldorf, Ludendorffstraße 27."

— **Wirklicher Geheimer Rat Dr. v. Schulz-Hausmann.** Am 10. d. M. vollendet ein Beamter der alten Schule, Exzellenz v. Schulz-Hausmann, der langjährige Präsident des ehemaligen Reichs-Eisenbahnamtes, sein 80. Lebensjahr (vgl. Nr. 101, S. 1557/1909 d. Ztg.). Alle diejenigen, die je mit diesem ausgezeichneten Manne dienstlich oder außerdienstlich zusammengekommen sind, insbesondere alle seine früheren Untergebenen und Mitarbeiter, werden ihm zu diesem seltenen Geburtstage von Herzen Glück wünschen. Möge die ungewöhnliche Frische des Geistes und Körpers, deren sich der Achtzigjährige heute erfreut, ihm auch weiterhin erhalten bleiben!

Österreich.

— **Gütertarifreform.** Der Entwurf zu dem künftigen Gütertarif der österreichischen Staatsbahnen hat, wie wir dem Allg. Tarif-Anzeiger entnehmen, nunmehr im Hauptausschuß der Nationalversammlung den Gegenstand einer eingehenden Beratung gebildet. Im Zusammenhang mit der gleichzeitig durchgeführten Beratung über die Besoldungsreform und die hierdurch bedingten neuen Ausgaben hat der Hauptausschuß in seiner Sitzung vom 19. August 1920 beschlossen, daß zur Deckung der Mehrauslagen eine neuerliche Erhöhung der Gütertarife der österreichischen Staatsbahnen durchgeführt werden soll. Demgemäß wurde der österreichische Staatssekretär für Verkehrswesen vom Hauptausschuß ermächtigt, den seinerzeit vorgelegten Entwurf zu dem künftigen Gütertarif der österreichischen Staatsbahnen mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1920 einzuführen. Gleichzeitig wurde ihm die Ermächtigung erteilt, zu diesem Tarife Zuschläge in einem solchen Ausmaße einzuführen, wie es zur Deckung der Kosten der Besoldungsreform und des gegenwärtigen Betriebsabgangs der Staatsbahnen notwendig ist. Der Entwurf wird daher mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1920 in Kraft treten. Allerdings sollen wesentliche Änderungen an ihm vorgenommen werden, wobei der seinerzeit im Ausschuß für tarifarische und reglementarische Fragen des Eisenbahngüterverkehrs von Mitglied Professor Freud gestellte Antrag (vgl. Nr. 54, S. 609 d. Ztg.) weitgehende Berücksichtigung finden soll. Die im Entwurf in Aussicht genommene 20prozentige Tarifermäßigung für Kohle und Koks, welche 60 Millionen Kronen Einnahmeausfall bedeutet hätte, soll fallen gelassen, hingegen von der beabsichtigten Mehrbelastung des Nahverkehrs Abstand genommen und für einzelne wichtige Güter ein Tarifnachlaß zugestanden werden. Ob gleichzeitig mit der Einführung des neuen Tarifes, das ist also am 15. Oktober 1920 auch Zuschläge zu diesem Tarif zur Einführung gelangen und in welcher Höhe sich diese Zuschläge bewegen werden, steht heute noch nicht fest. Der Termin der Einführung dieser Zuschläge und die Höhe derselben wird davon abhängig sein, welche Beträge zur Deckung der Kosten der Besoldungsreform erforderlich sein werden.

— **Keine unmittelbar bevorstehenden Einschränkungen des Bahnverkehrs.** Amtlicher Meldung zufolge entsprechen die von einem Blatte kürzlich als wahrscheinlich angekündigten Verkehrseinschränkungen, die mit 30. August d. J. beginnen sollten, nicht den Absichten der Staatseisenbahnverwaltung. Es ist vielmehr im Hinblick auf die jüngsten Mitteilungen der zuständigen Kohlenstellen eine Besserung der oberschlesischen Kohlenzufuhr zu erwarten, so daß die für den 1. September in Aussicht genommene Beratung der österreichischen Bahnverwaltungen im Staatsamt für Verkehrswesen vorläufig verschoben werden konnte.

— **Keine Sonderzüge.** Amtlich wird mitgeteilt: In letzter Zeit laufen bei den österreichischen Staatsbahnen immer wieder Gesuche um Führung von Sonderzügen aller Art ein, insbesondere für Wallfahrten, Touristenausflüge, Abhaltung von Versammlungen, Festen und ähnliche Zwecke. Die derzeitigen mißlichen Kohlenverhältnisse gestatten die Führung von derlei Sonderzügen nicht, da die Verwendung der Betriebskohle für Sonderfahrten die ohnedies schon gefährdete Aufrechterhaltung des fahrplanmäßigen Zugverkehrs vollends unmöglich machen würde.

— **Reisekostenentschädigung für Staatsbahnbedienstete.** Die bisherigen Bestimmungen über die Entschädigung von Auslagen für Dienstreisen wurden mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1920 durch eine Verordnung abgeändert, deren wichtigste Vorschriften folgende sind:

Anspruch auf die volle Reisegebühr erwächst aus je 24 Stunden dienstlicher Abwesenheit eines Bediensteten vom Stationsorte. Bei kürzer währender Abwesenheit gelangt die volle Reisegebühr zur Anweisung, wenn die Dienstreise 10½ Stunden ununterbrochen währt, wobei die Stunden von 6 Uhr abends bis 6 Uhr früh einundeinhalbfach gerechnet werden. Dauert die Abwesenheit mindestens 6 Stunden, wobei die Nachtstunden wie vorstehend zu berechnen sind, so gelangt die halbe Reisegebühr zur Anweisung. Für eine Abwesenheit unter 6 Stunden wird keine Vergütung geleistet. Bei einer 24 Stunden übersteigenden Abwesenheit werden für eine 24 Stunden bzw. ein vielfaches von 24 Stunden überschreitende Restzahl von Stunden Reisegebühren nach den vorstehend für eine weniger als 24 Stunden dauernde Abwesenheit festgesetzten Grundsätzen vergütet. Bei Reisen in das Ausland, d. h. über die Grenzen des österreichischen Staates hinaus, mit Ausschluß der Grenzstationen, kann für die ganze Dauer der Reise der dreifache Betrag der vorgesehenen Reisegebühr verrechnet werden. Bei Reisen aus dem Inlande über das Ausland ins Inland erwächst ein Anspruch auf die dreifache Reisegebühr nur für die Zeit des wirklichen Aufenthaltes im Auslande. Der gleichzeitige Bezug einer Reisegebühr und einer Entschädigung für Mehrdienstleistung ist ausgeschlossen. Nur in Exponierungsfällen kann ein Bediensteter unter denselben Voraussetzungen wie die übrigen Bediensteten des Exponierungsortes eine Mehrdienstleistungsentschädigung neben der Reisegebühr beziehen.

Für die Dauer der Teuerungsverhältnisse gelangt ein vom Reisegebührensatze (siehe nächster Satz) zu berechnender, abbaufähiger Zuschuß zur Anweisung, der für alle Arten von Dienstreisen mit 50 % bemessen wird. Ist ein Bediensteter jedoch genötigt, aus Anlaß einer Dienstreise zu übernachten, so erhöht sich dieser Zuschuß bei Übernachtungen an Orten der Ortsklasse I auf 110 %, der Ortsklasse Ia auf 90 %, der Ortsklasse II auf 80 % und der Ortsklasse IIa auf 70 %. Wenn ein Bediensteter bei einer Dienstreise (Kontrollfahrten, Nachtreise, Mangel an Unterkunft u. dgl.) keine in die Zeit von 6 Uhr abends bis 6 Uhr früh fallende, mindestens 7 Stunden währende Übernachtungsgelegenheit hat, gebührt der Zuschuß von 90 %. Bei Übernachten im Auslande gebührt der von der erhöhten Reisegebühr berechnete Zuschuß für die Ortsklasse I.

Die nach den Bestimmungen der Dienstordnung von den Bediensteten bei Dienstreisen und Verwendung außerhalb des Stationsortes zu verrechnenden Reisegebühren betragen für Beamte in der IV., V. und VI. Dienstklasse 50 Kr., in der VII. und VIII. Dienstklasse 40 Kr. und in der IX. und X. Dienstklasse 30 Kr. Für die Unterbeamten und Diener mit einem Jahresgehalte von 6000 Kr. bis einschließlich 4800 Kr.: 30 K für alle übrigen 25 Kr.

Arbeiter, mit Ausnahme der beim Lokomotiv- und Zugbegleitungsdienste verwendeten, beziehen unter den gleichen Voraussetzungen wie die Diener die für die Bediensteten der letztgenannten Bedienstetenklasse festgesetzte Reisegebühr, sofern die für ihren Dienstzweig etwa erlassene Arbeitsordnung nicht für sie günstigere Bestimmungen enthält.

— **Erste Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft.** Infolge Hochwassers werden im Postschiffverkehr Wien-Linz die Stationen Greifenstein, Tulln, Krems, Dürnstein, Arnsdorf, Aggsbach Dorf, Schönbühel, Marbach, Ybbs, Persenbeug, Freyenstein, Sarmingstein, St. Nikola, Grein seit 30. August bis auf weiteres nicht angelaufen.

Ungarn.

— **Kein Verkauf der ungarischen Staatsbahnen.** Gegenüber früheren Zeitungsnachrichten, wonach die ungarische Regierung beabsichtigen sollte, die Staatsbahnen an eine Finanzgruppe der Entente zu verkaufen oder zu verpachten (vgl. Nr. 48, Seite 554 d. Ztg.), hat nach einer Meldung der Telegraphen-Union der ungarische Handelsminister erklärt, daß die ungarischen Staatsbahnen weder verkauft noch verpachtet werden sollen. Es sei vielmehr beabsichtigt, eine besondere Anleihe aufzunehmen, welche allein schon durch das in den ungarischen Staatsbahnen investierte Inventar sichergestellt sei.

— **Erhöhung der Tarife auf den ungarischen Linien der Südbahn.** Mit Gültigkeit vom 22. August d. J. wurden die auf den ungarischen Linien der Südbahn in Kraft stehenden Personenfahrpreise um weitere 50, die Beförderungspreise für Reisegepäck und Hunde um weitere 150 und die Frachtsätze des Gütertarifs um weitere 100 % erhöht. Durch diese Tarifmaßnahmen erreicht die Südbahn die Höhe der auf den ungarischen Staatseisenbahnen mit Gültigkeit vom 11. August d. J. eingeführten Preiserhöhungen. Am 20. Juli d. J. waren die Südbahntarife bereits einmal um 100 % erhöht worden.

— **Geplante Erhöhung der Schiffahrtstarife.** Im Zusammenhange mit der Erhöhung der Eisenbahntarife dürfte in nächster Zeit auch eine Erhöhung der Schiffahrtstarife vorgenommen werden. Sowohl die Güter- wie die Personentarife werden im allgemeinen um 100 % erhöht werden; in einzelnen Verkehrsbeziehungen jedoch ist eine teils höhere, teils geringere Steigerung des Personentarifs in Aussicht genommen.

— **Die Lage der in Untersuchung stehenden Eisenbahner.** Abgeordneter Michael Kerekes hat an den Handelsminister eine Anfrage gerichtet, in der er die Lage derjenigen Eisenbahner, gegen die schon seit einem Jahre die Untersuchung wegen ihres Verhaltens während der Räteregierung eingeleitet ist, und die verkürzte Bezüge erhalten, in ein grelles Licht stellte. Er führte aus, daß es angebracht wäre, die Angelegenheiten dieser Eisenbahner endlich einer raschen Erledigung zuzuführen.

— **Verbot des Aufenthalts auf den Trittbrettern und Dächern der Eisenbahnwagen während der Fahrt.** Obwohl der Verkehr allmählich wieder in das alte Gleis kommt und die Überfüllung der Wagen schon nachläßt, zieht es ein Teil der Reisenden dennoch vor, die Trittbretter und Dächer der Wagen zur Fahrt zu benutzen, infolge dessen sich täglich Unfälle ereignen. Die Staatsbahndirektion macht deshalb die Reisenden auf die Strafbarkeit und Lebensgefährlichkeit dieser Handlungsweise mit dem Hinweis aufmerksam, daß sie für daraus erwachsende Unfälle keinen Schadenersatz leiste.

— **Eine Verwahrung der Eisenbahner.** Der Ausschuß der Staatsbahngruppe des Nationalen Bundes der öffentlichen Angestellten faßte in seiner Sitzung — aus Anlaß der vielumstrittenen Rede des Abgeordneten Gaál in der Nationalversammlung — einen Beschluß, in dem er die Anklage des Bolschewismus und des Eidbruches auf das energischste zurückweist. Eben die Eisenbahner waren es, heißt es im Beschluß, die mit ihrer Streikbewegung während der Räteregierung den Beweis erbracht haben, daß sie dem ungarischen Staate immer treu geblieben sind.

— **Zollamtliche Behandlung des Gepäcks.** Die Direktion der Königlich ungarischen Fluß- und Seeschiffahrt A.-G. gibt bekannt, daß für die im Personenverkehr der Strecke Budapest-Wien beförderten Gepäcksendungen, die einer zollamtlichen Behandlung unterzogen werden, an Zollrevisionsgebühr von nun an für jedes Gepäckstück 10 K. im Geldwerte der Aufgabestation fällig sind. Für Handgepäck, das die Reisenden mitführen, ist diese Gebühr nicht zu entrichten.

Übrige europäische Länder.

— **Der Personalstand der schwedischen Staatsbahnen.** Der Wirtschaftsausschuß der schwedischen Staatsbahnen hat einen genauen Vergleich zwischen den Personalverhältnissen im März 1913 und im März 1920 angestellt. Daß man gerade das Jahr 1913 für einen solchen Vergleich wählte, beruht darauf, daß gerade damals der Personalstand von einem besonderen Ausschuß durchgeprüft und in Berücksichtigung der Wahrnehmungen dieses Ausschusses geregelt worden war. Das jetzt erzielte Ergebnis ging dahin, daß man mit gewissen Vorbehalten feststellen konnte, daß das Personal im März 1920 verglichen mit dem im März 1913 nicht überflüssig groß war. Natürlich hat vom Jahre 1913 bis 1920 eine Vermehrung stattgefunden, aber diese kann mit den verschiedenen Veränderungen, die auf den einzelnen Gebieten eingetreten sind, nicht zuletzt mit der Begrenzung der Arbeitszeit, erklärt werden.

Es bleiben zwar noch entsprechende Erhebungen für die Maschinen- und Bahnabteilungen übrig, aber auch diese werden in der nächsten Zeit fertig. Man erwartet auch hier die gleichen Ergebnisse. Aus allem dem geht hervor, daß die Eisenbahnverwaltung seit dem Zusammentritt des Ausschusses eine besondere Tatkraft auf die Absenkung der Personalkosten der Staatsbahnen verwendet hat. Die Wahrnehmungen des Ausschusses gehen dahin, daß auch auf allen übrigen Gebieten von der Eisenbahnverwaltung mit gleicher Tatkraft auf Ersparnisse in großem Umfange hingewirkt wird. Die Arbeiten des Staatsbahnwirtschaftsausschusses sollten bis September fertig werden. Bis dahin sollte auch ein Bericht über Verwaltungsfragen, die der Ausschuß eingehend studiert hat, erstattet werden. Dr. S.

— **Schwedens Aussichten und Aufgaben beim Wiederaufbau des russischen Verkehrswesens.** Rußland bedarf vor allem des Wiederaufbaues seines Verkehrswesens, und hierzu braucht es in erster Linie Lokomotiven und Wagen. Das ist auch das einzige, was von Rußland mit Gold bezahlt wird. Alles andere soll auf dem Tauschwege beschafft werden. Gold für das Notwendigste: das Eisenbahnmaterial. Die Sowjetregierung macht die größten Anstrengungen, um Lokomotiven anzuschaffen. Von amerikanischen Fabriken hat man 400 Lokomotiven gekauft, die in Teilen nach Reval befördert und dort unter Leitung amerikanischer Ingenieure zusammengesetzt werden sollen. Auch französische Maschinen wurden beschafft, auch diese für reines Gold. Die Russen bezahlen unerhört hohe Preise für Lokomotiven, und doch handelt es sich zunächst nur um eine erste Nothilfe, denn ein Bedarf von Tausenden und Abertausenden von neuen Maschinen steht noch offen, und in größtem Umfange bedarf es ferner der Ausbesserungen an altem Material, das wieder brauchbar gemacht werden kann. Dabei handelt es sich nicht allein um das eigentliche Sowjetrußland, sondern um alle Staaten, die auf dem Boden des alten zaristischen Rußlands entstanden sind: Polen, die Ukraine, die baltischen Länder, Finnland, Sibirien usw. Sie alle leiden an einer Verkehrsnot und tragen sich mit weitausschauenden Plänen für neue Eisenbahnen (z. B. für eine neue Bahn Reval-Moskau). Es ist unter den jetzigen Verhältnissen schwer, Bestellungen für diese Ausbesserungen und Neuanschaffungen unterzubringen. Der größte Teil Europas leidet an Lokomotiv- und Wagenmangel, und besonders das rollende Material von Deutschland und Frankreich ist so übel mitgenommen, daß diese Länder viele Jahre brauchen, um ihre Einrichtungen wieder auf die Höhe zu bringen. Sie können sich kaum auf große russische Bestellungen einlassen. England dürfte in erster Linie Frankreichs Bedarf zu decken und auch sehr viel mit sich selbst zu schaffen haben, da auch in England Neuanschaffungen und Ausbesserungen während der Kriegszeit stark zurückgeblieben sind. Amerika könnte dem russischen Verkehrswesen Hilfe bringen, aber die Beförderung über den atlantischen Ozean wird sehr kostspielig. Unter diesen Umständen macht man sich in Schweden nicht geringe Hoffnungen, gegebenenfalls unter Mitwirkung Amerikas, das für seine Geschäftsbeziehungen zu Rußland eines sicheren neutralen Ausgangspunktes in der Nähe des Absatzgebietes bedarf, für die in Frage stehenden Leistungen in großem Umfange beigezogen zu werden. Von manchen Seiten wird allerdings vor zu weitgehenden Hoffnungen gewarnt. Der Bedarf Rußlands sei ein augenblicklicher, und auf einen solchen Bedarf sich dauernd einzurichten, sei für Schweden nicht ratsam. Auch habe Rußland seine eigenen Werke wie Putilow, Briansk, Kolomna, Charkow usw., die unter regelmäßigen Verhältnissen imstande seien, jeden Tag eine Lokomotive zu liefern. Rußland werde nach Beseitigung der ersten Not wohl daran gehen, seine Lokomotiven selbst zu beschaffen. Ebenso verhalte es sich mit Eisenbahnwagen. Rußland habe vor dem Kriege 14 Fabriken zur Herstellung von Wagen mit einem jährlichen Leistungsvermögen von 40 000 Güterwagen

von 15 t Tragfähigkeit besessen. Vor dem Kriege habe das russische Budget nicht einmal ausgereicht, um das Lieferungsvermögen dieser Fabriken auszunutzen. Eine Gewähr russischer Bezahlung in bar oder Waren bestehe nicht. Die schwedischen Guthaben in Rußland betrügen schon jetzt 600 Millionen Kronen, und es sei zweifelhaft, ob diese Forderungen geordnet würden.

Die russischen Aussichten bilden einstweilen in Schweden ein fruchtbares Feld für allerhand Gerüchte und Übertreibungen. Tausende von Lokomotiven sollten schon bei schwedischen Werkstätten bestellt sein. Einstweilen scheint es sich aber nur darum zu handeln, daß die Aktiengesellschaft Nydqvist och Holm zusammen mit den Fabriken in Motala un Falun ein Angebot auf 300 Lokomotiven für Rußland zu je 400 000 Kr., zusammen also für 12 Millionen Kronen einge reicht hat. Dr. S.

— **Explosionsunglück in Frankreich.** Im Hafen von La Pal lice war man am 4. September damit beschäftigt, eine ent gleiste Lokomotive wieder auf das Gleis zu bringen. Dabe explodierte die Maschine, acht Arbeiter und mehrere Passan ten wurden getötet. Zehn Personen wurden schwer, mehrer leicht verletzt.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. September 1920 in Betrieb genommene, 22,54 km lange Teilstrecke Celle-Uetze der Neubaustrecke Celle-Braunschweig ist vom Tage der Betriebseröffnung den Vereinsbahnstrecken der Eisenbahndirektion Hannover zugerechnet worden.

Abrechnung von Vereinsbahnstrecken.

Die bisher von der Deutschen Eisenbahn-Betriebs-Gesel schaft betriebenen Nebenbahnen Rosheim-St. Nabor un Diedenhofen-Beauregard-St. Franz-Mondor sind in französischen Besitz übergegangen und daher von de Vereinsbahnstrecken abgerechnet worden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Wechselverkehr Sachsen-Bayern rechtsrh. Netz, Tarifheft 7 B.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Tarifentfernungen zwischen Triefenried und Zwotental in 308 km, Triefenried und Culm (Reuß) in 404 km, mit Gültigkeit vom 5. November 1920 die Tarifentfernungen zwischen Triefenried und Zwötzen Sächs. Stb. in 370 km, Triefenried und Gera-Leumnitz in 396 km geändert. Ferner wird die Tarifentfernung Marxgrün-Lommatzsch gestrichen und dafür das Zeichen + gesetzt.

Dresden, am 4. September 1920. (850)
Eb.-Gen.-Dir. als geschäftsf. Verwaltg.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1920 — soweit Frachterhöhungen eintreten, mit Gültigkeit vom 1. November 1920 — werden die nachstehenden Stationen, die gleichzeitig in den westdeutsch-südwestdeutschen Gütertarif, Heft 8 aufgenommen werden, im pfälzisch-württ. Gütertarif gestrichen: Bexbach, Bierbach, Blickweiler, Bliesdalheim, Blieskastel, Breitfurt, Einöd (Pfalz), Gersheim, Hassel (Pfalz), Homburg (Pfalz), Kirkel, Lautzkirchen, Limbach (Pfalz), Reinheim (Pfalz), Reinheim (Bliesbrücken) Grenze, Rohrbach b. St. Ingbert, St. Ingbert, Scheidt b. St. Ingbert, Schwarzenacker und Würzbach.

Stuttgart, 3. September 1920. (853)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 6. September 1920 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Westfälischen Landes-Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht. Näheres enthält die am 6. 9. 20 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.G.Bl. 1914, Seite 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 3. September 1920. (847)
Eisenbahndirektion.

Wechseltarife mit den badischen Privatnebenbahnen, mit Württemberg und der Pfalz.

Die Bestimmungen und Frachtsätze für die Karlsruher Lokalbahnen sind in den Anhang 1 zum Gemeinsamen Heft A übernommen worden. Sie scheiden deshalb aus den einzelnen Tarifen aus.

Karlsruhe, 1. September 1920. (848)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Tfv. 5. Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft C II.

Mit dem 6. September 1920 wird die Station Vöhrum als Versandstation in den Ausnahmetarif 7 d einbezogen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 1. September 1920. (852)
Eisenbahndirektion.

Westfälische Landes-Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 6. September 1920 ab werden mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde die Frachtzuschläge Seite 35 — lfd. Nr. 99 — des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil II Heft C I b (Tfv. 200) für 100 kg wie folgt erhöht:

a) für Eilgut auf . . . . 100 ₰
b) für Frachtstückgut und Stückgut des Spez.-Tarifs für best. Eilgüter auf . . 50 ₰
c) für Wagenladungsgüter (ausgenommen Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art) auf . . . . 22 ₰
d) für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art in Wagenladungen auf . . . 20 ₰

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.G.Bl. 1914, S. 455). (855)

Lippstadt, den 3. September 1920.
Die Direktion.

Güter- und Tiertarife für die internationalen Lokalverkehre.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde treten am 1. Oktober 1920 die nachstehend genannten Tarife nebst Nachträgen und Anhängen außer Kraft:

1. der Güter- und Tiertarif für den i ternationalen Lokalverkehr d Niederländischen Staatseisenbahn vom 1. Dezember 1909 bzw. 1. N vember 1911;
2. der niederländisch - nordbrabant deutsche Gütertarif vom 1. Janu 1913;
3. der Güter- und Tiertarif der ehem ligen Nordbrabant-Deutschen Eise bahn-Gesellschaft vom 1. Augu 1915 bzw. 1. April 1894.

Die Nichtinnehaltung der Veröffent chungsfrist gründet sich auf die vo übergehende Änderung des § 6 d Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. 1914, S. 455).

Utrecht, 31. August 1920. (85
Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

An Stelle der in der Bekanntmachu Nr. 596 in der Zeitung des Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen 41 vom 16. Juni 1920 unter Ziffe festgesetzten Verhältniszahlen tre mit Geltung vom 1. September 1920 folgenden:

zur Umrechnung in:

Pfennig . . . .
österreichische Heller 2
tschecho-slowakische Heller . .
ungarische Heller 2
Para . . . .
Bani 1

München, den 24. August 1920. (8
Z. 32464/T/19.

2. Vermischte Bekanntmachunge

Die Geschäftsführung der Dire tion unserer Gesellschaft ist nach I lin W 10, Matthäikirchstraße 17 (Lan verkehrsamt) verlegt worden.

Alle für uns bestimmten Sendun bitten wir nach dorthin zu richten

Hauptkasse und Verkehrskontr verbleiben in Brandenburg (Ha Werderstr. 26. Auch der Sitz des o sten Betriebsleiters (Betriebsdirekt ist wie bisher Brandenburg (Havel)

Berlin, den 21. August 1920. (9
Brandenburgische Städtebahn-Akti gesellschaft.
Die Direktion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 66 | Berlin, den 11. September 1920 | LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.
Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen,** **amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen,** beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.
Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 16 M. für das Vierteljahr bezogen werden.
Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 80 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 90 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.
Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.
Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 66. Berlin, den 11. September 1920. LX. Jahrgang.

Inhalt:

Verbesserung des Ferngüterzugdienstes.

Von Eisenbahndirektor **Flohr**, Berlin.

Eine klare Scheidung nach Fern-, Durchgangs- und Nahgüterzügen sowie die restlose Erfassung und Einordnung der für jede Zugart geeigneten Frachten in die entsprechenden Züge sind die Vorbedingung für die günstige Gestaltung des Güterzugfahrplans und die gute Betriebsführung. Bei der ausschlaggebenden Bedeutung des Ferngüterzugdienstes für die gesamte Betriebsführung muß dessen Aufbau und Durchführung in so einwandfreier Weise geregelt sein, daß er allen berechtigten Ansprüchen der Wirtschaftlichkeit entspricht und in bezug auf Anpassung und Anpassungsfähigkeit an die Bedürfnisse des Betriebes und des Verkehrs hohe Anforderungen erfüllt.

Wenn auch zuzugeben ist, daß für die günstige Regelung in erster Linie die vorhandenen betrieblichen Anlagen, insbesondere die Rangierbahnhöfe und deren zweckmäßige Gestaltung und die Mengen der zu befördernden Frachten ausschlaggebend sind, und wenn auch die Fernzugbildung innerhalb der Schranken, die ihr durch die gegebenen Verhältnisse gezogen sind, jetzt schon eine beachtliche Höhe erreicht hat, so erscheinen bei zielbewußter Durchdringung des Stoffes weitgehende Verbesserungen immerhin noch möglich. Aus dem großen Kreis der hierbei zu behandelnden Fragen sind vornehmlich die folgenden zwei von allgemeiner Bedeutung und einer eingehenden Prüfung bedürftig:

1. Kann durch eine beweglichere Gestaltung der Abfuhrpläne der Ferngüterzugdienst verbessert und die gute Auslastung der Züge mehr als bisher gesichert werden?
2. Kann der Ferngüterzugdienst dadurch verbessert werden, daß zur Einschränkung nebeneinander bestehender gleichartiger Zugbildungen mehrerer Rangierbahnhöfe (parallele Zugbildung) und zur besseren Erfassung der Massen jedem Rangierbahnhof mehr als bisher ein möglichst geschlossenes Empfangsgebiet für die Zugbildung zugeteilt wird?

Zu 1. Fahrplangestaltung, Diensteinteilung des Personals, Umlaufsplan der Lokomotiven, überhaupt die ganze Betriebsweise erfordern die möglichst genaue Einhaltung des im voraus festgesetzten Planes. Bei Aufstellung der Pläne muß das pünktliche Verkehren und die gute Auslastung der Güterzüge, die Beschränkung der Leerfahrten und Beseitigung unnötiger Aufenthalte in den Vordergrund gestellt werden; Fragen von geringerer Bedeutung müssen unbedingt zurücktreten, wenn sie mit den Hauptforderungen nicht in Einklang gebracht werden können. Je vollkommener die Zu- und Abfuhrpläne der Wagen das Bedürfnis befriedigen, je mehr Anpassungsfähigkeit diese Pläne an die unvermeidbaren Schwankungen der Wagenbewegung auf den Rangierbahnhöfen bei möglichst voller Aufrechterhaltung oder geringen Abweichungen der Dienstpläne der Lokomotiven und Personale besitzen, um so sicherer sind gute Betriebsführung und Wirtschaftlichkeit gewährleistet. Bei Güterzügen, die nur auf kurze Entfernung verkehren, kann bei Erreichung sonstiger Vorteile eine ungenügende Belastung einzelner Züge in Kauf genommen werden. Erstreckt sich aber die Reiselänge der Züge auf hunderte von Kilometern, so muß die Möglichkeit guter Auslastung eines jeden Zuges sichergestellt werden. Es drängt sich daher die Frage auf, ob und inwieweit die gegenwärtige Regelung des Ferngüterzugdienstes den zu stellenden Anforderungen genügt, und ob allgemeine Verbesserungsmöglichkeiten vorhanden sind.

Bei dieser Prüfung muß von vornherein zwischen zwei erheblich voneinander abweichenden Verfahren der Ferngüterzugbildung unterschieden werden.

Das eine Verfahren ist darauf aufgebaut, daß die für ein entferntes Verkehrsgebiet bestimmten Wagen möglichst am Aufgabeort oder in dessen Nähe ohne viel Rangierbewegungen erfaßt und in Ferngüterzügen vereinigt werden, um sie einem vor dem Empfangsgebiet liegenden Rangierbahnhof b u n t zu-

zuführen. Die Gliederung der Frachten nach Gruppen wird somit hier erst kurz vor dem Ziel der Wagen vorgenommen, auch wenn im Versandgebiet genügende Frachtmengen aufkommen, um geschlossene Züge über den Bahnhof hinaus, auf dem die Züge aufgelöst werden, zu bilden. So werden u. a. im Verkehr von der Ruhr nach den Nordseehäfen Bremen und Hamburg und deren Hinterland die Frachten bunt auf Kirchweyhe, beim Ruhr-Moselverkehr die Frachten bunt auf Ehrang abgerichtet, obwohl bei den Frachtmengen, die hier in Betracht kommen, die Abrichtung geschlossener Züge über Kirchweyhe und Ehrang hinaus möglich wäre.

Das zweite Verfahren, das in der Hauptsache darin besteht, die Wagen auf einem günstig gelegenen Rangierbahnhof zu sammeln und so auf die Rangierbahnhöfe und Verbrauchsstellen des Empfangsgebiets abzurichten, daß Unterwegsbehandlung der Wagen und Behandlung der Wagen im Empfangsgebiet nach Möglichkeit eingeschränkt werden, ist so bekannt, daß eingehende Beschreibung sich erübrigt.

Die Anwendung des ersten Verfahrens ist nur in beschränktem Maße bei sehr dichtem Verkehr möglich. Da der Aufbau dieses Verfahrens, seine Durchführung und Beaufsichtigung sich sehr einfach gestalten, kann es nicht schwer fallen, hier durchweg günstige Ergebnisse zu erzielen. Bei dem zweiten Verfahren liegen die Verhältnisse schon erheblich ungünstiger. Die gegenwärtigen starren Beförderungspläne, die nicht nur die Zeit des Verkehrens eines jeden Zuges nach Stunde und Minute festsetzen, sondern auch die Art der Belastung für jeden Zug ein für alle Mal genau vorschreiben, stehen vielfach in schroffem Gegensatz zu der Forderung der guten Auslastung der Züge. In den Vordergrund der Prüfung muß daher die Frage gerückt werden: Ist die Beibehaltung der jetzigen, durchweg starren Beförderungspläne unbedingt notwendig, und können sie nicht wenigstens teilweise durch beweglichere und anpassungsfähigere ersetzt werden?

Kein noch so sorgfältig ausgearbeiteter, auf einwandfreien Unterlagen aufgebauter Beförderungsplan bietet Gewähr für rechtzeitiges und genügendes Frachtaufkommen zur stets vollen Auslastung aller regelmäßig verkehrenden Güterzüge. Wollte man diese unter allen Umständen sicherstellen, so müßte die Zahl der regelmäßig verkehrenden Güterzüge weit unter das Maß des wirklichen Bedürfnisses festgesetzt werden. Das wäre aber eine unpraktische Lösung, denn deren Folgen würden sein: Platzmangel auf den Rangierbahnhöfen und unwirtschaftliche und erschwerte Betriebsführung infolge übermäßiger Vermehrung der Bedarfszüge. Die im täglichen Verlauf auftretenden Verkehrsschwankungen müssen in erster Linie durch bewegliche Gestaltung der Beförderungspläne und erst in zweiter Linie durch Bedarfszüge und Ausfall von Zügen ausgeglichen werden. Diesen Anforderungen entsprechen die Beförderungspläne zurzeit nicht. Zwar ist vielfach zugelassen, daß den Ferngüterzügen Auslastungsgruppen beigestellt werden, wenn nicht genügend Wagen der Hauptgruppe bei Abgang der Züge vorhanden sind. Diese Art der Belastung hat aber viele betriebliche und verkehrliche Nachteile und führt nicht selten zu einer vollständigen Veränderung der beabsichtigten Betriebsregelung und zu ungünstiger Gestaltung des Ferngüterzugdienstes selbst dort, wo an sich günstige Verhältnisse für eine gute Regelung vorhanden sind. Ferngüterzüge werden dadurch zu Durchgangszügen, die ausreichende Belastung der Züge ist nur streckenweise gesichert, die Behandlung der Züge unterwegs ist erschwert, viele Züge erreichen gar nicht ihr Ziel, sondern werden unterwegs aufgelöst und durch andere ersetzt. Denn die Auslastungsgruppen schwächen die Hauptgruppen anderer Züge oft in einem Maße, daß auch diesen anderen Zügen eine oder mehrere Gruppen zur Auslastung beigestellt werden müssen, selbst wenn das Gesamtfrachtaufkommen jeder Gruppe die Abrichtung mehrerer geschlossener Züge dieser Gruppen an sich täglich ermöglichen würde. Erst in letzter Zeit wurde z. B. festgestellt, daß auf einer Strecke drei Ferngüterzüge regelmäßig auf einer Unterwegsstation aufgelöst wurden, weil die Züge fast immer verspätet eintrafen und das Absetzen der Auslastungsgruppen und das Ergänzen der Züge in den Hauptgleisen mit weit größeren Schwierigkeiten verbunden war, als das Abdrücken der Züge über den Ablaufberg. Solche Fälle sind weit häufiger, als allgemein angenommen wird und den Direktionen bekannt ist, weil die Fahrberichte in der Regel nichts darüber enthalten.

Wenn auch auf die Mitgabe von Beistellgruppen nicht immer wird verzichtet werden können, so muß doch die Umgestaltung der Beförderungspläne dahin erfolgen, daß:

1. in erster Linie nur Ferngüterzüge mit nur einer Gruppe gebildet werden, wobei die leeren O-Wagen als besondere Gruppe für sich angesehen werden,
2. Ferngüterzüge beim Nichtvorhandensein der vorgeschriebenen Fracht ausnahmsweise mit anderer Fracht belastet werden dürfen, wenn dies zur Ausnutzung der Lokomotiven und Personale zweckmäßig und im übrigen fahrdienstlich unbedenklich erscheint.

Diese Prüfung müßte für alle Ferngüterzüge vorgenommen werden. In den B. V. Heft 4 wäre bei jedem Zuge dessen ausnahmsweise Benutzungsmöglichkeit zum Ausdruck zu bringen. Weshalb soll z. B. ein in Hamm (Westf.) fälliger Ferngüterzug nach Schneidemühl nicht mit Fracht für Seelze oder Wustermark, ein Zug von Wedau nach Bischofsheim nicht mit Frachten für Mannheim, ein Zug von Karthaus nach Hörde nicht mit Frachten für Wedau usw. belastet werden, wenn die vorgeschriebene Fracht nicht zur Stelle ist und durch die Ausnahmebelastung regelmäßig verkehrender Züge die Einlegung von Bedarfszügen vermieden wird? Das bestehende dringende Bedürfnis, geeignete Züge ausnahmsweise mit anderer als der vorgeschriebenen Fracht zu belasten, muß erfüllt werden.

Daß die Möglichkeit besteht, den Spielraum der verkehrsdienstlichen Aufgaben der Ferngüterzüge auf geeigneten Strecken ganz erheblich zu erweitern, beweisen die in dieser Hinsicht gezeitigten günstigen Ergebnisse auf der Strecke Hamm (Westf.)-Wustermark. Auf dieser Strecke ist die wahlweise Belastung aller von Hamm ausgehenden, mit dem Ziel Seelze und Wustermark verkehrenden Ferngüterzüge mit Frachten für Seelze oder Wustermark und aller von Seelze nach Wustermark verkehrenden Fernzüge mit Frachten für Wustermark oder mit Frachten für eine Anzahl Berliner Bahnhöfe zugelassen. Die Einordnung der von Hamm bis Seelze fahrplanmäßig vorgesehenen Züge ab Seelze, wenn diese Frachten für Wustermark bringen, geschieht in Seelze, ebenso übernimmt dieser Bahnhof die Regelung, wenn Züge, die fahrplanmäßig bis Wustermark verkehren, Frachten für Seelze anbringen. In diesem Falle sorgt Seelze für Ersatz auf der Strecke Seelze-Wustermark durch Einschieben eines in Seelze gebildeten oder von Hamm (Westf.) schon vorher eingetroffenen und vorübergehend aufgestellten Zuges. In gleicher Weise wird in Wustermark verfahren. Durch entsprechende genau vorgeschriebene Vormeldungen ist dafür gesorgt, daß nicht durch Verwechselungen in Seelze und in Wustermark Schwierigkeiten entstehen. Die Unterwegsstationen bleiben unbeteiligt, es werden nur geschlossene Züge mit einer Gruppe gefahren; im ganzen sind es zehn verschiedene Gruppen, zwischen denen unterschieden werden muß. Durch dieses Verfahren ist beim Ferngüterdienst auf der Strecke Hamm-Wustermark die höchstmögliche Freizügigkeit hinsichtlich der Dienstbarmachung der Züge für verkehrsdienstliche Zwecke erreicht, ohne daß die Dienstpläne des Personals, der Lokomotiven usw. geändert zu werden brauchten, oder daß betriebliche Nachteile eingetreten wären. Im Gegenteil: die Abweichungen vom Dienstplan sind geringer geworden, die

Auslastung der Züge hat sich gebessert, dem Bedürfnis der Zugbildungsstationen Hamm und Seelze ist besser Rechnung getragen, die Rangierarbeiten sind ganz erheblich vermindert, die Behandlung der Züge unterwegs ist erleichtert, da alle Züge nur eine Gruppe befördern. Der einzige Nachteil ist der, daß einzelne Züge mit durchgehenden Frachten in Seelze oder in Wustermark kurze Zeit aufgestellt werden müssen, wenn der Fahrplan, in dem sie eintreffen, durch einen anderen Zug bereits belegt ist, oder wenn ihre Ankunft zu einer für die sofortige Weiterführung ungeeigneten Zeit erfolgt. Dieser geringe Nachteil spielt aber im Verhältnis zu den mit dem Verfahren verbundenen bedeutenden Vorteilen keine Rolle. Entstanden ist das Verfahren aus den fortgesetzt notwendigen Abweichungen von den vorgeschriebenen Plänen infolge Platzmangels auf den Rangierbahnhöfen in Hamm und Seelze sowie durch das unregelmäßige Verkehren der Güterzüge und die Schwankungen beim Zulauf der Wagen. Anfangs als unabwendbar stillschweigend geduldet, hat sich das Verfahren nach und nach dank dem verständnisvollen Zusammenwirken der leitenden Beamten zu dem jetzigen in den Beförderungsvorschriften vorgesehenen Verfahren entwickelt. Die gesammelten Erfahrungen umfassen mehrere Jahre und sind so beweiskräftig, daß die Einführung des Verfahrens überall dort, wo die Verhältnisse ähnlich liegen, dringend befürwortet werden kann. Auf der Strecke Hamm-Wustermark wird die Durchführung des Verfahrens durch die große Zahl betrieblich gleichwertiger Züge — 25 Stück — erleichtert. Erschwert wird es durch den Umstand, daß Seelze nicht Lokomotivwechselstation für den durchgehenden Zugverkehr ist, und durch das erforderliche Auseinanderhalten von 10 Gruppen.

Nun liegen aber die Verhältnisse auf einer Anzahl Strecken mit lebhaftem Ferngüterzugverkehr zweifellos nicht ungünstiger als auf der Strecke Hamm-Wustermark. Hat ein Zug eine andere als die vorgeschriebene Belastung, so erfordert diese erst von einem gewissen Punkt ab — in der Regel von der letzten Umspannstation ab — eine von den Dienstplänen abweichende Behandlung, z. B. beim Mosel-Ruhr-Verkehr erst ab Troisdorf, beim Verkehr von der Ruhr nach Süddeutschland ab Bischofsheim usw. Es wäre daher für jede Hauptstrecke zu prüfen, ob die Nachteile, die durch diese Störung auf einer Teilstrecke des Beförderungsweges entstehen können, gegenüber den angestrebten Vorteilen außer Betracht bleiben können. Diese Prüfung müßte aber unter Zugrundelegung der tatsächlichen Verhältnisse und von rein praktischen Gesichtspunkten aus erfolgen. Theoretisch sprechen viele Gründe gegen das Verfahren, die der Praxis gegenüber nicht standhalten. An der Tatsache, daß bis noch vor ganz kurzer Zeit, als die Güterzüge noch sehr unregelmäßig verkehrten, auf den Hauptabfuhrlinien für die Zuteilung der Lokomotiven und Personale auf die Güterzüge zeitweilig weit mehr die Zeit des Eintreffens der Züge als die vorgeschriebenen Dienstpläne entscheidend gewesen sind, ist nicht vorbeizukommen. Weshalb soll die ausnahmsweise vom Dienstplan abweichende Bespannung einzelner Züge bei regelmäßigem Verkehr auf Schwierigkeiten stoßen? Die unerwünschten Verhältnisse im Zugverkehr während der letzten Jahre sind in mancher Hinsicht sehr lehrreich gewesen. Die Erfahrungen müssen verwertet werden. Auf unveränderliche Verhältnisse, wie in der Vorkriegszeit, wird noch lange nicht zu rechnen sein. Neuerdings ist auf einer Anzahl von Strecken unbeschränktes Verkehren der Güterzüge vor Plan gestattet worden. Alles drängt auf mehr Freiheit bei Auswirkung der Kräfte. Übrigens handelt es sich hier in der Hauptsache um Aufgaben, die von den Zugleitungen und großen Dienststellen fast stündlich sowieso gelöst werden müssen. Man muß sich doch vor Augen halten, daß erwartete, aber nicht eingetroffene Wagen nicht befördert werden können, und daß andererseits überschüssige Frachten abgefahren werden müssen. Der Ausgleich kann nicht umgangen werden, es kommt nur darauf an, die hierfür beste Form zu finden. Daß hierbei das Bedürfnis der Zuganfangsstation mit an erster Stelle berücksichtigt werden muß, ist nicht von der Hand zu weisen, denn Ordnung und Pünktlichkeit im Zugverkehr können nur erreicht werden, wenn bei Beginn des Zuges damit begonnen wird. Selbstverständlich müssen die Pläne so eingestellt sein, daß die Belastung eines Zuges mit anderer als der vorgeschriebenen Fracht nur a u s n a h m s w e i s e vorkommt.

Zu 2. Die Fragen, die hier zu lösen sind, können nur kurz angedeutet werden. Es kann nur der allgemeine Rahmen für ihre Regelung besprochen werden.

Je weniger Zugbildungsstationen an der Fernzugbildung beim Frachtenaustausch zwischen zwei Verkehrsgebieten beteiligt sind, je schärfer die Abgrenzung der Verkehrsgebiete der beteiligten Zugbildungsstationen gegeneinander möglich ist, desto größer sind die Aussichten für eine günstige Gestaltung und Fortentwicklung des Ferngüterzugverkehrs dieser Bahnhöfe. Dies allein genügt aber nicht. Da bei noch so sorgfältiger Abgrenzung der Bezirke parallele Zugbildungen benachbarter oder an ein und derselben Strecke liegender Rangierbahnhöfe unvermeidbar sind, ist es unbedingt erforderlich, den Verkehr dieser Bahnhöfe in der günstigsten Weise mit einander in Einklang zu bringen und ineinandergreifend zu regeln. Mit anderen Worten: bei einem Verkehr, der einheitliche Regelung verlangt und Vereinheitlichung ermöglicht, muß das Nebeneinanderarbeiten der Bahnhöfe vermieden oder in günstige Formen gebracht werden.

Es wird zu sehr von Fall zu Fall ohne weitgesteckte Ziele gearbeitet. Eine einheitliche, planmäßige, dabei doch großzügige Durcharbeitung des Stoffes, und die Entwirrung der vielfach unzweckmäßigen und verschlungenen Fäden der Frachtenströmung erscheint dringend notwendig. Daß hierbei die Leitungsvorschriften zum Teil ganz erheblich geändert und den Bedürfnissen von Verkehr und Betrieb besser angepaßt werden müssen, bedarf keiner Erörterung. Hieraus folgt ohne weiteres die Notwendigkeit der allgemeinen Prüfung über die zweckmäßigste Verteilung der Aufgaben für die Zugbildung auf die einzelnen Rangierbahnhöfe.

Einige Beispiele über zurzeit bestehende, noch wenig günstige Regelungen werden das Vorausgeschickte bestätigen:

a) In Hamm (Westf.) werden täglich 15 regelmäßig verkehrende Ferngüterzüge mit Frachten für Seelze gebildet. Der in ganz geringer Entfernung von Hamm gelegene Bahnhof Holzwickede richtet täglich drei Ferngüterzüge nach Seelze ab. Die Züge von Holzwickede verkehren über Hamm. Während die von Hamm ausgehenden Züge stets gut belastet sind, ist bei den Holzwickeder Zügen sehr oft das Gegenteil zu beobachten. Würde diese Zugbildung ganz nach Hamm verlegt, so ist mit Bestimmtheit damit zu rechnen, daß auf der Strecke Hamm-Seelze ein Zug entbehrlich wird.

b) Von Senftenberg nach Hamburg und Wittenberge sind zwei Ferngüterzüge, die über Magdeburg verkehren, eingerichtet. Sie entziehen den von Wustermark nach Wittenberge und Hamburg verkehrenden Ferngüterzügen auf der Strecke Wur-Wittenberge einen Teil der diesen Zügen unter gewöhnlichen Verhältnissen zufallenden Frachten. Diese Züge sind daher auf der Strecke Wur-Wittenberge durchweg nicht genügend belastet und in Wittenberge, einem Bahnhof mit ungünstigen Rangieranlagen, müssen die mit den Senftenberger Zügen eintreffenden Wagen rangiert und in die von Wur nach Hamburg verkehrenden Züge eingestellt werden.

c) Auf der linken Rheinseite sind Hohenbudberg, Köln Eifeltor, Brühl und Coblenz an der Zugbildung nach Süddeutschland beteiligt. Würde der Verkehr dieser vier Zugbildungsstationen besser ineinandergreifend geregelt, so könnten die Bedürfnisse des Empfangsgebietes besser berücksichtigt und die Zugbildung vervollkommnet werden.

d) Der Verkehr von Bremen nach den nur 8 km von ein-

ander entfernten Bahnhöfen Magdeburg-Buckau und Magdeburg-Rothensee wird zum Teil über Seelze-Lehrte-Braunschweig, zum Teil über Ülzen-Stendal geleitet.

e) Die Leitungsvorschrift für den Verkehr von Magdeburg nach Wilhelmsburg lautet über Wittenberge-Hamburg Ra., für den Verkehr aus dem Bezirk Halle und aus Sachsen nach Wilhelmsburg über Magdeburg-Stendal-Ülzen. Die einen Frachten gelangen in Magdeburg in die von Magdeburg nach Hamburg Ra verkehrenden Ferngüterzüge, die anderen werden mit Nahgüterzügen befördert und müssen in Stendal und Ülzen behandelt werden.

Werden Punkt 1 und 2 einigermaßen günstig geregelt, so eröffnen sich von selbst günstige Aussichten für eine bessere Regelung der gleichmäßigen Belegung der Strecken mit Zügen für beide Richtungen. Der Unterschied in der Zahl der Züge in der einen Richtung im Vergleich zur anderen Richtung und die damit verbundene Unmöglichkeit, die Lokomotiven und Personale wirtschaftlich auszunutzen, ist auf einzelnen Strecken außerordentlich groß. Bei Zügen mit nur einer Gruppe sind nur die Zuganfangs- und die Zielstationen festliegende Punkte. Der Weg bis zur Zielstation kann verschieden gewählt werden und bietet daher bei Aufstellung der Fahrpläne und Diensteinteilungen reichlich Gelegenheit, Lokomotiven und Personal in der vorteilhaftesten Weise nutzbar zu machen und die betrieblich günstigsten Wege auszusuchen. Insbesondere muß der Bildung reiner leerer O-Wagenzüge in den Zuführungsgebieten der Kohlenreviere erhöhte Aufmerksamkeit gewidmet werden. Die jetzige Regelung, daß die leeren O-Wagen fast ausschließlich als Beistellgruppen in die nicht genügend ausgelasteten Frachtenzüge eingestellt werden, bedeutet zwar für das Versandgebiet einige Erleichterung, ist aber durchweg mit einer um so größeren Belastung des Empfangsgebietes verbunden, erschwert die Wagenverteilung und verzögert dort den Wagenumlauf. Dagegen bilden leere O-Wagenzüge als Lückenbüßer für ausfallende Frachtenzüge ein ausgezeichnetes Ausgleichmittel, weil es im allgemeinen nicht so sehr darauf ankommt, an welcher Stelle und zu welcher Zeit diese Züge dem Empfangsgebiet zugeführt werden. Die aufgeworfenen Fragen können von den Generalbetriebsleitungen nicht gelöst werden, weil sie zu viel Vorstudien erfordern und die Unterlagen für die Beurteilung erst geschaffen werden müssen. Da auch den einzelnen Eisenbahndirektionen die Übersicht fehlt und infolge des Überganges der Bahnen auf das Reich ohnehin vielfach Änderungen in den Leitungsvorschriften und sonstige Umstellungen voraussichtlich erforderlich werden, wird es sich empfehlen, die Sache in einer aus Beamten des Betriebs- und Verkehrsdienstes zu bildenden Kommission zu beraten und deren Vorschläge anzuhören. Zweckmäßig werden hierbei auch die Mängel einzelner verkehrswichtiger Bahnhöfe, Betriebswerkmeistereien und Strecken, sowie etwaige Vorschläge zur Verbesserung zu erörtern sein.

Sind mit Flüssigkeit gefüllte Fässer als leicht verletzbare Güter anzusehen?

Nach Nr. 46, S. 535 dieser Zeitung ist obige Frage vom Landgericht Altona und vom Oberlandesgericht Kiel bejaht, vom Reichsgericht aber verneint worden. Das Reichsgericht steht auf dem Standpunkt, daß Leichtverletzlichkeit im Sinne des § 459 Abs. 2 HGB. nur dann vorliegt, wenn es sich um Güter handelt, die einer besonderen Gefahr der Beschädigung durch ihre Beschaffenheit ausgesetzt sind, nicht aber auch bei Gütern, die nur einer auch sonst vorkommenden, nicht besonders hervortretenden Gefahr unterliegen. Es ist der Ansicht, daß gute und starke Fässer bei ordnungsgemäßer Verladung einer solchen Gefahr in besonderem Maße nicht ausgesetzt seien.

Dieser Ansicht möge folgendes entgegengehalten werden: Die praktische Erfahrung beim Eisenbahnbetrieb lehrt, daß insbesondere große Fässer mit Flüssigkeit, wie Wein, sehr stark der Beschädigung ausgesetzt sind, weniger durch Aufspringen der Fugen infolge von Erschütterungen, als durch äußeren Anstoß. Die großen Weinfässer geraten schon durch normale Bewegungen während der Bahnbeförderung infolge der ihnen innewohnenden lebendigen Kraft ins Schwanken; allmählich werden die Unterschlagskeile gelockert, und die Fässer stoßen trotz der ursprünglich ordnungsgemäßen Verladung gegeneinander. Findet auf solche Weise nur ein leichter Anstoß eines Fasses mit dem Kopf (Enden der Bauchdauben) an den Boden des Nachbarfasses in der Nähe der Nute statt, so genügt dieser, um am betroffenen Faß den Bruch der Bodendauben an der fein gearbeiteten Gargel (Nute) und so die Leckage des Fasses herbeizuführen. Diese Gefahr besteht insbesondere bei gebrauchten Fässern, deren Holz hart und spröde geworden ist. Von einem eisenbahnseitigen Verschulden kann aber hier keine Rede sein.

Bruchgefahr besteht u. a. bei Gütern, deren Material zwar von Natur aus widerstandsfähig, aber durch die Art der Bearbeitung empfindlich geworden ist. (Siehe Burger-Janzer S. 208). Ein dünnes Glasröhrchen ist z. B. imstande, einen sehr hohen Druck auszuhalten; ein geringer Anschlag genügt aber, es zum Zerbrechen zu bringen. Ebenso stellt das aus Eichen- oder Nadelholz hergestellte Faß ein kräftiges Gebilde dar, es ist in der Lage, große Mengen zu bergen, einen starken inneren Druck auszuhalten; der geringfügige äußere Anstoß des Nachbarfasses kann aber, wie die Erfahrung lehrt, die Verletzung der Nute und den Verlust eines großen Teils vom Inhalt zur Folge haben. Hiernach kann wohl eine Ladung von Fässern mit Flüssigkeit im ganzen wegen der Gefahr des Schwankens und der damit verbundenen Bruchgefahr für das Nachbarfaß zu den Gütern gezählt werden, die vermöge ihrer eigentümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Verlust, Bruch usw. zu erleiden.

Mindestens kann aber in solchem Falle im Sinne des § 86 (2) der EVO. vermutet werden, daß der Schaden den Umständen nach aus der im Abs. (1) 4 bezeichneten Gefahr entstanden ist, sofern kein Verschulden der Eisenbahn vorliegt. Diese Vermutung wird nur dann entkräftet, wenn die äußere Einwirkung auf das Gut eine derartige war, daß sie auch für andere, nicht empfindliche Güter im Sinne des § 86 (1) 4 EVO. in erheblichem Maße gefahrbringend gewesen wäre. (Burger-Janzer S. 208.) Die Erfahrung lehrt aber, daß andere Güter, z. B. Kisten im gleichen Wagen, in den meisten Fällen unverletzt bleiben, denn die Kisten sind nicht den Schwankungen unterworfen, es fehlt die empfindliche Nute, es fehlt die Bruchgefahr.

Nach § 62 der EVO. muß das Gut, soweit es seine Natur erfordert, gegen Verlust oder Beschädigung sicher verpackt sein. Das Faß ist aber streng genommen keine Verpackung, sondern nur ein Gefäß. Erst das weitere, das dann zum Schutz des Gutes gegen Beschädigung dient, ist Verpackung. Eine geordnete Verpackung einer Flüssigkeit in Fässern wäre ein dauerhafter Verschlag oder mindestens je eine Bretterzwischenlage zwischen den einzelnen Faßreihen. Erst wenn infolge einer während der Beförderung vorgekommenen Ungehörigkeit diese Verpackung in Trümmer gegangen wäre und diese das Faß nicht hätte schützen können, müßte von einer eisenbahnseitigen Haftpflicht gesprochen werden.

Beim Güteramt Heidelberg ist etwa ein Drittel aller im Wagenladungsverkehr vorkommenden Forderungen auf Beschädigungen beim Transport von Flüssigkeiten zurückzuführen; etwa ein Fünftel aller Faßladungen ist in beschädigtem Zustand eingetroffen. Auch diese Tatsache möge als Beweis für die Leichtverletzlichkeit der Fässer in Ladungen dienen.

Allerdings muß zugegeben werden, daß durch eine Reihe von Vorkehrungen die geschilderte Gefahr der Beschädigung wesentlich herabgemindert werden könnte. Derartige Vorschriften könnten auch sichere Unterlagen bei der Prüfung der Schuldfrage bieten. Zunächst wären genaue Verladevorschriften zu erlassen und in die Tarife aufzunehmen. Diese sollten die Bestimmung enthalten, daß Fässer über 100 l Fassungsgehalt liegend und gleichlaufend mit der Längswand des Wagens zu verladen sind. Es sollten zum Schutz der Faßböden die oben erwähnten Bretterzwischenlagen angeordnet oder mindestens nicht zu kurz zu bemessende Abstände zwischen den einzelnen Faßreihen festgelegt werden. Außerdem sollte Anzahl, Form und Größe der Keile und Anzahl, Größe und Stärke der Befestigungsnägel bestimmt werden. Die Eisenbahn sollte die Wagen als besonders empfindliche Ladungen durch Plakate auffällig kennzeichnen und möglichst wenig ins Verschubgeschäft einbeziehen. Derartige Wagen sollten nicht über die Ablaufrücken laufen und zur Ermöglichung der Durchführung dieser Bestimmungen sowie zur Vermei-

dung von Beraubungen an der Spitze des Zuges geführt werden. Die geeignetste Beförderungsweise wäre allerdings die Beförderung mit Eilgüterzügen.

Obige Ausführungen haben den Zweck, die maßgebenden Stellen der deutschen Eisenbahnverwaltungen zur Schaffung von Bestimmungen zu veranlassen, die die Gewähr für eine gesicherte Beförderung der erwähnten Ladungen bieten; die bereits bestehenden wären zur genauen Beachtung in Erinnerung zu bringen. Sollten trotz Einhaltung der Vorschriften dennoch Beschädigungen vorkommen, so dürfte die Schadensursache eben doch auf die besonderen Gefahren im Sinne des § 82 (1) 4 der EVO. zurückzuführen sein. Gerade zur heutigen Zeit, wo Wein und andere Flüssigkeiten einen hohen Wert darstellen und das strenge Haushalten mit der Ware und dem Geld eine bittere Notwendigkeit geworden ist, wäre eine gründliche Behandlung dieser Angelegenheit von größter Bedeutung.

Büchler, Obereisenbahnsekretär, Heidelberg.

Die Wippertalbahn.

In diesem Herbst soll eine neue Eisenbahnlinie Mansfeld-Wippra von 20 km Länge den östlichen Teil des Harzes dem öffentlichen Verkehr erschließen. Angeregt wurde der Bau zuerst von dem Abgeordneten des Mansfeldschen Landes, der unermüdlich in jedem Jahr im Preußischen Abgeordnetenhause darauf hingewiesen hat, daß dem Mansfeldschen Lande und dem angrenzenden Teil des Harzes ein großes Unrecht geschehe, wenn diese Bahn nicht bald gebaut werde. Nach dem günstigen Ergebnis der üblichen Vorerhebungen entschloß sich der preußische Staat vor etwa 10 Jahren, diese Bahn zu erbauen.

Im Juli 1913 wurde der erste Spatenstich getan; aber in demselben Monat verlangte ein Großgrundbesitzer, der ein schönes Schloß auf der Höhe eines ins Wippertal vorspringenden Felsens besitzt, daß die Bahn von den Zinnen seines Schlosses nicht gesehen werden könne und die Idylle seiner weiten Waldlandschaft nicht störe. Es kam in Frage, die Bahn hinter dem Schlosse durch einen Tunnel durch den Felsen hindurchzuführen, wobei sie erheblich abgekürzt wird. Der Schloßbesitzer setzte seinen Willen durch, mußte aber einen großen Teil der Mehrkosten bezahlen.

Die Umarbeitung der Pläne dauerte längere Zeit, sodaß erst im Juli 1914 mit dem Bau des Tunnels begonnen werden konnte. Inzwischen waren fast sämtliche Kunstbauten der Strecke und auch der größte Teil der Erdarbeiten vollendet. Es wurde nur noch an wenigen Stellen gearbeitet. In dem ersten Baujahr war ein großer Teil der Bauarbeiten fertiggestellt. Mit den Hochbauten der Bahnhöfe sollte begonnen werden. Da brach der große Krieg aus. Alle Arbeiten wurden zunächst eingestellt, nach einigen Tagen aber wieder in Angriff genommen. Es blieben genug kräftige Arme zur Fortführung der Arbeiten zurück. Durch Beschlagnahme der Lastautos wurden die Tunnelarbeiten stark behindert. Es war unmöglich, die Baustoffe mit Gespannen heranzuschaffen, da die Pferde durch die großen Ankäufe der Heeresverwaltung knapp geworden waren. Der Unternehmer mußte eine 10 km lange Schmalspurbahn auf dem Planum der Neubaustrecke mit den vom Staate zur Verfügung gestellten Schienen bis zum Tunnel bauen und hiermit Rüstholz, Ziegelsteine, Sand, Zement und sonstige Baustoffe heranschaffen. Diese Bahn wurde dann auch zum Verteilen von Steinschlag benutzt. In einem Einschnitt der Neubaustrecke wurde guter, schlagfertiger Grünstein gefunden, der an Ort und Stelle mit Steinbrechern zu Steinschlag und Steinsplitt verarbeitet wurde. Steingrus wurde als Sand zu vielen Bauten verwendet, da dieser über 10 km weit herangefahren werden mußte und sehr teuer war. Am Ende der Erdarbeiten aber wurde auf einem Bahnhof unvermutet eine größere Schicht Sand angetroffen, die das Aussetzen größerer Mengen erlaubte. Hiermit konnte auch das Mauerwerk des 287 m langen Tunnels hergestellt werden, dessen Bau übrigens schnell vorwärts schritt und im Frühling 1916 fertig wurde. Die italienischen Handwerker und Arbeiter blieben trotz des Krieges bei der Arbeit, bis sie fertig war.

Ein zweites größeres Bauwerk, die Talbrücke über den Hasselbach, wurde auch erst im Frühjahr 1916 fertiggestellt. Die Brücke besteht aus drei eisernen Überbauten von je 52 m Spannweite. Die beiden mittleren Pfeiler sind auf Brunnen gegründet, da eine alte etwa 10 m hohe Halde durchgraben werden mußte. Schienen-Oberkante liegt etwa 25 m über Talsohle. Dem Wunsche der Anlieger, eine gewölbte Brücke zum Schmucke der Gegend zu erbauen, konnte wegen der Unsicherheit der Gründung und der tiefen Lage des Baugrundes nicht entsprochen werden. Es mußte sogar bei den eisernen Überbauten noch Vorsorge getroffen werden, daß der Druck auf die Mittelpfeiler vollkommen zentrisch erfolgte, damit der Druck des weichen Baugrundes nicht unnötig stark wurde. Er erreicht noch immer 5 kg für das Quadratzentimeter. Erst im Sommer 1916 konnte diese 5,2 km vom Anfangsbahnhof Mansfeld entfernt liegende Brücke mit Oberbau belegt werden. Dieser sollte noch bis zum Ende vorgestreckt werden. Aber der Bau der Bahn wurde als unwichtig erklärt. Es konnten keine Arbeitskräfte mehr gestellt werden. Der Krieg verlangte alles. Jede frei zu machende Arbeitskraft mußte in den Dienst der großen Sache gestellt werden. Der Bahnbau wurde daher Ende November 1916 eingestellt.

In den Jahren 1917 und 1918 wurde der größte Teil des schon vollzählig gelieferten Oberbaues der Heeresverwaltung zur Verfügung gestellt und die meisten Stücke an die Flugplätze des Inlandes geschickt. Nur eiserne Schwellen blieben in größerer Zahl, etwa 8000 Stück, übrig.

Nach dem Kriege sollte zur Milderung der Arbeitsnot sogleich wieder mit den Arbeiten begonnen werden. Aber nun fehlten die Oberbauteile. Sie wurden sofort wieder angefordert und kamen im Frühjahr 1919 auch größtenteils auf die Neubaustrecke, sodaß bis Ende des Jahres 1919 2,8 km Gleis — und zwar bis Kilometer 9,2 — vorgestreckt werden konnten. Mit dem inneren Ausbau der im Rohbau fertig gewordenen Hochbauten wurde auch fortgefahren. Die restlichen Erdarbeiten wurden beendet. Alle Arbeiten hatten aber einen langsamen Fortschritt und kosteten ein Mehrfaches der vor dem Kriege gemachten Anschläge. Vor dem Kriege kostete die Arbeit für 1 cbm Boden 1,30 ℳ, die Herstellung eines cbm Steinschlag etwa 5 ℳ, am Ende des Jahres 1919 zahlte die Verwaltung 5—10 Mark für die Arbeit eines Kubikmeters Boden und 20 ℳ für ein Kubikmeter Steinschlag. Der Stundenlohnsatz für ungelernte Arbeiter betrug vor dem Kriege etwa 40 ₰, Mitte Dezember 1919 = 1,30 ℳ, stieg dann aber bis Mitte März 1920 schon auf 2,50 ℳ. 1 m Gleisgestänge kostete vor dem Kriege und auch noch bis zum Jahre 1917 25 ℳ, im März 1920 aber schon 125 ℳ. Die Kosten des Bahnbaues stiegen daher auch ständig. Es mußten wiederholt größere Nachbewilligungen angefordert werden. Zu Anfang sollte die 20 km lange Bahn 3,8 Millionen Mark kosten, also fast 200 000 ℳ für 1 km. Die Kosten werden sich aber wohl auf 10 Millionen Mark belaufen, also ½ Million für 1 km. Und dabei sind die Erd- und Kunstbauten sowie die Rohbauten der Hochbauten zu den billigen Vorkriegspreisen hergestellt worden. Der östliche Harz um Wippra herum wartet ungeduldig auf die Fertigstellung der Bahn. Wenn auch die Eisenbahnverwaltung ihre Frachten um ein Mehrfaches gesteigert hat, so sind doch die schon immer teuren Landfrachten ungeheuer gestiegen. Es mußten die Wippraer bezahlen für die Beförderung von 1 Ztr. Last von Sangerhausen nach Wippra (gleich 17 km Chaussee) im März 1920 = 3,50 ℳ, statt vor dem Krieg 0,30 ℳ, also z. Zt. 4 ℳ für 1 tkm. Aus den großen umliegenden Forsten bei Wippra wird viel Holz nach den Bergwerken des Mansfelder Kupferbaues etwa 30 km weit gefahren. Eine Wagenladung von 50 Ztr. Gewicht kostet jetzt 150 ℳ, also 2 ℳ für 1 tkm. Es ist erklärlich, daß die billige Beförderung der Frachten auf dem Eisenbahnwege mit großer Spannung von allen Beteiligten erwartet wird.

Der Bahnbau Mansfeld-Wippra hat 7 Jahre Bauzeit erlebt. Die Baugeschichte dieser Bahn ist eng mit der traurigen Geschichte unseres Vaterlandes verflochten. Der unglückliche Krieg hat die Bauzeit verlängert und den Bau stark verteuert. Möge dennoch die Bahn befruchtend auf das Erwerbsleben der dortigen Gegend wirken und reichen Segen bringen!

Heidensleben, Reg.- und Baurat.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Zuständigkeiten des Reichsverkehrsministeriums.** Der Reichsverkehrsminister hat von den ihm in der vorläufigen Verwaltungsordnung der Reichseisenbahnen vorbehaltenen Angelegenheiten außer den in Nr. 52, S. 590 d. Ztg. bezeichneten vom 25. Juni 1920 noch folgende Geschäfte übernommen:

1. Einstellung des Betriebs von Werkstätten, ausgenommen Betriebswerkstätten,
2. Grundsätze über Ausmusterung und Umbau von Fahrzeugen,
3. Grundsätze für Ermittlungen und Versuche über neue Einrichtungen.

4. Festsetzung und Änderung der Normalentwürfe und Normalanforderungen für maschinelle Anlagen sowie für Betriebsmittel und mechanische Betriebseinrichtungen,
5. Regelung der Beschaffung und Zuweisung a) von Lokomotiven, Personen- und Güterwagen und Dampfbooten, b) von Lokomotivfeuerungsstoffen, c) von sonstigen wichtigeren Betriebsmaterialien, d) von wichtigeren Werkstatts- und sonstigen Materialien.

Im Reichsverkehrsministerium ist für diese Geschäfte eine maschinentechnische Abteilung E 7 gebildet worden.

— **Behandlung der Waffen- und Munitionstransporte** (vgl. Nr. 65, S. 716 d. Ztg.). Amtlich wird bekanntgegeben: Am 4. September hat die sogenannte Sechserkommission, die an der Besprechung mit der Reichsregierung über die Kontrolle der Waffen- und Munitionstransporte teilgenommen hat, in einigen Blättern eine Erklärung veröffentlicht, in der dem Reichsverkehrsminister vorgeworfen wird, er habe im Widerspruch mit der erwähnten Besprechung Verfügungen über die Behandlung der Waffen- und Munitionstransporte auf der Eisenbahn erlassen, durch die eine Mitwirkung der Arbeiterschaft ausgeschaltet werde. Am 5. September hat die Kontrollkommission für Berlin-Brandenburg diesen Vorwurf in einer neuen Erklärung wiederholt. Diese Erklärungen nötigen zu folgender Richtigstellung:

In der Besprechung der anfangs erwähnten Kommission mit der Regierung am 23. August ist vereinbart worden, daß der Reichsentwaffnungskommissar ein allgemeines Transportverbot erlassen solle, von dem nur bestimmt bezeichnete Arten von Transporten auszunehmen seien. Gleichzeitig solle er die Kontrolle zur Verhinderung unerlaubter Waffen- und Munitionstransporte organisieren. Einverständnis herrschte darüber, daß der Eisenbahnverkehr durch diese Kontrollmaßnahmen ungestört bleiben müsse. Deshalb sollte die Kontrolle vor der Auflieferung von Frachten bei den Güterannahmestellen gemäß den Anordnungen des Entwaffnungskommissars geschehen. Während des Transportes sollte lediglich entsprechend den bestehenden Vorschriften der Eisenbahn eine Aussonderung falsch deklarierter Sendungen und ihre Auslieferung an die zur Beschlagnahme befugten Behörden erfolgen.

Der Reichsverkehrsminister hat daraufhin alsbald eine Reihe von Anweisungen an die ihm unterstellten Behörden gegeben, die sich sämtlich im Rahmen der Vereinbarung vom 23. August halten. In diesen Erlassen ist nicht, wie die beiden anfangs erwähnten Erklärungen behaupten, die Mitwirkung der Eisenbahnbeamten und -arbeiter ausgeschaltet, sondern im Gegenteil ausdrücklich vorgesehen worden. Durch den Erlaß vom 28. August über die Verhinderung neutralitätswidriger Transporte wird angeordnet, daß den Dienststellenvorstehern zur Unterstützung bei der Beobachtung verdächtiger Transporte bestimmte Beamte und Arbeiter beigegeben werden sollen. Durch einen weiteren Erlaß über das Anhalten von Waffen- und Munitionstransporten ist ausgesprochen, daß in den vom Entwaffnungskommissar zu bildenden Kommissionen, die in Zweifelsfällen über die Weiterführung verdächtiger Transporte zunächst zu entscheiden haben, neben dem zuständigen Dezernenten der Eisenbahndirektion der Betriebsrat vertreten sein werde. In einem Erlaß vom 2. September wird nochmals auf die Beteiligung des Bezirksbetriebsrats hingewiesen. — Diese Verfügungen beweisen, daß der Reichsverkehrsminister, weit entfernt, die Mitwirkung der Eisenbahnbediensteten bei der Ausführung der Vereinbarung vom 23. August ausschalten zu wollen, sie im Rahmen der Gesetze ausdrücklich angeordnet und geregelt hat.

Die bereits in Aussicht gestellte (vgl. Nr. 65, S. 716 d. Ztg.) Ausführungsbestimmung zum Entwaffnungsgesetz ist nunmehr veröffentlicht worden. Sie hat folgenden Wortlaut:

§ 1. Jede Art der Beförderung von Militärwaffen, wesentlichen Teilen von Militärwaffen und von Munition auf der Eisenbahn, mit der Post, auf Schiffen, auf Kraftfahrzeugen und sonstigen Fuhrwerken sowie auf Luftfahrzeugen ist verboten. Das Verbot gilt nicht für die auf Grund des Friedensvertrags für die interalliierten Truppen zu befördernden, als solche gekennzeichneten Ersatz-, Nachschub- und Abschubtransporte.

§ 2. Von dem Beförderungsverbote des § 1 Satz 1 sind ausgenommen: 1. Waffen- und Munitionstransporte, deren Inhalt nach dem Friedensvertrag an die alliierten Mächte auszuliefern ist. 2. Waffen- und Munitionstransporte, deren Inhalt zwecks Durchführung des Friedensvertrags und zwecks Erfüllung der in dem Abkommen von Spaa übernommenen Verpflichtungen zur Ablieferung an Sammelstellen oder zur Zerlegung und Verschrottung bestimmt ist. Die Transporte sind als solche zu kennzeichnen.

§ 3. Von dem Beförderungsverbote sind ferner ausgenommen Waffen- und Munitionstransporte, die für die Reichswehr und die zur Ausübung ihres Berufs mit Waffen versehene Beamtenschaft bestimmt sind, sofern für sie in jedem Einzelfall eine Genehmigung erteilt ist. Die Genehmigung wird bei Transporten für die Reichswehr durch das Reichswehrministerium, bei Transporten für die Beamtenschaft durch die Zentralpolizeibehörden der Länder erteilt. Bei Transporten, für die Begleitpapiere ausgestellt werden, ist die Genehmigung auch auf den Begleitpapieren zu vermerken und zu beglaubigen; bei sonstigen Transporten hat der Transportführer eine Ausfertigung der Genehmigung bei sich zu führen und dem zuständigen Beamten auf Verlangen vorzuzeigen.

§ 4. Diese Bestimmungen treten mit dem Tage ihrer Verkündung in Kraft.

Im Gewerkschaftshause fand am Montag abend eine sehr zahlreich besuchte Versammlung der Großberliner Eisenbahnbetriebsräte statt, die sich ausschließlich mit der Frage der Transportkontrolle und den Erlassen des Reichsverkehrsministers Groener befaßte. Die Referate hielten Dr. Kurt Rosenfeld von der Reichskontrollkommission und Sabat von der Berliner Gewerkschaftskommission. Die Versammlung, die von Betriebsräten aller Eisenbahnerorganisationen und aller Richtungen besucht war, stellte sich einmütig auf den Standpunkt der Referenten und beschloß einstimmig, sich hinter den bereits veröffentlichten Aufruf der Spitzenorganisationen zu stellen. Alle nach Polen bestimmten militärischen Transporte sollen angehalten, die nach dem Friedensvertrag vorgesehenen Truppen- und Militärguttransporte dagegen durchgelassen werden. Im Laufe der ausgedehnten Debatte wurde u. a. auch ein Antrag eingebracht, alle Militär- und Kriegsmaterialtransporte ohne Unterschied anzuhalten. Dieser Antrag wurde gegen vereinzelte Stimmen abgelehnt. In der Versammlung kam zum Ausdruck, daß die Eisenbahnbetriebsräte bestrebt seien, nach Möglichkeit alle Konflikte zu vermeiden, die von schädlichen Folgen für unser ohnehin sehr danieder liegendes Wirtschaftsleben sein könnten. Andererseits wurde aber von allen Seiten mit Nachdruck betont, daß man nicht gewillt sei, sich die von der Regierung zugestandenen Rechte schmälern zu lassen, und daß man unbedingt darauf bestehe, daß die Reichskontrollkommission in der Ausübung ihres Kontrollrechtes nicht behindert werde. Die Versammlung vertrat die Auffassung, daß lediglich das Vorgehen des Reichsverkehrsministers daran die Schuld trage, wenn es zu weiteren Konflikten kommen sollte. Es wurde besonders betont, daß die Arbeiterschaft es nicht ruhig mitansehen könne, wenn die Eisenbahn mit Waffentransporten belastet werde, anstatt alle vorhandenen Züge dafür zu verwenden, den Großstädten, insbesondere auch Berlin, Kartoffeln und andere Lebensmittel zuzuführen.

— **Übergriff gegen einen Ententezug.** Am 3. September haben Eisenbahnarbeiter auf dem Bahnhof Erfurt einen mit Munition beladenen Wagen aus einem vorschriftsmäßig angemeldeten Ententenachschubzug abgehängt, obwohl auch dieser Wagen ordnungsmäßig kenntlich gemacht war. In Verhandlungen mit den Arbeitern erreichte die Eisenbahndirektion die Zusicherung, daß der Wagen mit dem nächsten Ententezug weiterlaufen sollte. Trotzdem haben am 4. September Eisenbahnarbeiter verschiedener Dienststellen den Wagen entladen und die Munition auf freiem Felde verbrannt. Der Reichsverkehrsminister hat die Eisenbahndirektion telegraphisch angewiesen, sofort alle bei dem Abhängen und Entladen des Wagens und der Vernichtung der Munition beteiligten Arbeiter ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist zu entlassen und sie außerdem der Staatsanwaltschaft zur gesetzlichen Verfolgung anzuzeigen und für den der Eisenbahnverwaltung etwa entstehenden Schaden haftbar zu machen. Beamte sind, soweit bisher festgestellt, an der Tat nicht beteiligt.

— **Die Verbilligung der Vororttarife in Sachsen.** Die sächsischen Handelskammern hatten sich an das Reichsverkehrsministerium wegen der Verbilligung der Vororttarife in Sachsen gewandt. Von der Zweigstelle Sachsen des Reichsverkehrsministeriums ist ihnen nun folgendes Schreiben zugegangen: „Da die von vielen Seiten erhobenen Klagen über die erhebliche Verteuerung des Vorortverkehrs bis zu einem gewissen Grade beachtlich erschienen, ist schon im April d. J. von hier aus beim Herrn Reichsverkehrsminister angeregt worden, daß baldigst die Frage geprüft werden möchte, ob eine Verbilligung des Vorortverkehrs der Großstädte oder eine Verbilligung der Zeitkarten, unabhängig von einer allgemeinen Reform des Personentarifs, ins Auge zu fassen oder diese allgemeine Reform selbst mit tunlichster Beschleunigung in Angriff zu nehmen sei. Der Herr Reichsverkehrsminister hat in der Sache noch keine Entschließung gefaßt, ist aber mit Rücksicht auf die Dringlichkeit der Angelegenheit von hier aus am 25. Mai d. J. gebeten worden, die angeregten Erörterungen sobald wie möglich in die Wege zu leiten. Es muß jedoch schon jetzt darauf hingewiesen werden, daß die Übertragung der in

Berlin bestehenden Tarife auf andere Großstädte wohl kaum in Betracht kommen wird, weil in diesen der innerstädtische und der Vorortverkehr nicht in gleichem Maße von dem Fernverkehr getrennt ist und getrennt werden kann wie in Berlin. Auch würde die Übertragung dieser Tarife auf andere Großstädte unzweifelhaft weitergehende Berufungen für den ebenfalls sehr erheblichen Nahverkehr der kleineren Städte und des platten Landes nach sich ziehen."

— **Personalnachrichten.** Im Bereich des Reichs-Verkehrsministeriums, Zweigstelle Preußen-Hessen, sind planmäßige Stellen verliehen worden: für Vorstände der Eisenbahn-Maschinen-, Werkstätten- usw. Ämter: dem Eisenbahninspektor Karst unter Versetzung von Stolp nach Duisburg und dem Eisenbahn-Betriebsingenieur Heyne unter Versetzung von Mainz nach Rheine; für Regierungsbaumeister: dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Bettmann in Kattowitz und dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Arthur Julius Müller in Altona. Beauftragt sind: der Regierungs- und Baurat Meinecke mit der Wahrnehmung der Geschäfte eines Oberbaurats bei der Eisenbahndirektion Osten in Berlin, der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Mieck in Trier mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstandes des Eisenbahn-Betriebsamts 1 daselbst. Überwiesen sind: der Regierungsrat Dr. jur. Hoche in Berlin dem Eisenbahn-Zentralamt als Mitglied und der Regierungs- und Baurat Dr. Ing. Kurt Tecklenburg in Cassel dem Reichs-Verkehrsministerium zur vorübergehenden Beschäftigung. Versetzt sind: die Regierungsräte Dr. jur. Koppin, bisher in Hannover, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Berlin und Wittmer, bisher in Darmstadt, zur Eisenbahndirektion nach Mainz, der Oberbaurat Werren, bisher in Breslau, zur Eisenbahndirektion nach Köln, die Geheimen Bauräte Stockfisch, bisher in Danzig, als Mitglied der Eisenbahndirektion Osten nach Berlin und Post, bisher in Saarbrücken, als Mitglied der Stammeisenbahndirektion Saarbrücken nach Trier, die Regierungs- und Bauräte Wirth, bisher in Altona, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Berlin, Wilhelm Weber, bisher in Schneidemühl, und Laubenheimer, bisher in Essen, zum Eisenbahn-Zentralamt nach Berlin, die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Grell, bisher in Lingen, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Meseritz und Röhmer, bisher in Kattowitz, zum Eisenbahn-Betriebsamt 1 nach Liegnitz, der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Richard Schaefer, bisher in Berlin, nach Schneidemühl als Vorstand (auftrw.) eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte 1 daselbst, der Eisenbahndirektor Sieh, bisher in Danzig, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Altona und der Regierungsassessor Dr. jur. Oehren, bisher in Mainz, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Darmstadt. Der Gerichtsassessor Dr. jur. Moormann in Altona ist unter Beilegung der Dienstbezeichnung Regierungsassessor dauernd in den Reichseisenbahndienst übernommen. — Dem Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbaufachs Hodecker bei der Eisenbahndirektion in Elberfeld und dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Dr. Ing. Dempwolff, bisher in Hannover, ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichseisenbahndienste, ersterem mit Ruhegehalt, erteilt. — Der Regierungsassessor Dr. jur. Hans Engel, bisher in Berlin, ist infolge Ernennung zum Regierungsrat im Reichsministerium für Ernährung und Landwirtschaft aus dem Reichseisenbahndienst ausgeschieden.

Österreich.

— **Die Kohlenlage Deutschösterreichs.** Die Gewährung von Lebensmittelprämien an die Bergarbeiter hat das Ausmaß der Förderung günstig beeinflußt. Die Wirkung zeigte sich erstmalig in der Juliförderung. Allerdings ist auch im Juli die bisherige Höchstleistung im laufenden Jahre noch nicht erreicht worden, wie aus folgender Zusammenstellung hervorgeht:

Kohlenförderung Österreichs:

	Steinkohle	Braunkohle	Zusammen
		Tonnen	
Januar 1920	9 375	187 518	196 883
Februar 1920	8 864	181 354	190 218
März 1920	10 903	211 631	222 535
April 1920	9 914	180 879	190 794
Mai 1920	9 883	182 213	192 096
Juni 1920	12 231	180 928	193 160
Juli 1920	12 950	208 866	221 815

Eine durchschnittliche Monatsförderung von 200 000 t bedeutet gegenüber dem Vorjahre eine Besserung um etwa 50 000 t im Monat. Der regelmäßige Monatsbedarf Österreichs an Kohle würde ungefähr 1 150 000 t betragen. Diese Monatsmenge kann jedoch bei weitem nicht aufgebracht werden. Im Jahre 1919 standen nur etwa 400 000 t Kohle im Monat zur Verfügung, so daß der Bedarf also nur zu ungefähr einem Drittel gedeckt werden konnte. Der Monatsbedarf an Koks beträgt ungefähr 100 000 t; zur Verfügung stand im Vorjahre nur eine Menge von etwa 15 000 t, also nur ungefähr 15 % des gewöhnlichen Bedarfs. Besonders die Kohlenversorgung Wiens läßt viel zu wünschen übrig. Der sehr eingeschränkte Monatsbedarf würde für Wien allein (bei 25 kg Wochenzuweisung für Küchenbrand und 20 kg Zimmerbrand) rund 350 000 t betragen. Es sind jedoch im Vorjahre kaum 27 % des genannten Bedarfes nach Wien aufgeliefert worden. Nach den gegenwärtigen Vertragsmengen hat Österreich Anspruch auf etwa folgende Monatsmengen an Kohlen: Tschecho-Slowakei 140 000 t, Oberschlesien 200 000 t, Polen 12 000 t, dazu die Eigenförderung Österreichs mit rund 200 000 t. Es ergibt sich daher eine Monatsmenge von rund 550 000 t. Diese wird allerdings nur in vollem Ausmaße zur Verfügung stehen, wenn die ausländischen Monatsmengen auch tatsächlich abgeliefert werden. Bisher soll dies in der Regel der Fall gewesen sein. Bei voller Auflieferung der ausländischen Mengen und einer Inlandsförderung von rund 200 000 t würden Österreich also in diesem Jahre 550 000 t im Monat zur Verfügung stehen gegenüber einer Menge von 400 000 t, die im Vorjahre durchschnittlich auf den Monat entfiel. Daß sich die Kohlenlage gegenüber dem Vorjahre gebessert hat, darüber besteht kein Zweifel. Die Besserung ist auf die Erhöhung der oberschlesischen Lieferungen sowie auf die Zunahme der inländischen Förderung zurückzuführen. Hält die im Juli eingetretene Zunahme der Inlandsförderung an, dann stehen gegenüber dem Vorjahre allein an inländischer Kohle im Monat rund 50 000 t mehr Kohlen zur Verfügung. Dieses Mehr aus der Inlandsförderung dürfte sich in den nächsten Monaten noch vergrößern, da im österreichischen Kohlenbergbau bedeutende Aufwendungen in Durchführung begriffen sind, die die Hebung der Förderung zum Ziele haben. Auch werden fortgesetzt neue Bergbaue in Betrieb gesetzt.

— **Strafrechtliche Behandlung der Benutzung der Bahn ohne Fahrkarte.** Bisher wurde die Benutzung der Bahn ohne Fahrkarte in strafrechtlicher Hinsicht in Österreich als Betrug behandelt. Dies hatte verschiedene Nachteile zur Folge. Die Anklagen in dieser Richtung führten zumeist zu Freisprüchen, da die Richter wegen eines verhältnismäßig kleinen Vergehens die Täter nur ungern wegen des entehrenden Vergehens des Betruges schuldig erklärten. Überdies war Voraussetzung des Schuldspruches gemäß einem Urteil des Obersten Gerichtshofs die Erbringung des Beweises, es habe bei Benutzung der Bahn schon der Vorsatz bestanden, sich der Bezahlung des Fahrpreises zu entziehen. An einem solchen Beweise fehlte es in der Regel, da die Beschuldigten sich meistens dahin verantworteten, eine Karte besessen zu haben, die ihnen auf der Fahrt verloren gegangen sei. Ferner hatten Vergehen dieser Art in der letzten Zeit so überhand genommen, daß sie zur Belastung der ohnehin seit dem Kriege durch Eigentumsvergehen stark in Anspruch genommenen Strafgerichte erheblich beitrugen. Endlich bestand bei dieser Art der rechtlichen Behandlung des in Rede stehenden Vergehens folgende ungelöste Streitfrage: Ist die Benutzung der Straßenbahn (z. B. in Wien) mit einer Fahrkarte, die zum Umsteigen berechtigt, vom Berechtigten weggeworfen wird und von einem anderen behufs weiterer Verwendung aufgelesen wurde, als Betrug strafbar oder nicht?

All diesen Übelständen, insbesondere auch dem, daß dem allgemeinen Rechtsempfinden die Behandlung minder strafwürdiger Rechtsverletzungen, wie der in Rede stehenden, (hierzulande „Schmutzerei" genannt) als Betrug nicht entsprach, soll eine vor kurzem eingeführte Änderung des österreichischen Strafgesetzbuchs entsprechen. Das Gesetz vom 15. Juni 1920 — St.G.Bl. vom 14. Juli 1920 Nr. 286 — setzt fest: „§ 467 a) Prellerei. Wer ohne das festgesetzte Entgelt zu leisten, die Beförderung durch eine dem öffentlichen Verkehr dienende Anstalt oder den Zutritt zu einer Aufführung oder anderen Veranstaltung oder Einrichtung listig (§ 197) erschleicht, wird wegen Übertretung der Prellerei mit Arrest von einem Tage bis zu einem Monat oder mit Geldstrafe von 10 bis 500 Kr. bestraft, wenn das Entgelt, um das der Berechtigte geprellt oder zu prellen beabsichtigt hat, gering ist und die Tat nicht wegen ihrer Beschaffenheit (§ 199) das Verbrechen des Betruges bildet. Der Täter wird nur mit Ermächtigung des Verletzten verfolgt. Die Verfolgung findet nur statt, wenn der Verletzte den öffentlichen Ankläger spätestens 8 Tage nach dessen Antrag dazu ermächtigt. Die Erklärung kann mit der Anzeige verbunden werden. Die Ermächtigung gilt als erteilt, wenn sich der Verletzte dem Strafverfahren anschließt. Sie kann nicht zurückgenommen werden." (Somit auch nicht bei nachträglicher Gutmachung des Schadens.) Dr. W.

— **Staatseisenbahngesellschaft.** Über die am 30. August 1920 abgehaltene Sitzung des Verwaltungsrates der Staatseisenbahngesellschaft wird folgende Mitteilung verlautbart: In der heute abgehaltenen Bilanzsitzung des vereinigten Verwaltungsrates der Staatseisenbahngesellschaft wurde der Rechnungsabschluß für 1919 festgestellt und beschlossen, in der für den 5. Oktober 1920 einzuberufenden 65. ordentlichen Generalversammlung zu beantragen: a) die Festsetzung der Gesamtdividende mit 39 Franken für die Aktie wie im Vorjahre, so daß auf den am 1. Juli 1920 fällig gewesenen Aktienabschnitt noch 26½ Franken zur Auszahlung gelangen. Die Einlösung erfolgt wie in den Vorjahren ausschließlich in Kronen nach dem von der Regierung für den Dienst ihrer Goldanleihen auf Grund des § 2 der Verordnung vom 20. März 1915 für 1919 festgesetzten Umrechnungsmaßstabe von 100 Fr. = 100 K. 50 H., so daß sich für die Gesamtdividende von 39 Fr. ein Gegenwert von 39 K. 20 H. ergibt. b) Den Vortrag des nach den sonstigen satzungsgemäßen Zuweisungen erübrigenden Betrages von 4 934 148 K. 62 H. auf neue Rechnung.

Das Gewinn- und Verlustkonto wird folgendermaßen ausgewiesen:

	1919	gegen 1918	
	Kronen		
Einnahmen			
Jahresrate für die Ablösung des Anteiles der Wiener Verbindungsbahn	56 000		—
Jahresrate für die ungarischen Eisenbahnlinien	20 308 500		—
Jahresrate für die Wertpapiere der Arad-Temesvarer Bahn	577 490		—
Ertrag der Unternehmungen in Österreich	2 302 044	+	263 805
Ertrag der Unternehmungen in Ungarn	10 260 048	+	5 220 259
	33 504 082	+	5 484 064
Ausgaben:			
Zinsen der Prioritäten	9 545 468	+	5 335 577
Abschreibung vom Buchwerte der Jahresrate für die Ablösung der Wiener Verbindungsbahn	10 421	+	400
Abschreibung vom Buchwerte der Jahresrate für die Ablösung der ungarischen Eisenbahnlinien	2 066 527	+	79 481
Abschreibung vom Buchwerte der Jahresrate für die Wertpapiere der Arad-Temesvarer Bahn	104 041	+	4 003
Zahlung an die österreichische Staatsverwaltung laut § 5 des Einlösevertrages	423 653		—
Jahresrate für die Vergütung des französischen Stempels	71 377		—
Allgemeine gesellschaftliche Ausgaben	907 229	+	77 654
	13 128 719	+	5 497 116
Überschuß der Einnahmen	20 375 363	—	13 061
Vortrag des Vorjahres	4 919 981	+	26 892
Zur Verfügung der Generalversammlung	25 295 345	+	13 840

Der Reinertrag einschließlich des Gewinnvortrages aus dem Vorjahre beziffert sich auf 25 295 345 K. und ist um 13 840 K. höher als jener des Betriebsjahres 1918. Die Unternehmungen in Österreich schließen mit einem Mehrertrage von 263 805 K., die Unternehmungen in Ungarn mit einem solchen von 5 220 259 K. Die Ausgaben haben sich um 5 497 116 K. erhöht, wovon 5 335 577 K. auf das Mehrerfordernis für die in deutscher Reichsmark bezahlten Obligationszinsen und 83 884 K. auf die tilgungsplanmäßigen höheren Abschreibungen vom Buchwerte der Jahresraten entfallen, während schließlich die allgemeinen gesellschaftlichen Ausgaben eine Erhöhung um 77 654 K aufweisen. Der Betrieb des Kohlenwerkes in Kladno wird gemäß dem Generalversammlungsbeschlusse vom 5. November 1918 von der Kladnoer Steinkohlengewerkschaft pachtweise geführt. Die Wiener Maschinenfabrik konnte infolge der außerordentlich schwierigen Erzeugungsverhältnisse ihre Leistungsfähigkeit nicht voll ausnützen. Einzelne Abteilungen der Fabrik mußten wegen Kohlenmangels zeitweise ihren Betrieb einstellen oder einschränken. Bei den österreichischen Unternehmungen wurden 799 139 K. abgeschrieben. Der Rohstoff- und Brennstoffmangel sowie Verkehrsschwierigkeiten und andere mißliche Umstände haben sich im abgelaufenen Jahre bei den Hütten- und Werkstättenbetrieben im Banat in verstärktem Maße fühlbar gemacht. Da der Bezug von Kohle und Koks aus dem Teschener und Ostrauer Gebiete unmöglich war, blieb die Erzeugung gegenüber jener des Vorjahres zurück. Auch bei dem Bergbau verursachten die Schwierigkeiten bei der Beschaffung der erforderlichen Betriebsstoffe sowie die noch immer ungenügende Einzelleistung der Arbeiter einen weiteren Rückgang der Erzeugung. Die Forstbetriebe haben trotz mannigfacher Schwierigkeiten befriedigend gearbeitet. Die Aufwendungen für die Banater Werke und Domänen haben einen Betrag von 9 934 647 K. erfordert, wogegen 7 489 671 K. der Abschreibungsrücklage zugeführt wurden.

Ungarn.

— **Die Donaufrage.** Admiral Troubridge und sein engeres Gefolge haben Budapest endgültig verlassen. Die Mission des Admirals Troubridge, als Leiter der internationalen Donaukommission, hat hiermit ihre Beendigung erfahren, und von nun an werden die Donauangelegenheiten von der Uferstaatenkommission, die in Paris ihre Zentrale besitzt, von Budapest aus ohne jedwede politische Einmischung geleitet werden. Statt des Admirals Troubridge leitet eine bürgerliche Kommission den Verkehr von Regensburg bis Galatz. Diese bürgerliche Kommission wird ständig in Budapest verbleiben. An die Stelle der Engländer werden französische Berater treten.

— **Englische Pläne für die Donauschiffahrt.** In England hat sich das River-Syndikat, eine mächtige Finanzunternehmung, gebildet, die es sich zur Aufgabe machen will, die Donauschiffahrt von den Unternehmungen verschiedener Nationalität zu erwerben. An der Spitze des Syndikats steht Sir Fredrik Lewis. Eine Abordnung des Syndikats, bestehend aus dem Earl of Grey und mehreren Parlamentsmitgliedern hat unter Leitung des Sir Lewis in Budapest über die Verwirklichung dieser Pläne Verhandlungen geführt, die einen günstigen Verlauf genommen haben sollen. Mit der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-Akt.-Ges. ist ein Abkommen bereits getroffen worden (s. folgende Mitteilung).

— **Ungarische Fluß- und Seeschiffahrt A.-G.** Diese Aktiengesellschaft hielt unter dem Vorsitz des Präsidenten, Ministerialrats Elemér v. Horváth, eine außerordentliche Vollversammlung ab, in der die Erhöhung des Stammkapitals von 30 auf 58 Millionen Kronen und die dadurch notwendige Änderung der Satzungen beschlossen wurde. Die von der Gesellschaft ausgegebenen 144 000 neuen Aktien im Nennwert von je 200 K. übernimmt, zu zwei englischen Pfund Sterling das Stück eine aus Vertretern hervorragender Reeder- und Finanzkreise bestehende englische Gruppe (s. vorige Notiz). Im Sinne der mit dieser Gruppe getroffenen Vereinbarungen bleibt die Mehrheit sämtlicher von der Gesellschaft bisher aufgelegten Aktien in ungarischen Händen. Unverändert bleibt ferner das der Gesellschaft zustehende Aufsichts- und Tarifhoheitsrecht. Es werden somit durch das mit der englischen Gruppe getroffene Übereinkommen die ungarischen Interessen in jeder Beziehung gewahrt werden. Durch das Abkommen wird ferner die Unterstützung der englischen Interessenten gesichert, so daß mit Zuversicht zu hoffen ist, daß die Gesellschaft der ungarischen Volkswirtschaft in noch höherem Maße als bisher Dienste leisten wird.

— **Regelung der Kohlenangelegenheiten.** Die Regierung hat mit Rücksicht auf die noch herrschenden außergewöhnlichen Verhältnisse mit der Verteilung der Kohlen drei Kommissare betraut, und zwar den militärischen Inspektor für Kohlenangelegenheiten, den Regierungskommissar für Kohlenförderung und den Regierungskommissar für Kohlenverteilung. Im wesentlichen hat der militärische Inspektor für die Erhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, der Regierungskommissar für Kohlenförderung für die Sicherung und Steigerung der Kohlenbeschaffung und der Regierungskommissar für Kohlenverteilung für die Regelung des Kohlenverbrauchs zu sorgen.

Niederlande.

— **Tarifpolitik zugunsten der holländischen Häfen.** Wie die „D. Allg. Ztg." mitteilt, wird die holländische Regierung, um den niederländischen Häfen den Wettbewerb gegen die deutschen Häfen zu ermöglichen, einen Gesetzentwurf einbringen, der für transatlantische Transporte besondere Eisenbahnausnahmetarife vorsieht. Ebenso sollen für den Verkehr über die holländischen Grenzstationen mit Wirkung vom 1. Oktober an ermäßigte Tarife eingeführt werden. Der Sinn der Maßnahmen ist, den Verkehr des Hinterlandes mit den holländischen Häfen zu erleichtern und damit deren Wirkungskreis zu erweitern.

Übrige europäische Länder.

— **Internationale Konferenz zur Verkehrsverbesserung.** Der Völkerbund bereitet nach einer Meldung aus London eine Konferenz vor, die den Zweck hat, die Schwierigkeiten, die im internationalen Reiseverkehr durch die Bestimmungen über Pässe, Visa und andere Förmlichkeiten erwachsen, nach Möglichkeit zu beseitigen und wieder normale Zustände im Reiseverkehr herbeizuführen. Die Konferenz wird im Januar in Barcelona zusammenkommen. Der vorläufige Ausschuß für internationale Verbindungen in Paris hat auf Ersuchen des Völkerbundsrates die Untersuchung der Frage in Angriff genommen. Ein Untersuchungsausschuß kommt am 5. Oktober zusammen, in dem die europäischen Mitglieder des Völkerbundes vertreten sein sollen. Die deutsche, österreichische, bulgarische und ungarische Regierung werden eingeladen werden, Vertreter zu entsenden.

— **Gehälter bei den schwedischen Eisenbahnen.** Der Bahnausschuß der schwedischen Verkehrsverwaltung hat nunmehr folgende Gehaltsordnung für außerordentliche Bedienstete und Aspiranten bei der Regierung eingereicht: Männliche Bedienstete, Gruppe 6 (Kontorschreiber, Zeichner usw.) 306 Kr. in I. Klasse und 324 in II. Klasse monatlich; Gruppe 7 (Oberbahnmeister) 324 und 342 Kr., Gruppe 8 (Unteringenieure) 411 und 442 Kr., Gruppe 9 (alle Bureauvorstände) 442 und 473 Kr. Weibliche Bedienstete, Gruppe 2 (Kontorhilfskräfte) 157 und 168,5 Kr., Gruppe 3 (Kanzleihülfskräfte und Telegraphistinnen) 180 und 191.5 Kr., Gruppe 4 (Zeichnerinnen) 226 und 237.5 Kr. Dazu kommen Teuerungszulagen. Die für Schweden eigentümlichen „Kaltortzulagen“ und „Kaltortstagegelder“, Reisegelder usw. richten sich nach denen des ordentlichen Personals. Dr. S.

— **Verpachtung der lothringischen Eisenbahnen.** Der „Frankfurter Zeitung“ wird gemeldet, daß die französische Regierung, um die Rentabilität der lothringischen Bahnen sicherzustellen, diese an zwei Gesellschaften verpachten werde. Die Strecke westlich und nördlich der Linie Saargemünd-Bensdorf-Moncel-Nancy erhält die französische Ostbahn, während der französischen Mittelmeerbahn die anderen Strecken übertragen werden sollen. Wenn diese Nachricht zutrifft, stellt sich die französische Regierung damit in Gegensatz zu früheren Erklärungen und Zusagen.

— **Bordeaux-Genf.** Der Stadtrat der Stadt Bordeaux hat den Verband „De la Suisse à la mer“ wissen lassen, daß er seine Wünsche auf eine bessere Verbindung mit der Schweiz folgendermaßen zusammenfasse: 1. Mit der größtmöglichen Beschleunigung soll die Instandsetzung der Eisenbahnlinien Bordeaux-Limoges-Lyon-Genf geprüft und verwirklicht werden. 2. Die fahrplanmäßige Entfernung Bordeaux-Genf soll unverzüglich auf das mit den bestehenden Betriebseinrichtungen mögliche Mindestmaß gebracht werden. 3. Ein direkter Wagen Bordeaux-Genf soll sofort eingeschaltet werden. — Diese Wünsche sind dem Ministerium für öffentliche Bauten, der Mittelmeerbahn und Orléansbahn sowie den Behörden von Limoges, Lyon, Straßburg und Genf und dem Genfer Regierungsrat unterbreitet worden.

— **Die Erweiterung des Hafens von Genua.** Der Gesamtumschlag im Hafen von Genua im ersten Halbjahr 1920 belief sich auf 2 224 000 t, d. h. 141 000 t mehr als im gleichen Zeitraume des Vorjahres. In der kürzlich abgehaltenen Generalversammlung der Finanzgenossenschaft für den Hafen von Genua wurde die geplante Vergrößerung des Hafens besprochen, wie auch das großartige Projekt der Durchschneidung des Berges San Benigno, der den Hafen von Genua von dem von Sampierdarena trennt. Durch die Verwirklichung dieses Planes würden die beiden Häfen in einen einzigen verschmolzen, und man hätte außerdem den Vorteil, daß man das beim Berge San Benigno gewonnene Steinmaterial zur Erweiterung der Hafenbauten verwenden könnte.

Allgemeines.

— **Die neue Verteilung der Welttonnage.** Die vorläufigen statistischen Angaben über den Fahrzeugbestand der Welt, die von Lloyds Register of Shiping für dessen Jahrbuch 1920/21 fertiggestellt wurden, sind nunmehr zugänglich. Sie beziehen sich sowohl auf maschinenbetriebene als auch auf Segelfahrzeuge; da aber die letzteren nur 6 % der ganzen Tonnage ausmachen, sollen die folgenden Angaben sich nur auf die ersteren beziehen. Die Welttonnage machte im Juni 1920 53 905 000 Bruttotonnen aus, was einer Zunahme von nicht weniger als 8 501 000 t seit Juni 1914, also gerade vor Ausbruch des Weltkrieges, ausmacht. England und Irland (einschl. der Dominions) besaßen 1914 20 524 000 t. Dieser Fahrzeugbestand ist bis 1920 auf 20 143 000 t zurückgegangen. Die gleichen Zahlen sind für die Vereinigten Staaten 4 287 000 und 14 525 000, Japan 1 708 000 und 2 996 000, Frankreich 1 922 000 und 2 963 000, Italien 1 430 000 und 2 118 000, Norwegen 1 957 000 und 1 980 000, Holland 1 472 000 und 1 773 000, Schweden 1 015 000 und 996 000, Spanien 884 000 und 937 000, Dänemark 770 000 und 719 000, Griechenland 821 000 und 497 000, Deutschland 5 135 000 und 419,000, Österreich 1 052 000 und 0. Die Ordnungsreihe nach der Größe der Handelsflotten war 1914 1. England, 2. Deutschland, 3. Vereinigte Staaten, 4. Norwegen, 5. Frankreich, 6. Japan, 7. Holland, 8. Italien, 9. Österreich, 10. Schweden, 11. Spanien, 12. Griechenland, 13. Dänemark. Jetzt ist die Ordnung 1. England, 2. Vereinigte Staaten, 3. Japan, 4. Frankreich, 5. Italien, 6. Norwegen, 7. Holland, 8. Schweden, 9. Spanien, 10. Dänemark, 11. Griechenland, 12. Brasilien und 13. Deutschland. Von den kriegführenden Ländern hat England (Mutterland) um 781 000 t weniger Tonnage als vor dem Kriege, während die Flotte Deutschlands um 4 716 000 t, die Österreichs um den ganzen Bestand von 1 052 000 t und die Griechenlands um 342 000 t abgenommen hat. Die Gewinne Frankreichs und Italiens sind im Hinblick auf die großen Fahrzeugverluste, welche vor allem ersteres Land während des Krieges erlitt, bemerkenswert. Die Erklärung liegt darin, daß diese Nationen sich auf Kosten Deutschlands versorgt haben, da sie bei der Teilung den Löwenanteil von der Deutschland abgenommenen Tonnage erhielten. Von den Neutralen haben die Handelsflotten von Schweden und Dänemark um 19 000 und 51 000 t abgenommen, aber auf Grund der Verluste Deutschlands und Österreichs sind sie in der Ordnungsreihe doch aufgerückt.

Nach Berechnungen von maßgebender englischer Seite bleibt die Nutzleistung der jetzt vorhandenen Tonnage infolge der widrigen Arbeitsverhältnisse mit über 30 % unter der vor dem Kriege, und alle Fahrzeuge sämtlicher Nationen zusammengenommen befördern im gleichen Zeitraum jetzt um 40 % weniger an Gütermengen als vor dem Kriege. Welchen Einfluß diese Verhältnisse auf Frachten und Warenpreise haben müssen, braucht nicht erst noch ausgeführt zu werden, und man kann kaum annehmen, daß die Neigung zur Baisse am Frachtenmarkt, die sich hier und da bemerkbar macht, irgendwie von Bestand sein wird. Zeit und Wiederkehr der Vernunft sind die einzigen Einflüsse, welche die gegenwärtige ernste Lage herausreißen können. Dr. S.

— **Über den Einfluß des Alkohols auf das Gehirn** ist schon viel geforscht und geschrieben worden. Einen neuen Beitrag dazu hat im vorigen Jahre ein von der englischen Regierung eingesetzter, aus angesehenen Gelehrten bestehender Ausschuß geliefert. Im Anschluß an zahlreiche frühere Versuche kam er zu dem Ergebnis, daß schon sehr geringe Mengen geistiger Getränke, die nicht imstande sind, Trunkenheitsanzeichen auszulösen, auf das Gehirn störend und betäubend einwirken, so daß die Fähigkeit der Selbstbeobachtung und Selbstbeherrschung vermindert wird. Je größer die Menge der genossenen geistigen Getränke, desto stärker diese Wirkung; die Sinneswahrnehmungen werden undeutlicher, besonders leidet auch das Unterscheidungsvermögen für Farben (Signale), die Fähigkeit, zu überlegen und rasch zu handeln, geht verloren. Es ist leicht zu erkennen, welch große Gefahren darin für Eisenbahner, Straßenbahn- und Kraftwagenführer, aber auch für Seeleute und Flieger verborgen sind, die keinen Augenblick die völlige Herrschaft über ihre Sinne und die Fähigkeit, blitzschnell zu erkennen und zu handeln, verlieren dürfen.

Bücherschau.

— **Der Eisenhochbau.** Ein Leitfaden für Schule und Praxis von C. Kersten, Oberingenieur, vorm. staatlicher Oberlehrer. Mit 500 Textabbildungen. Zweite neubearbeitete Auflage. Berlin 1920. Verlag von Wilhelm Ernst und Sohn, Preis geheftet 24 *M*, gebunden 28 *M*, zuzüglich Sortimenter-Teuerungszuschlag.

Unter Bezugnahme auf die in Nr. 16 des Jahrgangs 1913 dieser Zeitung bei erstmaligem Erscheinen des Leitfadens wiedergegebene Besprechung muß erwähnt werden, daß bei Herausgabe der Neuauflage wesentliche Ergänzungen und Änderungen vorgenommen sind, durch die der Wert des Buches noch weiter gesteigert wird. U. a. sind besondere Übungsblätter hinzugekommen, die dem angehenden Konstrukteur gute Dienste leisten dürften. Das gleiche gilt von den zahlreichen im Text verstreuten Hinweisen, durch die fehlerhafte Ausführungsformen vermieden werden sollen. Die durch

Erlaß vom 24. Dezember 1919 herausgekommenen „Bestimmungen über die bei Hochbauten anzunehmenden Belastungen und über die zulässigen Beanspruchungen der Baustoffe" sind ebenso wie die bisherigen einschlägigen Arbeiten des Normenausschusses der Deutschen Industrie (Nadi) berücksichtigt worden. Überhaupt sollte man, wie der Verfasser mit Recht hervorhebt, den weiteren Veröffentlichungen des „Nadi" weitestgehende Beachtung zollen, um im erfolgreichen Wettbewerb mit dem Eisenbetonbau und dem neuzeitlichen Holzbau zu bleiben, denn „wir müssen uns klar darüber sein, daß wir uns im Vergleich mit den Zeiten vor dem Kriege größter Sparsamkeit und wirtschaftlichster Ausnutzung des Eisens in Konstruktion und Ausführung zu befleißigen haben". Unter diesem Gesichtspunkte ist es begreiflich, daß frühere Ausführungen des Verfassers über die Verwendung des Gußeisens für Stützen und Treppen stark beschränkt werden mußten. Erwähnenswert wäre noch die Einfügung des Kapitels VIII, in dem die Fachwerkwände, Fenster und Tore behandelt werden.

Alles in allem darf das 208 Seiten umfassende Lehrbuch als willkommene Ergänzung des auf Seite 459 in Nr. 39 des laufenden Jahrgangs dieser Zeitung besprochenen, vom Stahlwerks-Verband, Düsseldorf, unter dem Titel „Eisen im Hochbau" herausgegebenen Taschenbuches gelten. Beiden Büchern ist weiteste Verbreitung zu wünschen.

— **Zweigelenkrahmen aus Eisenbeton mit Berücksichtigung des veränderlichen Trägheitsmoments.** Von Dr.-Ing. H. Kuball, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin 1920. In gr. 8° 86 S. und 72 Textabbildungen. Geh. 20 M.

Das vorliegende Buch bildet eine Ergänzung zu den verschiedenen in den letzten Jahren erschienenen Abhandlungen über Rahmentragwerke. Es behandelt den Einfluß des Trägheitsmomentes auf die Kräfteverteilung beim rechtwinkligen Zweigelenkrahmen. Die Herleitungen sind jedoch so gefaßt, daß sie ohne Schwierigkeit auch für Zweigelenkrahmen mit schrägen Stielen und für solche mit beliebig vielen gelenkig angeschlossenen Zwischenpfosten benutzt werden können. Die Anwendung des Buches wird durch eine Reihe ausführlicher Tafeln erleichtert, die es gestatten, nach einigen Vorberechnungen mit roh geschätztem Trägheitsmoment das Rechnungsergebnis dem tatsächlich vorhandenen Verlauf der Trägheitsmomente entsprechend zu berichtigen. Bei den Untersuchungen werden sowohl die lotrechten und wagerechten Lasten, als auch der Wärmeeinfluß berücksichtigt. Zunächst wird der Rahmen mit unveränderlichem Trägheitsmoment in den Gliedern, dann der Rahmen mit wechselndem Trägheitsmoment in den Stielen und zuletzt der Rahmen mit wechselndem Trägheitsmoment im Riegel behandelt. Bei dem veränderlichen Trägheitsmoment in den Stielen ist Rechteckquerschnitt mit geradliniger und parabolischer Zunahme der Querschnittshöhe von den Fußgelenken aus angenommen; bei dem veränderlichen Trägheitsmoment im Riegel sind Vouten an den Rahmenecken mit ebener Untersicht vorausgesetzt. Damit sind die Hauptfälle der Ausführung berücksichtigt und die Grundlagen für die genauere Berechnung besonderer Rahmenformen gegeben. Die Abhandlung wird sich daher bei der Untersuchung von Rahmenbauten und insbesondere der neueren Tragwerksformen für Dachkonstruktionen als sehr nützlich erweisen.

Berlin. Dr. Gesteschi.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Verlegung des Sitzes der Brandenburgischen Städtebahn-Aktiengesellschaft.

Die Geschäftsführung der Direktion der Brandenburgischen Städtebahn-Aktiengesellschaft ist nach Berlin W 10, Matthäikirchstraße 17 (Landesverkehrsamt) verlegt worden. Hauptkasse und Verkehrskontrolle sowie der Sitz des obersten Betriebsleiters verbleiben in Brandenburg.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Der an der Strecke Frankenberg-Berleburg gelegene Bahnhof 4. Klasse Hatzfeld erhält ab 1. Oktober 1920 die Bezeichnung Hatzfeld-Eder.

Cassel, den 1. September 1920. (857)
Eisenbahndirektion.

2. Verkehrswiederaufnahme.

Namens der Verwaltungen der deutschen Reichseisenbahnen bringen wir hiermit zur Kenntnis, daß die in Nr. 61 dieser Zeitung vom 8. August 1914, S. 956 bekanntgegebene Behinderung des regelmäßigen Betriebes auf den Strecken des ehemaligen Deutschen Staatsbahnwagenverbandes beseitigt ist.

Berlin, den 7. September 1920. (860)
Eisenbahn-Zentralamt.

3. Güterverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft A, Anhang 5 und Heft C Ib.

Am 1. September d. J. ist die städtische Lade- und Umschlagstelle: „Reiherwerderhafen" der Tarifstation Stettin Hauptgüterbahnhof eröffnet worden. Sie dient nur für Massengutladungen, die an die Stadt Stettin oder an Interessenten, denen die Benutzung der Anschlußstelle gestattet ist, gerichtet oder von ihnen aufgegeben werden. Nähere Auskunft über die Benutzung der Anschlußstelle und die Anschlußgebühren gibt die Güterabfertigung Stettin Hgbf.

Die bisherigen Lade- und Umschlagstellen: „Nieder es Bollwerk, Hohes Bollwerk, Neues Parnitz-Bollwerk und Flußschiffsbollwerk" der Tarifstation Stettin Hgbf. werden mit sofortiger Gültigkeit aufgehoben.

Stettin, den 4. September 1920. (858)
Eisenbahndirektion.

Güterverkehr der badisch-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.

Mit sofortiger Gültigkeit werden im Verkehr zwischen Basel Bad. Bf., Waldshut und Singen (Hohentwiel) Bad. Bf. einerseits und den Stationen der Montreux-Berner Oberland-Bahn ermäßigte Frachtsätze für Stamm-, Schnitt- und Brennholz bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg eingeführt. Ferner werden ab 1. September im Ausnahmetarif Nr. 4 die Tarifentfernungen der Straßenbahn Schaffhausen-Schleitheim geändert. Näheres in unserem Tarifanzeiger. (859)

Karlsruhe, den 4. September 1920.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Gemeinschaftliches Heft C Ib (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 13. September 1920 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen Brochterbeck, Dörenthe, Höste, Iburg, Laer und Lengerich der Teutoburger Waldeisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge für Kalk-, Kalkstein-, Zement- und Mergelsendungen auf 15 ₰ für 100 kg ermäßigt. Die Änderung des Tarifs erfolgt durch die am 13. 9. 20 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (862)

Berlin, den 7. September 1920.
Eisenbahndirektion.

Erste Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. Lokalgütertarif.
Änderung von Frachtsätzen und Bestimmungen.

Mit Gültigkeit vom 5. September 1920 bis auf weiteres sind in der Bekanntmachung [589] der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 40 vom 12. Juni 1920 unter I (Frachtgebühren) folgende Änderungen durchzuführen:

Die Verhältniszahl zur Umrechnung auf Para wird auf 4 geändert.

In der Tabelle, enthaltend die Angabe der Frachtberechnungswährung, sind für den Verkehr von den unter 3 genannten Stationen bzw. Ladestellen [der linksufrigen Strecke Devin-Szob (ausschl.)] nach den unter 5 genannten Stationen bzw. Ladestellen [der rechtsufrigen Strecke Mohács (ausschl.) -Tekia, usw.] die Worte „in čechoslovakischen Hellern" durch „in Para" und nach den unter 6 genannten Stationen bzw. Ladestellen [der linksufrigen Strecke Báziás (einschl.) -Orsova (einschl.)] die Worte „in čechoslovakischen Hellern" durch „in Bani" zu ersetzen.

Wien, am 4. September 1920. (856)

Tariferhöhung.

Die Gebühr für Verwiegen von Landfuhrwerken auf der Nebenbahn Bruchsal-Hilsbach-Menzingen wird mit Gültigkeit vom 22. September 1920 von 60 ₰ auf 1 ℳ erhöht. (861)

Karlsruhe, den 7. September 1920.
Badische Lokaleisenbahnen A.-G.

Hierzu eine Beilage der Vereinigten Flanschenfabriken und Stanzwerke A.-G., Hattingen-Ruhr.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 67. Berlin, den 15. September 1920. LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.
Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **chriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher isenbahnverwaltungen,** beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden. Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 16 M. ür das Vierteljahr bezogen werden.
Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichischngarischen Postgebietes für 80 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 90 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.
Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.
Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Inhalt:

Die eisenbahnfrachtrechtliche Haftung für Verlust und Beschädigung als Folge von Beförderungsverzögerungen.

Von Regierungsassessor Dr. **Sperber**, Hannover.

Bei der Güterbeförderung durch die Bahn treten häufig rzögerungen ein, die zu gänzlicher Entwertung oder zur schädigung eines Gutes führen, ohne daß ein weiteres Verlten der Eisenbahn zu dem Schaden mitwirkt. Die Ursache r Verzögerung wirkt auch verursachend für den gänzlichen er teilweisen Verderb des Gutes, weil dieses seiner Natur ch eine längere Dauer der Beförderung nicht vertragen nn. Es handelt sich also um Schäden, die nur verderbliche iter treffen. Die Haftung der Eisenbahn in diesen Fällen noch immer umstritten, und zwar auf Grund übereinstimender Rechtsvorschriften in gleicher Weise im deutschen, terreichischen und internationalen Eisenbahnfrachtrecht. ie Frage ist zurzeit von erheblicher Bedeutung, da Beförde ngsverzögerungen bei den heutigen Verhältnissen ungleich ufiger als vor dem Kriege sind, und der Umfang der Hafng der Eisenbahn nach den sich entgegenstehenden Meingen recht verschieden ist.

Die Entscheidung ist nur aus den Bestimmungen des ndelsgesetzbuches und der Eisenbahn-Verkehrsordnung er Verlust, Minderung, Beschädigung und Lieferfristüberhreitung zu entnehmen. Das Frachtgeschäft ist zwar als rkvertrag ein Schuldverhältnis, auf das ergänzend die Bemmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches, insbesondere ch über gegenseitige Verträge, Anwendung finden. Wie jle schuldrechtliche Forderung, kann auch die Hauptforderng aus dem Frachtvertrage gegen die Bahn — auf vertragsißige Beförderung und Auslieferung des Gutes — durch möglichkeit der Leistung, Leistungssäumnis und positive rtragsverletzungen verletzt werden. In den Bestimmungen über Verlust, Minderung, Beschädigung und Lieferfristüberschreitung haben indes alle diese Fälle der Verletzung der genannten Hauptverpflichtung des Frachtführers eine erschöpfende Sonderregelung gefunden. Nur soweit die Eisenbahn-Verkehrsordnung der Bahn bei Ausführung der Beförderung noch besondere Pflichten auferlegt — vgl. z. B. § 67, Abs. 2 und § 79, Abs. 2 E. V. O. — tritt bei Verletzung dieser Bestimmungen mangels besonderer Vorschriften die Haftung nach den allgemeinen Grundsätzen des Bürgerlichen Rechts ein. Im übrigen schließen aber die Bestimmungen über Verlust, Minderung usw. die Anwendung der allgemeinen Vorschriften über Unmöglichkeit der Leistung, Leistungssäumnis und positive Vertragsverletzungen aus. Das muß besonders betont werden, weil der Versuch gemacht worden ist[1]), gerade Beförderungsverzögerungen, soweit sie auf positiven Handlungen der Bahn beruhen (Verschleppungen nach namensgleichen oder namensähnlichen Stationen, Verkarrungen, falsche Bezettelungen, Eintragung falscher Leitungsvorschriften in den Frachtbrief) nach den allgemeinen Grundsätzen für positive Vertragsverletzungen zu behandeln. Die ganze Haftungsregelung des Eisenbahnfrachtrechts für Lieferfristüberschreitung wäre in ihrem Zweck in der Hauptsache hinfällig gemacht, wenn man auf diesem Wege weit über den Rahmen der absichtlich begrenzten Lieferfristhaftung hinaus für die meisten Fälle der Lieferfristüberschreitung eine Haftung der Bahn für jedes Verschulden auf vollen Schadensersatz herbeiführen könnte.

[1]) Callam, Verschleppung und Verzögerung, Speditions- und Schiffahrtszeitung 1916, Nr. 1, S. 1 und 2.

Der Streit der Meinungen in unserer Frage geht denn auch nur dahin, ob für Verlust oder Beschädigung leichtverderblicher Güter infolge von Beförderungsverzögerung nur nach den Bestimmungen über Lieferfristüberschreitung zu haften ist, oder ob Verlust und Beschädigung, die lediglich auf eine Verzögerung zurückzuführen sind, daneben die Verlust- und Beschädigungshaftung auslösen, sodaß aus derselben Ursache zwei Ansprüche in Konkurrenz (aus §§ 456 und 466 H.G.B. bzw. §§ 88 und 94 E.V.O.) mit der Wirkung entstehen, daß die Erfüllung des Leistungsinhaltes des einen Anspruches auch den anderen, soweit er auf den gleichen Leistungsinhalt gerichtet ist, beseitigt. Da die Verzögerungsursache unter Berücksichtigung des Umstandes, daß die Bahn dem Massenbetriebe dient, auch die Betriebsverhältnisse zurzeit besonders schwierig sind, oft nur als gewöhnliche, nicht als grobe Fahrlässigkeit erscheinen wird, ergibt sich bei Annahme reiner Lieferfristhaftung praktisch oft nur eine Haftung bis zur Höhe der Fracht, und wenn trotz der Verzögerung noch die Innehaltung der Lieferfrist[2]) gelingt, überhaupt keine Haftung. Ist dagegen der Schaden auch als Verlust oder Beschädigung im Sinne des § 456 H.G.B. zu betrachten, so haftet die Bahn auf den vollen gemeinen Handelswert oder gemeinen Wert am Versandorte am Tage der Auflieferung, auch wenn ihr die Ursache der Verzögerung nur als gewöhnliche Fahrlässigkeit oder überhaupt nicht als solche anzurechnen ist. (§§ 456, 459 Abs. 3 H.G.B. bzw. §§ 84, 86 Abs. 3 E.V.O.)

Die Vertreter dieser Meinung halten freilich auch die Verlust- und Beschädigungshaftung nur bei Fahrlässigkeit der Bahn nach § 459, Abs. 3, H.G.B. bzw. § 86, Abs. 3, E.V.O. für gegeben, weil die leichtverderblichen Güter zu denen des § 459, Abs. 1, Ziffer 4 gehören sollen, die vermöge ihrer eigentümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Verlust oder Beschädigung zu erleiden. Bei solchen Gütern ist die Bahn für den aus dieser Gefahr entstehenden Schaden haftungsfrei, wobei die Vermutung des § 459, Abs. 2 zu ihren Gunsten streitet, daß der Schaden aus dieser Gefahr entstanden ist, wenn er den Umständen nach aus dieser Gefahr entstehen konnte. Die Anhänger dieser Meinung kommen darum nur auf Grund des Abs. 3 des § 459 zu einer Haftung, wenn der Schaden auf einem Verschulden der Bahn beruht, die verursachende Verzögerung also eine schuldhafte ist. Dies Ergebnis ist indes unrichtig. Ist die Verlust- und Beschädigungshaftung neben der Lieferfristhaftung heranzuziehen, so kann die Haftung der Bahn auch ohne Nachweis eines Verschuldens gegeben sein. Zunächst gehören die sogenannten leichtverderblichen Güter vielfach nicht zu denen, die im Sinne des § 459, Z. 4 vermöge ihrer natürlichen Beschaffenheit einer besonderen Gefahr ausgesetzt sind. Bei den besonderen Gefahren, die in der eigentümlichen natürlichen Beschaffenheit ruhen, denkt die Vorschrift an solche, die dem Gut unabhängig von der Zeit der Beförderung drohen. Leichtverderbliche Güter unterliegen aber vielfach bei reibungslosem Verlauf der ihrer Natur entsprechenden Beförderungsart einer besonderen Gefahr des Verderbs überhaupt nicht; eine Gefahr des Verderbs tritt vielmehr erst durch die Verzögerung auf. Für diese Güter wäre also in vollem Umfange des § 456 zu haften, wenn die Verzögerung als Ursache des Schadens erschiene.

Nur wenn leichtverderbliche Güter solche sind, bei denen schon während einer normal verlaufenden Beförderung jederzeit die besondere Gefahr des Verderbs besteht, bedarf es der Widerlegung der Vermutung des § 459, Abs. 2. Auch dann kann aber die Widerlegung durch den Nachweis anderer Verursachung erfolgen, ohne daß diese schuldhaft zu sein braucht. Auch eine Verzögerung, die unter billiger Berücksichtigung der gesamten Umstände nicht als Fahrlässigkeit betrachtet werden kann, genügt zur Widerlegung der Vermutung, wenn sie nur die Ursache des Schadens gewesen ist. § 459, Abs. 3 begründet nicht eine sonst nicht gegebene Haftung. Er erinnert nur deklaratorisch daran, daß die Vermutung des Abs. 2 entkräftet ist, wenn ein Verschulden als Schadensursache dargetan ist. Er ist, streng genommen, überflüssig. Die Vermutung ist in gleicher Weise beseitigt, wenn ein nicht als Verschulden zu betrachtendes Verhalten der Bahn als verursachend erwiesen ist. Wenn der Gesetzgeber diesen Fall nicht besonders hervorgehoben hat, so liegt das wohl daran, daß die am Frachtvertrage Beteiligten gegenüber der Berufung auf die Vorschriften des § 459, Abs. 1 und 2 in fast allen Fällen ein Verschulden der Bahn ins Feld führen.

So ergibt sich bei Geltung der Verlust- und Beschädigungshaftung neben den Vorschriften über Lieferfristüberschreitung die Haftung der Bahn bis zum vollen Versandwert ohne jeden Verschuldensnachweis, mag die Verzögerung bis zur Überschreitung der Lieferfrist geführt haben oder nicht. Wendet man nur die Lieferfristbestimmungen an, so bleibt die Haftung der Bahn auf die Fracht beschränkt, solange nicht grobes Verschulden der Bahn erwiesen ist; wenn trotz der Verzögerung die Lieferfrist noch gewahrt werden kann, fehlt sogar jegliche Haftung. Diese auch von der Praxis der Eisenbahnverwaltungen befolgte Meinung überwiegt im Schrifttum[3]), während die Rechtsprechung, namentlich der deutschen Gerichte, nicht selten in wenig klarer Fassung, mehr der ersten Ansicht mit der oben bekämpften Einschränkung zuneigt, daß die Haftung nur bei Verschulden (§ 459, Abs. 3, H.G.B., § 86, Abs. 3, E.V.O.) gegeben sei. Auch das Reichsgericht hat neuerdings wieder, freilich ohne nähere Begründung, in diesem Sinne Stellung genommen[4]).

Nach dem Aufbau der Haftungsbestimmungen für Verlust, Minderung und Beschädigung auf der einen, Lieferfristüberschreitung auf der anderen Seite, kann auf reine Verspätungsschäden m. E. nur die Lieferfristhaftung Anwendung finden. Der Hauptgrund, aus dem die Rechtsprechung oft gleichzeitig die Haftung der §§ 456, 459 H.G.B. bzw. §§ 84, 86 E.V.O. für gegeben hält, liegt darin, daß die Ursache der Verzögerung zweifellos fortwirkend auch im Rechtssinne den gänzlichen oder teilweisen Verderb des Gutes (Verlust oder Beschädigung) verursacht. Die Gerichte sehen damit den Tatbestand dieser Vorschriften voll verwirklicht. Daneben wirkt die Bestimmung des § 94, Abs. 3 E.V.O. mit, nach der neben den Ansprüchen wegen Lieferfristüberschreitung auch die Ansprüche wegen Verlust, Minderung oder Beschädigung geltend gemacht werden können.

Die aus dieser Vorschrift hergeleiteten Gründe sind leicht zu widerlegen. Der erst in die neueste Eisenbahnverkehrsordnung aufgenommene Satz will nur eine in der älteren Rechtsprechung aufgetretene Streitfrage schlichten. Die Bestimmung verdankt ihre Entstehung der Meinung, daß der Schaden, der einen Beförderungsgegenstand trifft, immer nur wahlweise als Lieferfrist- oder Verlust- und Beschädigungsschaden, niemals aber zugleich aus beiden Gesichtspunkten, verlangt werden könne, auch dann nicht, wenn bei einer Beförderung z. B. eine Beschädigung und eine Lieferfristüberschreitung auf verschiedenen Ursachen beruhend vorliegen[5]).

[2]) Zurzeit gilt als Lieferfrist für das deutsche Frachtrecht die angemessene Lieferzeit des § 428, Abs. 1, H.G.B., da die starren Lieferfristen der E.V.O. durch Bekanntmachung des Reichseisenbahnamtes vom 10. August 1914 (Reichsges. Bl. S. 368) aufgehoben sind.

[3]) Für reine Lieferfristhaftung: Entscheid. des Zentralamtes für den internationalen Transport vom 31. 12. 1895 in Egers Entsch. Bd. 12, S. 252; Eger, E.V.O. 3. Aufl. Anm. 499, S. 528; Rundnagel, Haftung, 2. Aufl. S. 53 ff.; Beförderungsgeschäfte, S. 423 ff.; Nehse, Ztg. des Vereins Deutscher Eisenbahnverw. 1908, S. 1599 ff.; Pollaczek in Egers Entsch. Bd. 31, S. 150 ff.; a. M. Reindl, Ztg. des Vereins Deutscher Eisenbahnverw. 1896, S. 245 f. und Speditions- und Schiffahrtszeitung 1916, S. 355 f., 363 f.; R. G. 11. XI. 1908 in Egers Entsch. Bd. 26, S. 24 ff.

[4]) Jur. Wochenschrift 1920, Nr. 9, S. 642.

[5]) Vgl. z. B. Schwab, das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, S. 303, und Fuchsbergers Entscheidungen, Teil I; das Handelsrecht, Gießen 1891, S. 1236.

Diese irrige, wohl in gemeinrechtlichen Anschauungen vom Wesen der actio wurzelnde Ansicht sollte durch eine gesetzliche Auslegung beseitigt werden[6]). Die Bestimmung will also kein neues Recht schaffen. Sie besagt nur, daß der Anspruch aus Lieferfristüberschreitung einen gleichzeitigen Anspruch aus Verlust oder Beschädigung nicht ausschließt, wenn nämlich die Konkurrenz beider Ansprüche nach allgemeinen Grundsätzen gegeben ist. Dies ist der Fall einmal, wenn bei einer Beförderung aus verschiedenen Ursachen Schäden auftreten, deren einer den Tatbestand des § 456, und deren anderer den des § 466 H.G.B. erfüllt, sodann, wenn zwar nur eine Schadensursache eintritt, aber gleichzeitig die Voraussetzungen beider Vorschriften erfüllt werden, so z. B. wenn die Beschädigung eines Gutes infolge nicht zu umgehender Umladung zugleich eine Beförderungsverzögerung verursacht.

Damit kommen wir zu unserem Ausgangspunkt zurück. Sind die Voraussetzungen beider Vorschriften in der Tat gleichzeitig erfüllt, wenn ein Gut bei Lieferfristüberschreitung infolge seiner eigenen natürlichen Beschaffenheit verdirbt oder minderwertig wird? Dies ist zu verneinen. Der allein auf eine Verzögerung ohne weiteres eisenbahnseitiges Zutun zurückzuführende Schaden ist nicht Verlust oder Beschädigung im Sinne des § 456 H.G.B. (84 E.V.O.).

Im Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch war die Haftung für Verlust und Beschädigung von der für Lieferfristüberschreitung dem Haftungsgrad nach verschieden geregelt, und zwar aus grundsätzlichen Erwägungen. Der preußische Entwurf zum Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch sah in Art. 310 eine einheitliche Haftungsregelung für den Frachtführer dahin vor, daß dieser sich stets durch den Nachweis der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers entlasten konnte. Das Gesetz selbst schied indes die Fälle des Verlustes und der Beschädigung aus, indem es hier die Haftung in Art. 395 dahin verschärfte, daß nur der Nachweis höherer Gewalt, natürlicher Beschaffenheit des Gutes oder heimlicher Verpackungsmängel als Schadensursache befreien konnte. Der Unterschied im Haftungsgrad wurde damit begründet, daß die Beförderungsverzögerung in der Regel weit schwerer zu verhüten sei, als Verlust oder Beschädigung der Ware[7]). Diese Unterscheidung ist zwar ins neue Handelsgesetzbuch nicht übernommen. Das Landfrachtrecht läßt einheitlich nur noch für die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers haften, im Eisenbahnfrachtrecht wird richtiger Ansicht nach stets, auch bei Lieferfristüberschreitung, bis zur höheren Gewalt gehaftet. Gleichwohl zeigt die erhebliche Begrenzung des Umfanges der Haftung für Lieferfristüberschreitung, soweit nicht Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit in Frage kommen, im Gegensatz zu dem bedeutend weiteren Haftungsumfang des § 457 H.G.B. (§ 88 E.V.O), daß auch hier offenbar der alte Gedanke scharfen Ausdruck findet, daß Verzögerungen wesentlich schwerer zu vermeiden seien als Verlust oder Beschädigung, und für sie bei dem Großbetriebe der Bahn eine wesentlich stärkere Haftungsentlastung erforderlich sei als bei Verlust oder Beschädigung.

Schon diese verschiedene Regelung spricht dagegen, daß das Gesetz Schäden, die nur auf Verzögerung im Zusammenwirken mit der eigenen Natur des Gutes zurückzuführen sind, anderen Haftungsfolgen als denen der Lieferfristüberschreitung unterstellen will. Dies wird zur Gewißheit, wenn man den Umfang dessen prüft, was noch unter § 456 fällt, wenn man Verzögerungen als Verlust- oder Beschädigungsursachen außer Acht läßt. § 456 scheidet von der Haftung zunächst die Schäden aus, die allein auf eigene natürliche Beschaffenheit des Gutes, in der Person des Absenders oder Verfügungsberechtigten liegende Gründe oder auf höhere Gewalt zurückzuführen sind. Es verblieben dann für die Haftung alle nicht als höhere Gewalt zu betrachtenden Fälle von Verlust oder Beschädigung, die dem Gut durch Behandlung seitens der Bahn, das Verhalten eines Dritten oder ein sonstiges Ereignis drohen, und zwar auch bei zeitlich normaler Dauer der Beförderung. Alle Fälle ließen sich als solche zusammenfassen, deren Eintreten dem Gut jederzeit während der Ausführung der Beförderungsleistung durch das Verhalten der Bahn, Dritter oder sonstige Ereignisse droht, die ihre Ursache also in den bei jeder Transportbewegung als solcher drohenden Gefahren haben. Demgegenüber würden Verlust und Beschädigung, die sich nur als Folge längerer Dauer der Beförderung ergeben, ohne daß Gefahren der Beförderung als solcher aufgetreten sind, als andersartig verursacht erscheinen. Wenn wir nun im Gesetz eine besondere Regelung für Verzögerungsschäden finden, so kann dies nur dahin gedeutet werden, daß im § 456 auch grundsätzlich nur Verlust und Beschädigung aus den typischen Gefahren, die jeder Beförderung unabhängig von ihrer Dauer drohen, geregelt werden sollten, in § 466 aber, und nur in § 466, jeder Schaden, der lediglich auf eine Verzögerung der Dauer der Beförderung zurückzuführen ist. In diesem Sinne hat auch das Landgericht München[8]) mit Recht zwischen der Beschädigung, die durch Lieferfristversäumung und der, die durch die Gefährlichkeiten des Transportes an sich eingetreten ist, unterschieden. Nur insofern kommt dem § 456 eine weiterreichende Bedeutung zu, als er zunächst bei Verlust oder Beschädigung stets die Vermutung schafft, daß sie unter seine Haftung fallen. Behauptet der Kläger indes, daß der Schaden auf einer Verzögerung beruhe, so trägt er damit selbst eine rechtshindernde Tatsache vor; beruft sich der Beklagte darauf, und gelingt ihm der Nachweis, so macht er damit gegenüber dem Anspruch aus § 456 den erfolgreichen Einwand geltend, daß sich die Haftung lediglich aus § 466 regele.

Nur dann kommt neben dieser Haftung die des § 456 in Betracht, wenn der Verzögerungsschaden darauf beruht, daß das Gut durch eine erst während der Verzögerung auftretende Transportgefahr im Sinne des § 456 gänzlich oder teilweise verdorben ist, die ohne die Verzögerung nicht eingetreten wäre. Dieser Schaden erfüllt völlig den Tatbestand beider Ansprüche und erzeugt daher eine Konkurrenz beider Vorschriften. Beruhen aber Verlust und Beschädigung auf eigener natürlicher Beschaffenheit, also auf Umständen, die allein für sich eine Haftung des § 456 nicht zu erzeugen imstande sind, so ist nur der Tatbestand des § 466 gegeben, wenn auch diese eigene natürliche Beschaffenheit erst durch die von der Bahn hervorgerufene Verzögerung zur Wirkung kommen konnte. Die bahnseitige Verzögerung als solche darf eben nur herangezogen werden, um eine etwaige Lieferfristhaftung zu begründen.

Unser Ergebnis vermeidet auch die unbilligen Verschiedenheiten in der Haftung für Verzögerungsschäden, die aus der bekämpften Ansicht folgen. Wird ein verderbliches Gut durch eine nur auf gewöhnlicher, nicht grober Fahrlässigkeit beruhende Verzögerung beschädigt, so ist vom Standpunkt der Gegner aus nach § 456 für Minderung des gemeinen Handelswertes Ersatz zu leisten. Nimmt das gleiche Gut — z. B. bei verspäteter Auslieferung von Saatgut nach Ablauf der Saatzeit — durch gänzliche oder teilweise Entwertung Schaden, ohne daß eine äußerliche Veränderung mit ihm vorgeht, oder erleidet es infolge eines während der Verzögerung eintretenden Preissturzes einen Wertverlust, so liegt auch nach gegnerischer Ansicht keine Beschädigung vor und ist nur die Haftung des § 466 gegeben, die mangels grober Fahrlässigkeit nach § 94 E.V.O. höchstfalls den Betrag der Fracht erreicht. In allen diesen Fällen löst aber in gleicher Weise die Verzögerung durch die Bahn einen Schaden aus, ohne daß andere als in der Natur des Gutes selbst begründete Umstände dazu mitwirken. Es erscheint daher auch angemessen, alle diese Verzögerungsfolgen gleichmäßig aus § 466 zu regeln.

---

[6]) Vgl. Eger, E.V.O. zu § 94, Anm. 498.

[7]) Vgl. Puchelt-Förtsch, Kommentar zum Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch, 4. Aufl. zu a. 397, 1.

[8]) Egers Entscheid., Bd. 19, S. 215.

Somit haftet die Bahn nur, wenn die Verzögerung zu einer Lieferfristüberschreitung führt. Wird die Lieferfrist trotz der Verzögerung gewahrt, so fehlt jede vertragliche Haftung. Insbesondere kann man nicht, wie schon oben dargelegt, mit den allgemeinen Grundsätzen über positive Vertragsverletzungen zu einer Haftung kommen. Zwar gehört es zu den Pflichten der Bahn, das übernommene Gut der gewählten Beförderungsart entsprechend unverzüglich zu befördern; das Gesetz will aber die Transportleistung als Ganzes in ihrem Erfolge als vertragsmäßige Werkleistung anerkennen, solange die Lieferfrist eingehalten ist, es sieht in einer Verzögerung der Beförderung erst dann eine Vertragsverletzung, wenn sie die Erfüllung der Werkleistung über das Ende der Lieferfrist hinausschiebt[9]). Wenn man hieraus die Folgerung gezogen hat, daß die Eisenbahn dann auch bei vorsätzlicher Ausnutzung der vollen Lieferfrist stets haftungsfrei bleiben müßte, so ist das nicht zutreffend. Die offenbare Unbilligkeit, die darin liegen würde, daß die Bahn innerhalb der Grenzen der Lieferfrist vorsätzlich, ohne jeden Grund die Beförderung verzögern könnte, wird durch § 226 B.G.B. beseitigt, der die Ausübung eines Rechts verbietet, wenn sie nur den Zweck haben kann einem Anderen Schaden zuzufügen. Ist diese Vorschrift verletzt, so ist die Ausnutzung der Lieferfrist damit widerrechtlich und zum mindesten der Tatbestand der unerlaubten Handlung des § 823, Abs. 2 B.G.B. gegeben, da § 226 ein Schutzgesetz im Sinne dieser Bestimmung ist. Ist die Verzögerung nur eine fahrlässige, so kommt indes eine Haftung aus unerlaubter Handlung nie in Frage, da der Verzögerung ohne Überschreitung der Lieferfrist das Merkmal der Widerrechtlichkeit fehlt.

[9]) So auch die weitaus herrschende Meinung.

Ueber den wirtschaftlichen Anschluß an Rußland.

Wiederholt ist in der letzten Zeit in der Tagespresse auf die Wichtigkeit der baldigen Wiederanknüpfung von Handelsbeziehungen mit Rußland hingewiesen, wobei besonders auf die fortgesetzten Bestrebungen Englands aufmerksam gemacht wurde, die auf die schleunige Eröffnung des Handelsverkehrs zwischen England und Rußland hinzielen. Wie sehr England daran gelegen ist, beweist der Umstand, daß es trotz des bolschewistischen Angriffs aus der Richtung Taschkent und Samarkand an der Südküste des Kaspischen Meeres, der den englischen Imperialismus an empfindlichster Stelle treffen muß, geduldig „antichambrierend" an der russischen, noch verschlossenen Pforte steht und durch allerlei diplomatische Künste Einlaß zu erlangen sucht. Man hat in England längst begriffen, daß auch ein bolschewistisches Rußland Waren braucht und auf den Warenaustausch angewiesen ist; deshalb kennt man dort keine Angst vor dem Bolschewismus, wie bei uns, wohl aber Angst vor dem Verluste der in Rußland angelegten englischen Kapitalien. England setzt alles daran, mit Rußland in irgendeiner Form wirtschaftlich recht bald zusammenzukommen, was Deutschland in erster Linie schon davon abhalten sollte, weiter in seiner Unnahbarkeit zu verharren. Wer die unendlichen Kornkammern Südrußlands an der Wolga um Saratow, Samara, Simbirsk, Pensa, in der Ukraine um Poltawa, Charkow, Jekaterinoslaw, Odessa kennen gelernt hat, der weiß, daß Rußland nicht arm ist und in kurzer Zeit wieder der Hauptversorger Europas mit Lebensmitteln, der es früher war, werden kann. Dazu gehören in erster Linie der Wiederaufbau seiner Eisenbahnen, landwirtschaftliche Maschinen, die es in den Stand setzen, die ungeheuren Bodenflächen rationell zu bearbeiten, und vor allem auch ausländischer Unternehmungsgeist. Unser ganzes Streben muß darauf gerichtet sein, mit diesem Rußland wirtschaftlich übereinzukommen; um so viel eher wird sich die organische Rechtsentwicklung im Bolschewismus durchsetzen. Der Wiederaufbau Rußlands gibt der deutschen Industrie und der Arbeiterschaft für lange Zeiten ein Tätigkeitsfeld, das nicht ohne Früchte bleiben wird. Der Krieg hatte Rußland bis ins Herz hinein völlig zerrüttet. Die Eisenbahnen sind vollständig abgewirtschaftet, und der Industrie fehlt seit langem der unentbehrliche ausländische Kräftezufluß. Petersburg und Moskau verhungerten, während in Sibirien Millionen von Pud Fleisch und andere Lebensmittel verfaulten. Es war herzlich wenig, was man der Revolution zu vernichten übriggelassen hatte. Die vernichtete Industrie war zum größten Teil das Gut von Ausländern, ihre Erzeugnisse fehlen nun natürlich. Die falschen Experimente, die das Volk in eigener Verranntheit machte, gab es sehr bald auf, als es ihre Unwirtschaftlichkeit erkannte. Aber nicht die Industrie, sondern die Landwirtschaft bedeutet Rußlands Leben. Und diese ist durch das Beschneiden des kolossalen Großgrundbesitzes zugunsten der kleineren landhungrigen Bauern nicht unwirtschaftlicher geworden. Rußland ist aber mehr denn je auf die ausländische Industrie angewiesen, was namentlich in Deutschland viel mehr bekannt zu werden verdient. Denn noch sind die Meinungen über die russischen Wirtschaftsaussichten sehr wenig geklärt, und man weiß nicht, wie deutsche industrielle Hülfe jenseits der Grenze verlangt wird. Dabei ist der Stand unseres Wirtschaftslebens auf der untersten Stufe angelangt und droht zur Krise auszuwachsen. Die Ausfuhr der unter hohen Erzeugungskosten in den letzten Monaten hergestellten Waren nach den Ländern, die uns vor dem Kriege zunächst offen standen, hat aufgehört, weil bei dem anhaltenden Steigen des Markwertes, der zurzeit allerdings wieder gesunken ist, das Geschäft nicht mehr lohnt. Einen erfolgreichen Wettbewerb können wir in diesen Ländern vorderhand nicht aufnehmen. Die Kaufkraft des eigenen Volkes ist erschöpft, und es gilt ja eben in erster Linie, Rohstoffe und Nahrungsmittel vom Auslande für unsere industriellen Erzeugnisse einzutauschen. Kaum andere sind in Rußland begehrenswerter als Eisenbahnmaterialien. Der augenblickliche Stillstand ist für längere Zeit unerträglich; er bringt manchen Unternehmer zum Ruin und macht den Arbeiter brotlos. Wir müssen unter allen Umständen den Weg zu neuen Absatzfeldern finden. In welcher Richtung wir diesen Weg zu suchen haben, zeigt uns das immer wieder von neuem einsetzende Liebeswerben des vorbildlichen Weltkaufmannes England um Rußland. In Reval sitzen zahlreiche englische und amerikanische Kaufleute und Industrielle und erwarten mit Ungeduld den Zeitpunkt, wo sie sich auf das leergewordene Rußland stürzen und den Markt wieder an sich reißen können. Wer Rußland kennengelernt hat, der weiß auch, was es für England bedeutet, dieses Arbeitsfeld noch immer entbehren zu müssen, und welche Gefühle der Gedanke bei ihm auslösen mag, daß doch schließlich ein anderer vor ihm sich da hineinsetzen könnte. Die Eisenbahnen, die elektrischen Bahnen in den größeren Städten, die Erzausbeute des Urals, die ungeheuren Ölschätze des Kaukasus, wie überhaupt die gesamte russische Industrie, mag man sie in den Hauptstädten Petersburg, Moskau, Charkow, Kiew oder in den Zentren des Südens am Schwarzen Meer suchen, sie stand unter englischem Einfluß, arbeitete mit englischem Gelde für englisches Geld. Das was Deutschland auf einzelnen Gebieten zufiel, muß verschwindend gering daneben erscheinen. Dies trifft auch in bezug auf Eisenbahnmaterialien zu, die vor dem Kriege von Rußland aus Deutschland bezogen wurden. Es wurden davon ausgeführt an deutschen Erzeugnissen in den Jahren:

	1913 t	1912 t
Eisenbahnoberbaumaterial	4782,9	3320,1
Eisenbahnschienen	1284,3	2596,1
Eisenbahnachsen, -radreifen, -räder, -radsätze	346,3	381,9
Elektrische Eisenbahn-Sicherungs- und Alarmapparate	168,6	140,2
Tenderlokomotiven, das Stück bis 10 t . .	544,5	367,9
Desgl. bis über 10 t	1155,4	521,2

Für ausländische industrielle Erzeugnisse war Rußland beispiellos aufnahmefähig noch zur Zeit, als seine Industrien voll im Gange waren. Heute ruhen sie zum größten Teil, weniger als Folge des Bolschewismus, als darum, daß die eigentlichen Kraftquellen versiegt sind; als da sind ausländische Spezialmaschinen und Apparate, vor allem aber Ingenieure, Techniker und Fachleute aller Art, die die völlig in Grund und Boden gefahrene Karre wieder flott machen. Hieraus läßt sich auch der wiederholte Ruf nach ausländischen Ingenieuren und Technikern erklären, der so oft erschallt ist. Schon im März 1919 sagte Lenin in Moskau u. a.: „Ohne Zuhilfenahme von hervorragenden Organisatoren und Fachleuten ist die Verwaltung der Industrie nicht durchzuführen. Die Produktionskräfte müssen erhöht werden, dazu aber braucht man Fachleute, die in der Mehrzahl zweifellos von bürgerlichen Vorurteilen erfüllt sind. Man muß diese nun

mit einer Atmosphäre von Arbeitskameradschaft umgeben, und während man sie verpflichtet, zu schaffen, ihnen gleichzeitig Mittel zuweisen, die es ermöglichen, noch mehr zu leisten, als unter dem kapitalistischen Regime." Das wird man sich merken müssen, denn alle jene Fachleute, die der Aufforderung, nach Rußland zu kommen, Folge leisten, werden die besten Pioniere sein für ein Eindringen deutscher Industrie und deutschen Handels auf den russischen Markt. Denn wie sehr es in Rußland an geeigneten Fachleuten fehlt, das verrät eine Auslassung von Kasakow im russischen „Arbeiterrat", Nr. 32 vom Jahre 1919, in der es heißt: „Der Kampf der Hand- und Kopfarbeiter hat den Zusammenbruch der russischen Industrie zum großen Teile mit verursacht. Die Sabotage der Kopfarbeiter mußte die Zerrüttung der gesamten Volkswirtschaft hervorrufen und der Massenterror den Verfall beschleunigen. Denn es gelang nicht, und das möchten wir besonders betonen, die fehlenden geschulten Kräfte aus den Reihen der Handarbeiter zu ersetzen, da es mit dem berühmten „Aus der Erde stampfen" von Ingenieuren, Professoren usw. sehr schwach bestellt war. Es konnten nicht einmal aus den am höchsten entwickelten Handarbeitern ohne weiteres fähige und tüchtige Kopfarbeiter gemacht werden, die im Stande gewesen wären, die Arbeit der Saboteure gut zu erledigen." Heute herrscht in Rußland ein unbeschreiblicher Hunger nach allem, was vor dem Kriege eingeführt wurde, und England sucht schon seit langem den Weg zu finden der ihm den unentbehrlichen Markt frei macht. Wäre unsere Industrie von demselben Streben beseelt, sie brauchte sich für die nächsten Jahrzehnte über Arbeits- und Absatzmöglichkeiten nicht den Kopf zu zerbrechen, und der Sieg würde ihr zweifellos leichter zufallen, da Deutschland ein nicht geringes Ansehen in Rußland besitzt, während England zu den bestgehaßten Nationen zählt. Die Angst vor dem Bolschewismus hat uns bisher den Weg nicht finden lassen. Durch dieses Abschließen von unserem Nachbarland, in dem einzig und allein unsere Industrie ein Arbeitsfeld finden und auch in Konkurrenz mit ausländischen Unternehmungen erfolgreich auftreten könnte, geht schließlich unser eigenes Wirtschaftsleben zugrunde. Die zahlreichen Arbeiterentlassungen wegen Unwirtschaftlichkeit der Betriebe an verschiedenen Stellen des Reiches zeugen von einem gefährlich ungesunden Zustande. Vielleicht bringt uns die augenblickliche Not doch gerade dazu, alle Hemmnisse zu beseitigen, die noch immer den Weg verschließen.

Badermann, Berlin-Steglitz.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Beirat des Verkehrsministeriums.** Die Bildung eines Sachverständigenbeirates des Reichsverkehrsministeriums im Sinne der Entschließung des Reichstages bei Verabschiedung des Staatsvertrages über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich steht, wie wir der „D. Allg. Ztg." entnehmen, vor dem Abschluß. Dem Beirat werden angehören außer 12 Mitgliedern des Reichstags Vertreter des privaten Wirtschaftslebens. In der Hauptsache wird die Aufgabe des Sachverständigenbeirats darin bestehen, zu wichtigen Tarifangelegenheiten und zu organisatorischen Fragen vor Erlaß entsprechender Anordnungen gutachtlich Stellung zu nehmen. Sobald die zur Mitarbeit eingeladenen Körperschaften und Persönlichkeiten ihre Zusage gegeben haben, wird die Konstituierung des Beirats erfolgen, der dann seine angesichts der wirtschaftlichen Lage der Reichseisenbahnen und im Hinblick auf die schwebenden tarifreformerischen Arbeiten besonders notwendige Tätigkeit unverzüglich aufnehmen kann.

— **Mangel an Eisenbahnkohlen.** Die Wirkung des Spa-Kohlenabkommens auf unsere inländische Brennstoffversorgung wird immer noch unterschätzt. So konnte man dieser Tage Nachrichten aus Süddeutschland lesen, nach denen die Kohlenversorgung der Eisenbahnen es ermögliche, in diesem Jahr von Einschränkungen des Zugverkehrs, die wir im vorigen Winter erlebten, abzusehen. Demgegenüber erhalten die „P. P. N." Kenntnis von einem Schreiben des Reichskohlenkommissars an das Reichsverkehrsministerium, worin die Sachlage leider ganz anders beleuchtet wird. Es heißt da: „Wohl bestand bei mir die Absicht, die Eisenbahnen in den Sommermonaten so zu bevorraten, daß sie vor Erschütterungen bewahrt blieben, wie sie ihnen der letzte Winter gebracht hat. Das ist mir indessen in Süddeutschland nur zum Teil, und in Norddeutschland nicht gelungen; nur mit Mühe kann ich der Eisenbahn im Augenblick noch die Menge zuführen, die sie tatsächlich verbraucht. Ob dies in Zukunft möglich sein wird, ist eine ernste Frage. Ich bitte, die Ihnen unterstellten Behörden unzweideutig und mit allem Nachdruck darauf hinzuweisen, daß alles vermieden wird, was zu einer Erhöhung des Kohlenverbrauches führen könnte, und daß Maßnahmen getroffen werden, den jetzigen Kohlenverbrauch erheblich einzuschränken."

— **Neue Triebwagen für den elektrischen Betrieb auf der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahn** sind, wie die „Reichshauptstädtische Korrespondenz" mitteilt, von den Siemens-Schuckert-Werken ausgerüstet worden. Schon vor dem Kriege war die Eisenbahnverwaltung entschlossen, nicht nur mit den Triebgestell-Zügen, Benutzung einer Art elektrischer Lokomotive unter Beibehaltung aller Personenwagen der Stadtbahn, sondern auch mit Triebwagen, wie sie auf der Hoch- und Straßenbahn Verwendung finden, Versuche zu machen. So gab man im Jahre 1914 auch einen Triebwagenzug in Auftrag, um die Leistungen beider Arten von Betriebsmitteln vergleichen zu können. Der erste Halbzug, bestehend aus zwei Triebwagen, zwei Anhängern 2. und zwei Anhängern 3. Klasse, ist nunmehr fertiggestellt worden und soll dieser Tage zum ersten Male auf der gebirgigen Strecke Niedersalzbrunn-Halbstadt in Probebetrieb genommen werden. Der Triebwagen besitzt neun Abteile, von denen eins ein Gepäckabteil besonderer Größe bildet, und außerdem den Führerstand. Von einer Oberleitung von 15 000 Volt Spannung wird der Strom durch zwei scherenförmige Stromabnehmer den unter dem Wagen liegenden Transformatoren zugeführt, von wo aus er in die beiden Drehgestelle mit Einphasenwechselstrom-Motoren geleitet wird. Die Zugsteuerung kann von beiden Enden des Zuges aus erfolgen. Der Führerstand selbst ist äußerst klein gehalten; er beansprucht nur den Raum, den zwei sitzende Personen einnehmen. Die Anhängewagen sind gewöhnliche alte Stadtbahnwagen, die nur mit elektrischer Beleuchtung und Heizung ausgerüstet worden sind. Zur Unterbringung der technischen Einrichtungen des Triebwagens mußte man sich zum Neubau der Wagen entschließen, der durch den Krieg unterbrochen worden war. Man hofft mit dem Triebwagenzuge, der ohne Überlastung 650 Personen befördern kann, durch seine hohe Anfahrbeschleunigung eine dichtere Zugfolge und größere Reisegeschwindigkeit als bisher erreichen zu können. Der neue Triebwagenzug kann schon jetzt als ein weiterer Fortschritt in der Reihe der Versuche, die zur Elektrisierung der Stadtbahn unternommen worden sind, bezeichnet werden.

— **Ein- oder Zweiklassensystem bei der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahn?** Anläßlich der Umstellung der Stadt- und Vorortbahnen Berlins auf den elektrischen Betrieb, die jetzt in Angriff genommen wird, tauchte der Plan wieder auf, die zweite Wagenklasse zu beseitigen und die dritte Klasse als Einheitswagenklasse für den Vorort- und Nahverkehr auszugestalten. Auch in der Öffentlichkeit ist schon wiederholt der Wunsch laut geworden, es möge in den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortzügen die zweite Wagenklasse beseitigt und nur eine Wagenklasse, die Holzklasse, gefahren werden. Die Eisenbahndirektion Berlin hatte nun, wie wir der Reichshauptstädtischen Korrespondenz entnehmen, Vertreter der am Groß-Berliner Verkehrswesen vorzugsweise beteiligten Kreise, der Magistrate, des Zweckverbandes, der Handelsvertretungen, der Siedlungs- und Verkehrsvereine und der wichtigsten Verkehrsunternehmungen eingeladen, um mit ihnen diese Frage zu erörtern. Die Besprechung fand am 9. d. M. unter dem Vorsitz des Eisenbahndirektionspräsidenten Wulff statt. Von den Erschienenen sprach sich die Mehrzahl, soweit sie sich zum Wort gemeldet hatte, aus den verschiedensten Gründen gegen eine Beseitigung der zweiten Wagenklasse aus. Besonders wurde die Maßnahme auch für den Fall abgelehnt, daß es etwa beabsichtigt sein sollte, zur Deckung des durch die Abschaffung der zweiten Klasse entstehenden Einnahmeausfalls die Fahrpreise der dritten Klasse zu erhöhen. Für die Beseitigung der zweiten Klasse und Einführung einer Einheitsklasse stimmten die Vertreter der Magistrate Berlin, Lichtenberg, Neukölln und Wilmersdorf, wobei sie für ihren Standpunkt insbesondere praktische Gründe anführten. Welche Stellung die Eisenbahnverwaltung zu der Frage einnehmen wird, hängt von dem Ergebnis weiterer Prüfungen ab.

— **Die Ordnung in den Zügen** des öffentlichen Verkehrs hat sich, wie die „Reichshauptstädt. Korr." mitteilt, in der letzten Zeit infolge der zweckmäßigen Maßnahmen der Eisenbahnverwaltung wesentlich gegen die Vormonate ge-

bessert. Zwar laufen noch immer Klagen der Reisenden ein, die sich über Mitreisende beschweren, die in Nichtraucherabteilen rauchen usw., doch hat die Zahl dieser Beschwerden erheblich abgenommen. Mit diesem Ergebnis gibt sich die Eisenbahnverwaltung aber noch nicht zufrieden. Ihr Ziel ist die Wiederherbeiführung vorkrieglicher Zustände, also der Zeiten, in denen die Ordnung auf den deutschen Eisenbahnen für die ganze Welt mustergültig war. Sie hat daher die Bediensteten der Abfertigung der Züge erneut angewiesen, darauf zu achten, daß die Beförderungsvorschriften, die sich in diesem Punkte gegen früher in nichts geändert haben, von den Reisenden genau eingehalten werden. Es ist ihnen zur Pflicht gemacht, neben anderen Punkten auch darauf zu achten, daß Kriegsbeschädigte, die infolge ihrer Beschädigung längeres Stehen nicht vertragen können, tunlichst auf Sitzplätzen untergebracht werden, nötigenfalls in den Dienstabteilen. Weiterhin soll auch die Beförderung von Traglasten auf der Eisenbahn schärfer als bisher überwacht werden. Reisende mit Traglasten sollen in die hierfür vorgesehenen besonderen Abteile verwiesen werden, damit eine Belästigung der Mitreisenden durch die Traglasten ausgeschlossen wird. Bei einiger Selbstzucht des reisenden Publikums dürfte die Wiederherbeiführung der früheren Ordnung nicht sonderlich schwer sein; die Reisenden würden damit nur in ihrem eigensten Interesse handeln.

— **Verschärfte Nachprüfung der Frachtbriefe.** Der Reichsverkehrsminister hat die Eisenbahndirektionen angewiesen, von jetzt ab alle Sendungen, die durch Verfrachter aufgeliefert werden, denen eine falsche Deklaration von Frachten nachgewiesen ist, grundsätzlich (durch Öffnen der Verpackungen und dergleichen) daraufhin prüfen zu lassen, ob der Inhalt der Sendung mit den Angaben im Frachtbrief übereinstimmt. Die seit jeher bestehende Vorschrift, daß die Dienststellen sich von der Übereinstimmung der Angaben im Frachtbriefe mit dem Inhalt der Sendung zu überzeugen haben, wenn der Verdacht einer falschen Deklaration besteht, ist erneut eingeschärft worden.

— **Wagengestellung in der ersten Augusthälfte.** Nach einer amtlichen Aufstellung wurden in der Zeit vom 1. bis 15. August d. J. in den acht Steinkohlenbezirken 350 906 Wagen gestellt gegen 321 441 im Vorjahr und 645 838 im Jahr 1913. Nicht rechtzeitig gestellt wurden 6732 gegen 109 873 im Vorjahr und 52 in 1913. Im Tagesdurchschnitt betrug die Gestellung 29 242 gegen 24 723 im Vorjahr und 49 679 in 1913. In den Braunkohlenbezirken wurden für den gleichen Zeitraum 157 685 Wagen gestellt gegen 137 056 im Vorjahr und 126 635 in 1914. Nicht rechtzeitig gestellt wurden 5602 Wagen (i. V. 56 314 und 57 in 1914). Der Tagesdurchschnitt bewegte sich auf einer Höhe von 13 140 Wagen (i. V. 9771, in 1914 9741).

— **Eine Umgehungsbahn in der Westpfalz.** Da durch die Torschranken an der neuen Saarlandgrenze die direkte Eisenbahnlinie von Ost nach West abgeschnitten ist, ist als Grenzbahn von Nord nach Süd von Landstuhl nach Zweibrücken mit der Streckenführung von Türkismühle bis zur französischen Grenze bei Hornbach eine große Umgehungsbahn geplant. Bis zu deren Verwirklichung sollen, wie die D. Allg. Ztg. meldet, staatliche Motorkraftwagen die Westpfalz in den modernen Verkehr einbeziehen. Die Versuche haben ein günstiges Ergebnis gehabt. Vom Reichsverkehrsministerium ist die Strecke genehmigt worden.

— **Wirtschaftlichere Leitung des Güterverkehrs.** Wie die „D. Allg. Ztg.“ mitteilt, fand im Reichsverkehrsministerium eine Besprechung statt, in der vorbereitende Maßnahmen der die Neuregelung der Leitung des gesamten deutschen Güterverkehrs nach dem Gesichtspunkte des betrieblich und wirtschaftlich vorteilhaftesten Weges getroffen wurden. Die Durchführung der umfangreichen Arbeiten soll in jeder Weise beschleunigt werden. Die aus dem früheren Wettbewerbe der Länder hervorgegangenen Leitungswege sollen baldmöglichst beseitigt werden, soweit sie betriebliche Erschwernisse und unwirtschaftliche Umwege zur Folge gehabt haben.

— **Mecklenburgische Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn.** Nach dem Bericht des Vorstandes für das am 31. März beendete Geschäftsjahr betrugen die Betriebseinnahmen (ohne den Vortrag des Vorjahres) 3 538 126 ℳ (1 671 665 ℳ i. V.) und die reinen Betriebsausgaben 2 248 511 ℳ (1 097 546 ℳ). Es verbleibt demnach ein Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben von 1 289 615 ℳ (547 119 ℳ). Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr beliefen sich auf 764 188 ℳ (427 352 ℳ) und die Einnahmen aus dem Güterverkehr, einschließlich Nebeneinnahmen, auf 2 643 960 ℳ (1 200 422 ℳ). Nach Abzug der Zinsen usw. verbleibt ein Reingewinn von 983 992 ℳ (502 905 ℳ) zu folgender Verwendung: 8½ % Dividende auf 2 291 000 ℳ Prioritäts-Stammaktien (wie i. V.) = 194 725 ℳ, 8 % Dividende auf 1 220 000 ℳ Stammaktien Lit. A (wie i. V.) = 97 600 ℳ, 7 % Dividende auf 1 356 000 ℳ Stammaktien Lit. B. = 94 920 ℳ, zur Rückstellung von Steuern, zur Zahlung der vertragsmäßigen Gewinnanteile an Vorstand und Aufsichtsrat 273 318 ℳ (44 346 ℳ), Vortrag 328 418 ℳ (71 304 ℳ).

— **Ein neuer Deutsch-Österreichischer Personen- und Gepäcktarif** tritt mit dem 15. d. M. für die Grenzübergänge Passau, Salzburg und Kufstein in Kraft. Für jeden Grenzübergang enthält der neue Tarif eine besondere Schnittafel für die deutschen und die österreichischen Anteile der Strecke. Die deutschen Strecken enthalten die Sätze in der Markwährung, für die österreichischen Strecken sind die Fahrpreise dagegen in Kronen angegeben. Die Schnittsätze in Kronen werden unter Berücksichtigung des jeweiligen Valutastandes nach einer besonderen Umrechnungstafel in die Markwährung umgerechnet und dann der für die deutsche Strecke entfallende Schnittfahrpreis hinzugerechnet, um den Fahrpreis für die gesamte Strecke zu ermitteln. Es beträgt z. B. der Fahrpreis Berlin-Passau 1. Kl. 360, 2 Kl. 169,80 und 3. Kl. 100,80 ℳ. Für die Strecke Passau-Wien über Salzburg zahlt man 680,40 K (1. Kl.) 340,20 K. (2. Kl.) und 170,10 K. (3. Kl.), so daß also die Fahrpreise Berlin-Wien zur Stunde für die 1. Kl. 536,90 ℳ, 2. Kl. 258,30 ℳ und 3. Kl. 145,10 ℳ betragen. In der gleichen Weise werden auch die Tarifsätze für Gepäck ermittelt. Der neue Tarif enthält bis auf weiteres nur die direkten Fahrpreise nach Wien, Bad Gastein, Linz und Innsbruck, nach welchen Stationen direkte Fahrkarten aufgelegt werden.

— **Bund Deutscher Verkehrsvereine.** Die diesjährige Hauptversammlung des Bundes Deutscher Verkehrsvereine findet am 18. und 19. September in Karlsruhe statt. In der öffentlichen Hauptversammlung am 18. September werden nach Erstattung des Jahresberichtes folgende Vorträge gehalten: Prof. Endres-Mannheim „Die Aufgaben des Verkehrs in den Grenzländern“ und Geh. Reg.-Rat Dr. Quaatz-Essen a. R. „Die künftige Stellung Deutschlands im europäischen Verkehrssystem“. Die geschlossene Mitgliederversammlung am 19. September bringt folgende Vorträge: Kurdirektor Rütte vom Vorstand des Bäderverbandes „Über den Besuch der Bäder, Kur- und Erholungsorte im besetzten Gebiet“, Dr. Knapmann, Syndikus des Verbandes Deutscher Hotelbesitzervereine „Die Bedeutung des Fremdenverkehrs für den Wiederaufbau Deutschlands“, und Dr. Seyfert, Geschäftsführer des Bundes Deutscher Verkehrsvereine „Erschwerungen und Besteuerungen des Fremdenverkehrs“.

— **Verkehrsvorlesungen der Düsseldorfer Verkehrshochschule im Winter 1920/21,** die sich z. T. über den Kreis der Studierenden an einen größeren Hörerkreis wenden und daher in den Nachmittags- und Abendstunden stattfinden, werden wieder in beträchtlicher Anzahl stattfinden. Von den Themen, die auch Nichtstudierenden zugänglich sind, sofern sie die nötige Allgemeinbildung besitzen, seien erwähnt: Der Rheinverkehr (Geschichte und weltwirtschaftliche Bedeutung), Der Post- und Nachrichtenverkehr, Der Landverkehr mit besonderer Berücksichtigung des Eisenbahnwesens, Tarifwesen und Tarifpolitik, Privatwirtschaftslehre des Handels, Verkehrsrecht, Organisation des Speditionsbetriebes. Von sonstigen Vorlesungen seien genannt: Deutschlands Anteil am Weltverkehr, Hauptwege des Weltverkehrs, Allgemeine Verkehrsgeographie usw. — Interessenten erhalten Vorlesungsverzeichnisse und nähere Auskunft durch das Sekretariat, Düsseldorf, Achenbachstr. 51. Das Studium dauert 4 Halbjahre und schließt mit einer Diplomprüfung.

Österreich.

— **Hofrat Fulda †.** Am 30. August verschied im 62. Lebensjahre nach längerem Leiden der Hofrat im Staatsamt für Verkehrswesen Dr. Georg Cornelius Fulda, eine Persönlichkeit von reicher Erfahrung und tiefstem Wissen. Aus dem Präsidialdienste der k. k. priv. Nordbahn hervorgegangen, wurde er nach deren Verstaatlichung in das ehemalige Eisenbahnministerium berufen. Sein neuer Wirkungskreis bot ihm bald Gelegenheit, sein hervorragendes Können in maßgebender Mitarbeit bei den nachfolgenden Verstaatlichungen der großen österreichischen Privatbahnen und bei der Behandlung schwieriger Südbahnfragen auf das verdienstlichste zur Geltung zu bringen. Im Vorjahre erfolgte seine Berufung an die Spitze des Büros für Liquidierungs- und Südbahnangelegenheiten.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Bau von Lokalbahnen.** Die Abgeordneten Dr. Petersilka, Böhr und Scharnagl haben im Abgeordnetenhause einen Antrag überreicht, die Regierung solle spätestens zu Beginn der Herbstsession einen Antrag auf Erbauung der Lokalbahn Gratzen-Deutsch-Beneschau vorlegen. Die Ausarbeitung des Projektes und die Begehungskommission für diese Bahn wurde schon im Jahre 1908 vorgenommen.

Die politische Landesverwaltung in Prag hat im Auftrage des Eisenbahnministeriums für die Erbauung einer elektrisch zu betreibenden Kleinbahn von Ladowitz über Dux, Neudorf nach Ossegg die Durchführung der Trassenrevision, Stationskommission und politischen Begehung anberaumt.

Die Liechtensteinsche Herrschaft beabsichtigt den Bau einer schmalspurigen Bahn von Adamstal bei Brünn nach Josefstal über Kiritein bis zu den Lehmgruben. Der Betrieb soll mit Benzinlokomotiven erfolgen. Verfrachtet werden hauptsächlich weißer und farbiger Lehm, Phosphatdünger aus den Höhlen, verschiedene Arten von Bruchstein und Steine für Steinmetzarbeiten.

— **Entwurf des neuen Lokalgütertarifs der Staatsbahnen.** Das tschechoslowakische Eisenbahnministerium hat, wie wir dem „Globus" entnehmen, an alle Landeskulturräte und Handelskammern nachstehenden Erlaß gerichtet:

„Der neue ‚Lokalgütertarif der tschechoslowakischen Staatsbahnen', den die Staatseisenbahnverwaltung mit Gültigkeit seit vom 1. Januar 1921 einzuführen beabsichtigt, soll die Tarifvereinheitlichung des gesamten Eisenbahnnetzes, das im Betriebe der tschechoslowakischen Staatsbahnen steht, durchführen. Da die bisher auf den Strecken der tschechoslowakischen Staatsbahnen in Böhmen, Mähren und Schlesien geltenden Frachtsätze und Tarifbestimmungen andere waren als auf den Strecken derselben Eisenbahnverwaltung in der Slowakei und in Karpathorußland und andere auf den Strecken im Hultschiner Land, soll der vorbereitete Lokalgütertarif auf allen Strecken der Staatsbahnen im ganzen Staatsgebiete gleichmäßig gelten.

Dieser neue Lokalgütertarif soll im großen und ganzen auf Grund des bisher in Böhmen, Mähren, Schlesien geltenden Lokalgütertarifes der gewesenen österreichischen Staatsbahnen ausgebaut werden. Die wichtigste Änderung gegenüber diesem Tarife wird in der Tarifvereinheitlichung aller zusammenhängenden Staatsbahnstrecken der ganzen Republik in ein einheitliches Netz bestehen, für welches die Frachtsätze durchberechnet werden. . . . . Die bisherige Art einer eigenen Frachtberechnung wird nur im Verkehre mit der Strecke Klostergrab-Moldau, mit privaten Lokalbahnen und mit schmalspurigen Strecken und schließlich mit jenen Strecken beibehalten werden, welche mit den übrigen Strecken der tschechoslowakischen Staatsbahnen nicht im Zusammenhange stehen. Dagegen kann bisher das Tarifverhältnis zwischen den Staatsbahnstrecken und Privatbahnstrecken, welche im Staatsbetriebe stehen, nicht abgeändert werden, da Rücksichten auf die finanziellen Interessen sowohl des Staates als auch dieser Privatbahnen entgegenstehen.

Die Frachtsätze des neuen Tarifes sollen grundsätzlich um 50% gegenüber den Tarifsätzen der gewesenen österreichischen Staatsbahnen vom 1. Juli 1919 erhöht werden; diese Erhöhung soll aber nicht immer, sondern nach den besonderen Verhältnissen der einzelnen Tarifklassen und Warengattungen in Kraft treten. Der Ertrag dieser Erhöhung soll einerseits den Einnahmenausfall, welcher sich aus der Tarifdurchrechnung ergibt, decken, und andererseits soll er ermöglichen, daß für die einzelnen Tarifklassen oder Warengattungen, gegebenenfalls für bestimmte Relationen, die nicht mehr diese allgemeine Erhöhung ertragen würden, notwendige Begünstigungen gewährt werden könnten. Von den bisherigen Ausnahmetarifen sollen nur jene beibehalten werden, für deren Belassung gewichtige Gründe sprechen. Nach diesen Grundsätzen wurde der in der Beilage entfallene Entwurf für den neuen Lokalfrachtentarif der tschechoslowakischen Staatsbahnen ausgearbeitet. . . . ."

Nach Erläuterung der Gründe, die für die Festsetzung der Frachtsätze für die einzelnen Tarifklassen und Ausnahmetarife maßgebend waren, fährt das Eisenbahnministerium fort:

„Dieser neue Tarif wird bloß für eine Übergangszeit Gültigkeit haben, insolange die wirtschaftlichen Verhältnisse sich nicht festigen und den Ausbau eines neuen den Anforderungen der neuen Zeit voll angepaßten Tarifs nicht gestatten. Bei der Regelung des endgültigen Tarifs wird der Ausgleich einiger keineswegs ungerechtfertigter Ungleichheiten des heutigen Tarifs durch Einführung von virtuellen Längen auch für den Frachtenverkehr und gegebenenfalls durch besondere Tarifmaßnahmen für einige Übergangsstationen auf Lokalbahnen in Erwägung gezogen werden. Das Eisenbahnministerium beabsichtigt, im September d. J. eine Enquete zur Beratung über diesen Entwurf einzuberufen. Zu der Enquete werden die Vertreter der beteiligten Ministerien, der Handels- und Gewerbekammern und der Landeskulturräte eingeladen werden."

Ungarn.

— **Der Landesverband der Zivilingenieure für die Wiederaufnahme der Eisenbahnbauten.** Der Landesverband der Zivilingenieure hat sich mit einer umfangreichen Denkschrift an die Regierung gewendet, in der die in den verschiedenen Bauzweigen notwendigen dringenden Arbeiten aufgezählt werden, die mit den zur Verfügung stehenden Baustoffen durchführbar sind. Die Denkschrift enthält folgende Bauvorschläge: 22 Eisenbahnlinien mit 800 km Gesamtlänge, fünf neue Donau- und zwei neue Theißbrücken, Wiederherstellung der technisch vollendeten Theißbrücken, die während der rumänischen Besetzung gesprengt wurden; ferner die Herstellung der vollständig vernachlässigten Eisenbahnlinien und der Wasserkraftanlagen.

— **Verschmelzung der beiden Straßenbahngesellschaften Budapests.** Zwischen der Ungarischen Allgemeinen Kreditbank und der Pester Ungarischen Kommerzialbank, als den Hauptaktionären der Straßenbahn und der Stadtbahn, ist eine Vereinbarung zustande gekommen, wonach sich beide Gesellschaften mit der Aktiengesellschaft für Verkehrsunternehmungen verschmelzen. Diese Aktiengesellschaft übernimmt nur die elektrischen Linien und Anlagen der beiden Straßenbahnen, während die übrigen Liegenschaften der Straßenbahnen Eigentum der alten Gesellschaft bleiben. Über die Bedingungen der Verschmelzung sind im einzelnen noch endgültige Beschlüsse zu fassen. Insbesondere wird von den Gesellschaften eine Verlängerung der Konzession auf 90 Jahre verlangt. Über diese Frage hat sich die hauptstädtische Generalversammlung schlüssig zu machen.

— **Unterstützung der Eisenbahner.** Den infolge der ins Ungemessene gestiegenen Preise aller Lebensbedürfnisse schwer betroffenen Eisenbahnangestellten wurde auf Vorschlag der Direktion der Wert der während vier Monate unterbliebenen Naturalienbegünstigung in bar ausgezahlt. Außerdem hat die Direktion den monatlichen Teuerungsbeitrag vom 1. August d. J. ab über das Doppelte des bisherigen erhöht. Die Versorgung der Eisenbahnangestellten mit Nahrungsmitteln und Heizmaterial zu begünstigten Preisen wurde nach einer Ministerialverordnung bis Ende d. J. verlängert.

— **Schmalspurige Eisenbahn Debrecen-Nádudvar.** Eine aus wirtschaftlichen Interessenten bestehende Gruppe beabsichtigt, von Debrecen bis Nádudvar eine schmalspurige Eisenbahn in der Länge von 40 km zu bauen.

Südslawisches Gebiet.

— **Eisenbahnbau.** Im Retschitztal bei Tüffer liegt das Kohlenbergwerk Hudajama, welches außer Betrieb war und nunmehr von der Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft wieder ausgebeutet werden wird. Dazu soll eine nach der etwa 6 km entfernten Bahnstation Tüffer führende Förderbahn dienen, deren Bau bereits begonnen worden ist. Gegenüber vom Thermalbad muß ein Tunnel gebohrt werden, der schon demnächst fertiggestellt sein wird.

Übrige europäische Länder.

— **Eine Postuntergrundbahn in London.** Während des Krieges ist in London eine 10,5 km lange unterirdische Röhrenbahn für Postzwecke von Paddington nach Whitechapel erbaut worden. Die Tunnelröhre hat auf der freien Strecke einen Durchmesser von 2,75 m. In ihr liegen zwei Gleise von 61 cm Spurweite. An den Haltestellen, die sich unter den Postämtern befinden, sind die beiden Gleise in zwei Einzeltunneln untergebracht und so weit auseinandergezogen, daß zwischen ihnen Aufzüge, Rutschen und sonstige Fördervorrichtungen für die Postgüter sowie Überwachungskabinen eingebaut werden konnten. Die Tunnelröhre ist an diesen Stellen bis auf 7,5 m Durchmesser erweitert. Der Entwurf und der Bau des neuen Posttunnels wurden dadurch erschwert, daß er stellenweise parallel zu anderen Untergrundbahnen verläuft, stellenweise diese kreuzt. Aus diesem Grunde, und um den Hauptsträngen

der städtischen Entwässerungsanlagen aus dem Wege zu gehen, ist für den Posttunnel eine Tiefenlage von 8,5 bis 26,5 m unter der Straßenoberfläche gewählt worden. Die Züge sollen im Tunnel ohne Führer verkehren, sie sollen also ferngesteuert werden. Infolgedessen bedarf es keiner Signaleinrichtungen. Der nötige Zugabstand und damit die Sicherheit des Betriebes wird dadurch gewahrt, daß die Strecke stromlos ist, wenn der Zug sie nicht befahren darf. Der Entwurf für diese Betriebsform ist von der Postverwaltung ausgearbeitet und auf einer Versuchsanlage, deren Krümmungs- und Steigungsverhältnisse der Wirklichkeit entsprachen, in Woolwich erprobt worden. Die Anlage war vor dem Kriege mit 950 000 £ veranschlagt, wovon 700 000 £ auf die festen Anlagen, also die Tunnel und Haltestellen entfielen. Infolge der durch den Krieg hervorgerufenen Überteuerung hat dieser Betrag wiederholt erhöht werden müssen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Staatsbahndirektion Villach. Vom 15. September 1920 ab ist die zwischen den Stationen Hermagor und Rattendorf-Jenig in Kilometer 34,5/6 der Linie Arnoldstein-Kötschach-Mauthen gelegene Haltestelle Postran für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 100 vom 2. September 1920 an alle Vereinsverwaltungen, betreffend: Vereinsversammlung und Bericht über die geschäftliche Tätigkeit im Verein (abgesandt am 10. September d. J.);

Nr. I 105 vom 6. September 1920 an sämtliche am VRV. vor Kriegsausbruch beteiligt gewesenen Verwaltungen, betreffend die Restabrechnung aus dem Vereinsreiseverkehr (zu unserm Rundschreiben vom 13. April 1920 Nr. I 141) (abgesandt am 10. September d. J.);

Nr. III 142 vom 2. September 1920 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Beiträge zur Bestreitung der Kosten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (abgesandt am 11. September d. J.);

Nr. V 125 vom 3. September 1920 an sämtliche Vereinsverwaltungen mit Ausnahme der Preuß.-Hess. Eisenbahndirektionen, betreffend: Austausch der Geschäftsberichte der Vereinsverwaltungen (abgesandt am 10. September d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 8. September d. J. verstarb nach langem Leiden der Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts Helmstedt

Herr Regierungs- und Baurat

Ernst Schultze.

Der Entschlafene hat der Eisenbahndirektion Magdeburg seit dem Jahre 1904 angehört und sich während dieser langen Dienstzeit durch seine Pflichttreue und echt deutsche Dienstauffassung die Liebe und Achtung seiner Mitarbeiter erworben. Wir betrauern in dem Dahingeschiedenen einen lieben Kollegen, der durch sein reiches Wissen, seinen graden, offenen Charakter und seinen Eifer im Dienst sich stets auszeichnete. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Magdeburg, den 9. September 1920. (865)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Eisenbahndirektion und der Eisenbahnämter.

2. Güterverkehr.

Tfv. 1504. Staats- und Privatbahn-Tierverkehr. Tarif Teil II.

Mit Gültigkeit vom 20. September d. J. ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.G.Bl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen, sowie das Auskunftsbüro in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz. (868)

Elmshorn, den 10. September 1920.
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.
Die Direktion.

Tfv. 200. Gemeinschaftliches Heft C Ib (Stationstariftafeln usw.).

Mit Gültigkeit vom 20. September d. J. ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.G.Bl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz. (867)

Elmshorn, den 10. September 1920.
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.
Die Direktion.

Preußisch-Hessisch-Bayerischer und Westdeutsch-Südwestdeutscher Tierverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit sind Flensburg-Weiche und Niebüll in die obigen Tarife einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Altona, den 9. September 1920. (864)
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Bröckel (Kr. Celle), Nienhagen (Kr. Celle), Wathlingen und Ütze in die Tarifhefte 1, 2 und 4 und die Tarifpunkte Hassum Grenze und Herzogenrath Grenze in die Tarifhefte 5, 6 und 8 einbezogen. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen und in der nächsten Nummer des gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeigers.

Frankfurt (Main), 8. September 1920.
Eisenbahndirektion. (869)

Tfv. 86. Binnen-Gütertarif der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn. Teil II.

Am 20. September 1920 gelangt der Nachtrag VIII zum Gütertarif für den Binnenverkehr vom 2. Januar 1917 zur Einführung. Derselbe enthält eine neue Kilometertariftabelle, durch welche sämtliche Frachtsätze Erhöhungen erfahren. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (R.G.Bl. 1914, Seite 455.) (866)

Elmshorn, den 10. September 1920.
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.
Die Direktion.

Deutsch-dänischer Tierverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit erhalten die Stationen Flensburg-Weiche und Niebüll des Direktionsbezirks Altona Schnittfrachtsätze für die Ladungsklassen 3 und 4. Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen. (863)

Altona, den 8. September 1920.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 15. September 1920 ab wird die Station Krozingen-Kyanisieranstalt in das Tarifheft 1 aufgenommen. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der früheren preuß.-hess. Staatseisenbahnverwaltung.

Breslau, den 6. September 1920. (870)
Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 68. Berlin, den 18. September 1920 LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.
Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen,** beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.
Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 16 M. für das Vierteljahr bezogen werden.
Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 80 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 90 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.
Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.
Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24.
Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 68. Berlin, den 18. September 1920. LX. Jahrgang.

Inhalt:

Ueber den Geschäftsbetrieb bei den Eisenbahnstationskassen.

Von F. A. Krefter, Eisenbahninspektor, Münster i. W.

Ein Erlaß des Reichsverkehrsministeriums (Zweigstelle Preußen-Hessen) vom 30. Juni 1920 befaßt sich mit der Geschäftslage bei den großen und größeren Stationskassen. Aus zahlreichen Berichten der Eisenbahndirektionen entnimmt das Ministerium, daß bei vielen Kassen eine derartige Unordnung herrscht, daß schleunige Abhilfe dringend nottut. In dem Erlasse heißt es wörtlich: „Nach den Berichten sind unaufgeklärte Fehlbeträge an der Tagesordnung; die Tagesabschlüsse werden nicht immer gemacht; vielfach scheint der Kassenverwalter jede Übersicht über die Kasse verloren zu haben. Es ist nicht zu verkennen, daß die Stationskassengeschäfte durch die Einführung der wöchentlichen Lohnzahlung, die Zahlung der häufigen Gehaltsvorschüsse, die fortwährenden Änderungen der Teuerungszulagen und manches andere einen gewaltigen Zuwachs erfahren haben, wodurch es auch sonst guten Kassenverwaltern schwer fallen mag, Ordnung in der Kasse zu halten. Dazu kommt der neu eingeführte Steuerabzug, wodurch wiederum den Kassen eine erhebliche Geschäftserschwernis zugewachsen ist.

Gleichwohl muß von den Kassenverwaltern verlangt werden, daß sie mit allen ihnen zu Gebote stehenden Kräften auf unbedingte Ordnung in ihrer Kasse halten, und die Eisenbahndirektion muß durch entsprechende Maßnahmen helfen, daß der Kassenapparat in ungestörter Tätigkeit bleibt und zuverlässig arbeitet. Geschäftsüberlasteten Kassenverwaltern muß rechtzeitig Arbeitsbeihilfe gegeben werden, unsicheres und unzuverlässiges Arbeiten darf nicht geduldet werden. Es wird von hier aus auf Vereinfachung der Kassengeschäfte Bedacht genommen werden. Anregungen hierzu würden erwünscht sein."

Zur näheren Prüfung von Vereinfachungsmöglichkeiten hat das Ministerium einen Ausschuß eingesetzt, der Mittel und Wege ausfindig machen soll, wie eine Besserung in den Kassengeschäften herbeigeführt werden kann.

Die Gründe, die das Ministerium für die Unordnung in den Kassen angegeben hat, sind nur zum Teil zutreffend. Gewiß tragen die außerordentlich vermehrten Zahlungen und außerdem die papierenen Zahlungsmittel erheblich zu der Geschäftserschwernis in den Stationskassen bei, wesentlicher jedoch ist die Tatsache, daß Kassenräume und Personal dem seit zehn Jahren um das Zehn- bis Zwölffache gestiegenen Geld- und Geschäftsverkehre nicht entfernt angepaßt sind. Während die Hauptkassen durch Übertragung eines Teiles ihrer Geschäfte auf die Stationskassen sich immerhin entlasteten, wuchs der Betrieb der letzteren derartig an, daß dem Kassenverwalter mangels geeigneter Geschäftsräume und brauchbarer Kassenbeamten die Übersicht allmählich verloren ging. Die Vorschrift, daß Zahlungen in der Regel nur im Kassenraum stattfinden sollen, hat sich schon längst nicht mehr durchführen lassen. Die Gehälter und Löhne müssen teils von den Dienststellenvorstehern, teils von Beamten der Stationskasse in anderen — oft für Zahlungen ungeeigneten — Räumen gezahlt werden. Da im Kassendienst ausgebildete Beamte in genügender Zahl nicht vorhanden sind, ist es unvermeidlich, daß auf Bedienstete zurückgegriffen wird, denen es an Erfahrung und Geschick fehlt. Ein weiterer Übelstand für den Kassenbeamten besteht darin, daß bei der Häufigkeit der Zahlungen oft fehlerhaft aufgestellte oder mangelhaft nachgeprüfte Rechnungen von den Dienststellen bei der Stationskasse eingehen.

Solange es sich um eine einfache Stationskasse, also um eine Kasse handelt, die nur die Kassengeschäfte der eigenen Station zu besorgen hat, sind die Mängel und Erschwernisse leichter zu ertragen, sobald aber eine Mutter- oder Sammel-Stationskasse in Frage kommt, die täglich noch zahlreiche Ablieferungen der angeschlossenen Stationskassen oder der Tochterkassen zu verrechnen und daneben die eigentlichen Stationskassengeschäfte für die kleineren Kassen zu besorgen hat, wird der Verwalter einer größeren Stationskasse von der Fülle der Geschäfte erdrückt. Er kann nicht für die Richtigkeit der Kasse und die ordnungsmäßige Führung der Geschäfte und namentlich auch nicht für die beim Abschluß der Kasse sich zeigenden

Fehlbeträge verantwortlich gemacht werden, weil er den gesamten Geschäftsbetrieb garnicht mehr übersieht. Ob er einige Kräfte mehr oder weniger beschäftigt, spielt dabei keine Rolle, weil er nach den gegenwärtigen Vorschriften für die Handlungen und Unterlassungen des Kassenpersonals mitverantwortlich ist und etwaige Fehlbeträge allein zu vertreten hat.

Wie ist hier nun bei den großen Stationskassen Wandel zu schaffen? Das Hauptgewicht ist auf die Entlastung des Kassenverwalters, der jetzt Dienststellenvorsteher, Kassierer und Buchhalter in einer Person ist, zu legen. Wenn der Kassenverwalter für die Richtigkeit der Kasse verantwortlich sein soll, können ihm neben der Leitung der Dienststelle und der Überwachung des Zahlgeschäftes weder umfangreiche Auszahlungen noch Buchhaltereiarbeiten übertragen werden.

Als Buchhaltereiarbeit muß aber die Führung des Stationskassenbuches und der Nebenbücher gelten. Da andererseits der Kassenverwalter als allein verantwortlicher Leiter über jede Ein- und Ausgabe unterrichtet sein muß, sind Einrichtungen zu treffen, die zwar wesentlich einfacher als die dem Kassenverwalter bisher obliegende Buchführung, aber wiederum so gestaltet sind, daß der Oberkassenvorsteher die Verwaltung der Kasse in der Hand behält und infolgedessen auch für ihre Richtigkeit verantwortlich gemacht werden kann. Zu dem Zwecke sind einzuführen:

1. ein als Kladde zu führendes Barkassen-Einnahme- und Ausgabebuch einfachster Art (siehe Anl. I),
2. ein Belege-Kontrollbuch (siehe Anl. II) und
3. ein Belege-Einnahme- und Ausgabebuch (siehe Anl. III).

Das Buch zu 1 wird von dem Kassenverwalter geführt, die Führung der Bücher zu 2 und 3 kann unter Aufsicht des Kassenverwalters einem anderen Beamten übertragen werden.

Der Geschäftsgang bei einer großen Stationskasse gestaltet sich, soweit der Kassenbetrieb in Frage kommt, dann im allgemeinen folgendermaßen: Der Verwalter der Stationskasse nimmt sämtliche baren Einnahmen (Ablieferungen der Abfertigungskassen der eigenen Station und der Tochterkassen, Vorschüsse, Einzahlungen anderer Dienststellen und von Privaten), nachdem sie von einem als Geldzähler bestimmten Kassendiener nachgezählt worden, unter eigenen Verschluß und bucht sie in der Barkassenkladde; er bestätigt den Empfang mit einem zweiten Beamten (in der Regel seinem Vertreter), der die weiteren Einzelbuchungen vornimmt. Sämtliche Zahlungsaufträge gehen zunächst an den Kassenverwalter. Dieser versieht sie mit dem Eingangsstempel, veranlaßt ihre Eintragung in das Belege-Kontrollbuch und überweist sie, nachdem Kontrollnummer und Zahlstelle auf Auftrag vermerkt sind, der vorgesehenen Zahlstelle. Jede Zahlstelle (die einzelnen Zahlschalter werden als solche bezeichnet) erhält mit den Zahlungsaufträgen gleichzeitig den auszuzahlenden Geldbetrag, der vom Geldzähler vorgezählt und vom Kassenverwalter in der Kassenkladde verausgabt wird. Sämtliche den Zahlstellen überwiesenen Zahlungsaufträge gelten mit dem Augenblicke der Überweisung an die Zahlstelle als gezahlte Belege, sind in dem Belege-Kontrollbuch auszutragen und in dem Belege-Einnahme- und Ausgabebuche in Zugang zu bringen.

Die Zahlstelle hat nach beendeter Zahlung entweder den vollständig erledigten Auftrag oder den nur zum Teil gezahlten Beleg mit dem rückständigen Geldbetrag an den Kassenverwalter zurückzuliefern. In der Regel bleiben die Aufträge bis zur vollständigen Erledigung bei der Zahlstelle. Für den Fall der Ablieferung nur teilweise gezahlter Belege an den Kassenverwalter vereinnahmt dieser die nicht gezahlten Beträge wieder in der Kassenkladde und verausgabt sie gleichzeitig in dem Belege-Einnahme- und Ausgabebuch. Die der eigenen Hauptkasse oder der fremden anzurechnenden Belege sind außer im Stationskassenbuche auch im Belege-Einnahme- und Ausgabebuch in Ausgabe zu stellen. Der

Kassenkladde. Anl. I.

Lfd. Nr.	der Einnahme: Tag	Zahler	Gegenstand	Betrag ℳ	₰	Lfd. Nr.	der Ausgabe: Tag	Empfänger	Gegenstand	Betrag ℳ	₰
			Bestand v. 31/8. 20 . . .	70 249	40						
1	1/9	F. A. Mstr.	Ablieferung	10 000	—	1	1/9	Zahlst. I	Lohnzahlung	30 400	30
2	„	Bf. Roxel	„	800	—	2	„	„ II	Nebengebühren	20 500	70
3	„	Eila. Mstr.	„	9 000	—	3	„	Postscheckamt	Kontoauffüllung	10 000	—
4	„	Bm. I Mstr.	Verkaufserlös	750	60	4	„	Zahlst. III	Leistungen u. Lieferung.	9 410	37
			Zus.:	90 800	—					70 311	37
			ab Ausg.:	70 311	37						
			Bleibt Barbestand:	20 488	63						

Belegekontrollbuch. Anl. II.

Lfd. Nr.	der Belege: Eingang	Anweisungsstelle	Gegenstand	Zahltag	Zahlstelle	Lfd. Nr.	der Belege: Eingang	Anweisungsstelle	Gegenstand	Zahltag	Zahlstelle
1	1/9	Hauptk. Mstr.	Unterstützungen	2/9	I						
2	„	B. A. I. Mstr.	Leistungen u. Lieferungen	3/9	III						
3	„	V. A. Mstr.	Ersatzleistungen	„	II						

Belege-Einnahme- und -Ausgabebuch. Anl. III.

Lfd. Nr.	der Belege: Eingang	Zahlstelle	Gegenstand	Betrag ℳ	₰	Lfd. Nr.	der Belege: Ausgang	Empfangsstelle	Gegenstand	Betrag ℳ	₰
			Bestand am 31/8. 20 . .	740 280	90						
1	1/9	I	Löhne	49 720	10	1	5/9	Hauptk. Mstr.	Abl.-Schein Nr. 5	340 710	20
2	„	II	Leistungen	27 730	25	2	„	„ „	„ „ 6	32 748	30
3	„	III	Ruhegehälter	40 735	10	3	10/9	„ Cassel	„ „ 8	5 790	40
			Zus.:	858 466	35					379 248	90
			hiervon Ausg.:	379 248	90						
			Bleibt Bestand:	479 217	45						

Kassenverwalter hat täglich bei der Anfertigung des Kassenabschlusses den Bestand an bezahlten Belegen nach dem Belege-Einnahme- und Ausgabebuch festzustellen.

Durch die Einrichtung wird erreicht, daß

1. der Kassenverwalter mit der Gesamtkasse von den laufenden Zahlgeschäften unabhängig gemacht und in die Lage versetzt wird, seine Kasse leichter zu übersehen und abzuschließen,
2. der Gesamtbetrag der gezahlten Belege in kurzer Zeit und leicht festzustellen ist und
3. die Fehler und Unstimmigkeiten örtlich begrenzt und eher aufgeklärt werden können.

Ob und in welchem Umfange der Verwalter einer großen Stationskasse die Bank- und Postschecks selbst auszufertigen und zu verbuchen sowie sich an der Erledigung des Schriftwechsels zu beteiligen hat, könnnen nur die Verkehrsämter nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse bestimmen.

Als weitere Entlastung des Verwalters einer Stationskasse (und das gilt sowohl für die großen als auch für die kleineren) muß darauf Bedacht genommen werden, die Einrichtung der Tochterkasse auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken. Es gibt zurzeit Mutter-Stationskassen, denen 30 und mehr Tochterkassen zugeteilt sind. Die Abwicklung der Stationskassengeschäfte für die Tochterkassen verlangt viel Zeit und Mehrarbeit (u. a. doppeltes Zählen der Vorschüsse und der Ablieferungen), sie stellt namentlich beim Abschluß des Monats große Anforderungen an den Kassenverwalter. Die kleinen Bahnhöfe können ihre Stationskassengeschäfte sehr gut selbst erledigen, ohne daß es deshalb einer Personalvermehrung bedarf, während die großen Stationskassen durch die Verminderung ihrer Geschäfte mehr Personal sparen, als die Hauptkasse infolge der für sie entstehenden Mehrarbeit an Kräften mehr benötigt.

Die Barablieferungen sind mittels Zahlkarte auf das Postscheckkonto der Hauptkasse einzuzahlen, so daß für die Hauptkasse nur die Führung einer weiteren Reihe von Stationskonten in Frage kommt.

Zur Besserung der Verhältnisse der großen und größeren Stationskasse dienen also folgende Mittel:

1. Vergrößerung und bessere Einrichtung der Stationskassenräume,
2. Verwendung nur im Kassendienste ausgebildeter Kräfte,
3. sorgfältige Aufstellung der Belege durch die Dienststellen und zuverlässige Prüfung durch die Rechnungsprüfer,
4. Verringerung der Geschäfte der großen Stationskassen durch Umwandlung der Tochterkassen in selbständige Stationskassen und
5. Entlastung des Kassenverwalters nach den vorstehend gegebenen Richtlinien.

Die Tätigkeit der Eisenbahn-Verkehrskontrollen II.

Von den Eisenbahn-Obersekretären **Eimer** und **Kautschke** bei der Verkehrskontrolle II Darmstadt.

Anknüpfend an unsere Ausführungen in der Nr. 51 vom 21. Juli 1920 dieser Zeitung wollen wir versuchen, die Tätigkeit der Verkehrskontrollen II in eingehenderer Weise zu beschreiben, weil dieses im Rahmen des Eingangs erwähnten Artikels aus Mangel an Zeit und wegen der fehlenden Unterlagen nicht möglich war. Wir glauben hiermit eine Pflicht gegenüber den Verkehrskontrollen zu erfüllen, weil nach unseren langjährigen Beobachtungen bei der Mehrzahl der Beamten des inneren Dienstes sowohl, als auch bei den Außenbeamten der Eisenbahnverwaltung, der Tätigkeit der Verkehrskontrollen nicht die Würdigung zuteil wird, die ihr nach der Art und Wichtigkeit für die Sicherung der Verkehrseinnahmen gebührt.

Wir schicken hierbei voraus, daß wir im Verlaufe unserer langjährigen Dienstzeit nicht einseitig bei der Verkehrskontrolle II beschäftigt, sondern beide in den verschiedensten Zweigen des Eisenbahndienstes tätig gewesen, und daher sehr wohl in der Lage sind, die verschiedenartigen Tätigkeiten im Eisenbahndienst gegeneinander abzuwägen. Unseren Ausführungen liegen naturgemäß die Verhältnisse bei der Verkehrskontrole II Darmstadt zugrunde.

Betrachten wir also die Tätigkeit in den Verkehrskontrollen II, so finden wir zunächst, wie hier täglich das umfangreiche Rechnungswerk, das mit den Zügen eintrifft, mit Handwagen herangeschafft und nach erfolgter Sichtung den einzelnen Verkehrsgruppen und von diesen den in den Gruppen beschäftigten Beamten zugeteilt wird. Die außerdem einlaufenden Schriftstücke von auswärtigen Kontrollen (des In- und Auslandes), von Abfertigungsstellen, von den vorgesetzten Eisenbahndirektionen usw. betragen im Tagesdurchschnitt 800 bis 1000 Stück, so daß ein Beamter einige Stunden täglich damit beschäftigt ist, sie zu öffnen, zu sichten und für die Gruppen geordnet dem Vorstand der Kontrolle vorzulegen, von dem sie den bearbeitenden Beamten zugeteilt werden. Der die Sichtung der Eingänge vornehmende Beamte muß die einzelnen Verkehrsgruppen und ihre Zuständigkeit genau kennen, weil andernfalls Fehlleitungen und zeitraubende, vermeidbare Arbeiten entstehen. Je nach dem Geschäftsumfange der einzelnen Verkehrskontrollen II kommen 140, 150, 200 und mehr Beamte in Frage. In den Verkehrsgruppen erfolgt die geschäftsmäßige Bearbeitung des Versand- und Empfangsrechnungswerks und der Austausch des Rechnungswerks mit den fremden Verkehrskontrollen. Für den Reichsbahnverkehr kommen 17 und für den deutschen Privatbahnverkehr etwa 75 bis 80 Verkehrskontrollen in Frage.

Welchen Umfang das Feststellungsgeschäft beispielsweise bei der Verkehrskontrolle II Darmstadt hat, möge aus folgenden Zahlen ersehen werden.

A. Im Binnenverkehr des Kontrollbezirks Frankfurt (M), umfassend die Direktionsbezirke Frankfurt (M) und Mainz mit 710 Abfertigungsstellen, sind rund 35 000 Stationsverbindungen mit rund 160 000 Frachtbriefpositionen,

B. im Wechselverkehr des Kontrollbezirks Frankfurt (M) mit dem Kontrollbezirk Köln, umfassend die Direktionsbezirke Köln, Essen und Saarbrücken, sind rund 15 000 Stationsverbindungen mit rund 45 000 Frachtbriefpositionen zu vergleichen und festzustellen.

Die Verkehrskontrolle II muß die Verfolgung und Aufklärung der bei dem Feststellungsgeschäft sich ergebenden Unterschiede, die Frachtennachprüfung und die Erstellung der Änderungsnachweisungen für die sich hierbei als notwendig erweisenden Nacherhebungen zu wenig erhobener und die Erstattungen zuviel erhobener Beträge vornehmen. In den Verkehrsgruppen sind außerdem die Ursprungszahlen über die von den einzelnen Stationen in den einzelnen Rechnungsmonaten erhobenen Frankaturen aus dem Versand, die abgefertigten Nachnahmen aus dem Versand und die erhobenen Überweisungen aus dem Empfang zusammenzustellen und der Buchungs-(Soll-)Abteilung zuzuleiten.

Welche Arbeit bei dem Feststellungs- und Prüfungsgeschäft den Verkehrskontrollen erwächst, mögen folgende Zahlen beweisen. Bei der Verkehrskontrolle II Darmstadt, die den Kontrollbezirk Frankfurt (M), umfassend die Eisenbahn-Direktionsbezirke Frankfurt (M) und Mainz, zu bearbeiten hat, sind neben den *unzähligen* Verfolgschreiben wegen sich ergebender Unregelmäßigkeiten bei dem Feststellungsgeschäft (die Verfolgschreiben zählen nach Tausenden, allein bei den Bahnhöfen in Frankfurt (M) betragen sie monatlich etwa 600 Stück) im Kalenderjahre 1919 erforderlich geworden:

a) rund 10 000 Übertragungen von Kassenposten aus den unrichtigen in die richtigen Verkehre, verursacht durch Buchungsfehler der Güterabfertigungen,
b) rund 37 500 Änderungsnachweisungen infolge unrichtiger Gewichtsangaben, falscher Tarifierung, unrichtiger Frachtberechnung und irriger Verrechnung in den einzelnen Verkehren.

Bei der Vornahme der Übertragungen mußten die Beamten der einzelnen Verkehrsgruppen die 10 000 Kassenposten in der Weise regeln, daß die in dem einen Verkehr unrichtig nachgewiesenen Posten in den Versand- und Empfangsbüchern gestrichen und in die richtigen Versand- und Empfangsbücher des anderen Verkehrs übertragen wurden. Wegen der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit mußten diese Übertragungen zumeist im persönlichen Verkehr der zuständigen Beamten ausgeführt werden. Die einzelnen Posten mußten hiernach von jedem beteiligten Verkehr in dem Änderungsbuch vorge-

merkt werden. Über sämtliche in einem Verkehr und Rechnungsmonat aufgekommenen Übertragungen mußte nach Abschluß der Ursprungszahlen eine Zusammenstellung für die Buchungs-(Soll-)Abteilung gefertigt werden.

Die 37 500 Änderungsnachweisungen enthielten zum Teil 1 bis 30 Einzelposten. Neben der zeitraubenden Anfertigung der Änderungsnachweisungen mußten diese in die Änderungsbücher der einzelnen Verkehre, sowie in das Hauptänderungsbuch der Buchungs-(Soll-)Abteilung eingetragen werden. Für jeden Verkehr mußte, in gleicher Weise wie bei den Übertragungen, für jeden Rechnungsmonat ein Auszug aus dem Änderungsbuch als Anlage zu den Ursprungszahlen angefertigt werden. Welche Arbeit hierbei den in der Verkehrskontrolle II Darmstadt beschäftigten Beamten erwachsen ist, bedarf nach den angegebenen Zahlen wohl keiner näheren Darlegung. In der Buchungs-(Soll-)Abteilung werden die in den Verkehrsgruppen aufgestellten Ursprungszahlen (Frankaturen und Nachnahmen des Versandes, Erhebungen im Empfang und die durch das Nebengebührenbuch verrechneten Nebengebühren) mit den in den Hauptzusammenstellungen für die einzelnen Verkehre nachgewiesenen Beträgen verglichen und endgiltig festgestellt. Bei der Verkehrskontrolle II Darmstadt kommen hierbei allmonatlich 710 Abfertigungskassen in Frage, und es ist für jede einzelne Kasse der Abschluß zu dem Auszug aus dem Abrechnungs- bzw. Güterkontrollbuch zu fertigen. Bei diesen Abschlüssen müssen die Übertragungen und die den Kassen zugefertigten Änderungsnachweisungen berücksichtigt werden. Hiernach sind die Sollisten für die Stationskassen und die Hauptkassensolliste zu fertigen. Die ersteren setzen fest, welche Beträge aus dem Güter-, Fahrzeug-, Leichen- und Tierverkehr jede Stationskasse an Einnahmen der eigenen Abfertigungskassen und der ihr angegliederten Stations- und Abfertigungskassen für den Rechnungsmonat an die vorgesetzte Hauptkasse abzuliefern hat. Die Hauptkassensollisten sind für jede zum Kontrollbezirke gehörende Eisenbahnhauptkasse anzufertigen und müssen das Ablieferungssoll sämtlicher Stationskassen des Eisenbahndirektionsbezirks enthalten.

Jede Verkehrsgruppe hat für jeden Rechnungsmonat einen Verkehrsabschluß für die Buchungsabteilung anzufertigen, getrennt nach „Soll" und „Ist", unter Zergliederung der Einzelbeträge nach Anordnung des Vordrucks. Soll und Ist müssen übereinstimmen. Am Fuße des Frachtabschlusses sind die Frachtanteile und die Nebenerträge für die einzelnen Positionen des Titels 2 des Etats getrennt anzugeben.

Die Buchungsgruppe weist diese Verkehrsabschlüsse in einer Zusammenstellung nach, die als Unterlage für die Anweisungen zur Verrechnung der Einnahmen beim Titel 2 des Etats dient. — Zu einer der hauptsächlichsten Arbeiten der Buchungsgruppe gehört die monatliche Abwicklung des bei der Hauptkasse zu führenden Bruttokontos und die Aufstellung der erforderlichen Kassenanweisungen.

Die Buchungsgruppe hat ferner für die nach der Wirtschaftsordnung zum 15. des folgenden Monats an die Geheime Kontrolle der Eisenbahnabteilungen des Ministeriums einzusendende Nachweisung der monatlichen Betriebsergebnisse die Unterlagen für Titel 2 der Einnahmen zu liefern, die spätestens am 14. jedes Monats der kontrollführenden Direktion vorzulegen sind.

Zu den nach der Wirtschaftsordnung am 5. September, 5. Dezember und 5. Februar jedes Jahres von den Eisenbahndirektionen zu erstattenden Finanzberichten über die voraussichtlichen finanziellen Ergebnisse der Betriebsverwaltung des laufenden Etatsjahres sind die voraussichtlichen Einnahmen des Titels 2 nach Vorschrift der Verkehrskontrollordnung zu schätzen. Die Angaben sind zu den vorgeschriebenen Fristen der kontrollführenden Direktion vorzulegen. Zum Etatsvorbericht und Etatsentwurfe sind die Beiträge für Titel 2 und Titel 3, Pos. 4 der Einnahmen, sowie Titel 10, Pos. 4 der Ausgaben nach den hierüber erlassenen besonderen Vorschriften zu liefern.

Eine nicht unwesentliche Arbeit ist den Verkehrskontrollen durch die Einführung der Güterverkehrssteuer und der Umsatzsteuer erwachsen. Zu ihrer Berechnung müssen die früher in einer Summe in den Verkehrsabschlüssen angegebenen Frachtanteile getrennt für Kohlen und übrige Güter aufgeführt werden. Ebenso müssen die vereinnahmten Nebengebühren getrennt werden nach a) abgabepflichtigen, b) abgabefreien. Die hiernach von der Verkehrskontrolle II zu berechnenden Steuerbeträge sind auf Grund der monatlichen Berechnungen der zuständigen Steuerbehörde zuzuführen.

An statistischen Arbeiten sind von der Verkehrskontrolle II zu fertigen:

a) Aufzeichnungen für die „Statistik der Güterbewegung auf deutschen Bahnen" (Güterbewegungsstatistik),
b) Unterlagen für die Statistik der finanziellen Ergebnisse der direkten Güterverkehre,
c) Unterlagen zum Verkehrsbericht (Übersicht über die vorläufig ermittelten Ergebnisse aus dem Güterverkehr),
d) Unterlagen zum Betriebsbericht (Statistischer Nachweis Nr. 19 über den Güter- und Tierverkehr einschließlich des Dienstgutverkehrs der zum Kontrollbezirk gehörenden Eisenbahndirektionen).

Namentlich die Güterbewegungsstatistik ist von Wichtigkeit. Aus ihr soll der Austausch der Güterarten zwischen den einzelnen Verkehrsgebieten hervorgehen. Die Handelskammern legen auf diese Statistik ganz besonderen Wert. Sie dient zu Tarifzwecken und zur Auffindung der Quellen für die Versorgung der Verkehrsbezirke mit Rohstoffen und Nahrungsmitteln, mithin ist sie für die Beurteilung volkswirtschaftlicher Fragen eine sehr wichtige Unterlage.

Seit 1. Januar 1917 sind den Verkehrskontrollen etwa zwei Drittel aller Frachterstattungsanträge, die früher von den Beamten der Verkehrsbüros der Eisenbahndirektionen bearbeitet wurden, durch den Ministerialerlaß zur zuständigen Erledigung übertragen worden. In Folge hiervon mußten im Kalenderjahre 1919 von der Verkehrskontrolle II Darmstadt insgesamt 6800 Frachterstattungsanträge erledigt werden. Für die ersten sieben Monate des Kalenderjahrs 1920 sind bereits rund 6000 Frachterstattungsanträge erledigt worden. Hierzu kommen noch die von den Eisenbahndirektionen angeforderten etwa 2500 Verrechnungsnachweise für die in deren Zuständigkeit zu erledigenden Frachterstattungsanträge.

Inwieweit eine Verkehrskontrolle II noch mit außergewöhnlichen Arbeiten belastet werden kann, möge folgendes Beispiel zeigen: Am 30. September 1918 sind die bis dahin bestandenen süddeutsch-österreich.-ungarischen Gütertarife aufgehoben worden. Während der direkte Verkehr nach Ungarn vom 1. Oktober 1918 ab gänzlich aufgehoben wurde, ist für den Verkehr nach Österreich ein ab 1. Oktober 1918 giltiger Nottarif für verhältnismäßig wenige direkte Stationsverbindungen eingeführt worden. Die Mehrzahl der Abfertigungen hat jedoch hiervon keine Notiz genommen, sondern fortgesetzt in unzulässiger Weise nach dem alten Tarif abgefertigt. Die Folge hiervon war, daß die sämtlichen unzulässigen, direkten Kartierungen aufgehoben und die nachträglichen gebrochenen Abfertigungen bis und ab deutsch-österreichische Grenzstation von der Verkehrskontrolle II Darmstadt veranlaßt und die Vornahme der Neuabfertigungen überwacht werden mußte. Die Verkehrskontrolle mußte infolgedessen nach dem 1. Oktober 1918 bis zum 31. März 1919, mit welchem Tage der direkte Verkehr nach Österreich ebenfalls aufgehoben wurde, 251 Umbehandlungen vornehmen lassen. Obwohl den einzelnen Abfertigungen genau vorgeschrieben wurde, daß sie die ursprünglich den Sendungen beigegebenen direkten Frachtkarten mit besonderen Begleitschreiben an die Grenz-Umbehandlungsstationen schicken und diese zur Weiterabfertigung nach den Zielstationen veranlassen sollten, haben zahlreiche Abfertigungen sich darauf beschränkt, die Neuabfertigungen in die Versandbücher einzutragen und alles andere zu unterlassen. Die Folge hiervon war, daß die angeordneten Neuabfertigungen mit Umbehandlung unterblieben sind und auf eingegangene Erinnerungen der österreichisch-ungarischen Einnahmekontrollen erneut angeordnet werden mußten. Andere Abfertigungen wiederum nahmen die angeordneten Neuabfertigungen sachgemäß vor, unterließen es jedoch, in ihren Hilfsabrechnungsbüchern bei den ihnen auf die ursprünglichen direkten Karten abgesetzten Frankatur- und Nachnahmebeträgen entsprechenden Vermerk zu machen, daß die Posten durch die nachträgliche Umbehandlung ihre kassenmäßige Erledigung gefunden hatten. Nach Monaten wurden dann die Güterabfertigungen bei den Verkehrsämtern vorstellig und gaben an, für die abgesetzten Beträge noch keine Gegenbelastung bzw. Gutschrift erhalten zu haben. Die Verkehrskontrolle II mußte sodann aus ihren Arbeitslisten und Änderungsbüchern die erforderlichen Feststellungen machen und den Verkehrsämtern den Nachweis erbringen, daß die schleppenden Kassenreste lediglich auf Selbstverschulden der Güterabfertigungen zurückzuführen waren. Häufig wurde festgestellt, daß Sendungen, die nach dem Auslande „frei Fracht und Zoll" aufgeliefert wurden und diesseits mit Frankaturabrechnungen abgefertigt werden mußten, direkt abgefertigt wurden, obwohl direkte Tarife nicht bestanden. Nachdem die ursprünglichen Frankturrechnungen von den ausländischen Empfangsabfertigungen auf die Versandabfertigungen zurückgerechnet waren, wurde von den ausländischen Einnahmekontrollen die nachträgliche Neuabfertigung mit Umbehandlung in der Grenzstation beantragt. Die Versandabfertigungen hätten nun die den ursprünglichen, unzulässigen, direkten Kartierungen beigegebenen Frankaturrechnungen, die inzwischen von den ausländischen Abfertigungen zurückgerechnet worden waren, den ausländischen Empfangsabfertigungen im Nachnahmeverfahren wieder aufrechnen

müssen. Statt dessen beschränkten sie sich jedoch darauf, den gebrochen vorgenommenen Neuabfertigungen eine neue Frankaturrechnung beizugeben, die von den Empfangsabfertigungen ebenfalls mit sämtlichen Fracht- und Zollkosten auf die Versandabfertigungen zurückgerechnet wurden. Die Folge hiervon war, daß die Versender für die gleiche Sendung doppelte Fracht und Zollkosten zahlen mußten, weshalb sie die für die ursprünglichen direkten Abfertigungen zu Unrecht erhobenen Beträge zurückforderten. Hierdurch entstanden bei den Güterkassen durch eigenes Verschulden schleppende Kassenreste und für die Verkehrskontrolle II zeitraubender Schriftwechsel mit den ausländischen Einnahmekontrollen wegen der Herauszahlung der von den Empfangsstationen zu Unrecht zurückgerechneten Beträge.

Wir wollen hiermit unsere Darstellungen schließen und dabei der Hoffnung Ausdruck geben, daß es uns gelungen ist, den Fachgenossen, die den Dienst bei der Verkehrskontrolle II praktisch kennen zu lernen keine Gelegenheit hatten, ein anschauliches Bild hierüber vorgeführt zu haben. An alle Abfertigungsbedienstete möchten wir die Bitte richten, aus unseren Darlegungen für ihre fernere dienstliche Tätigkeit die Nutzanwendung zu ziehen und Veranlassung zu nehmen, jeder nach seinen Kräften dahin zu wirken, die ihm übertragenen Arbeiten vorschrifts- und sachgemäß auszuführen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Zurückziehung des Überleitungskommissars der Eisenbahnverwaltung in Posen. Der Reichsverkehrsminister hat durch Erlaß vom 12. Juli d. J. die Abwicklungsstelle der Eisenbahnverwaltung in Posen mit sofortiger Wirkung aufgehoben und gleichzeitig bestimmt, daß der mit ihrer Auflösung betraute Überleitungskommissar bis zum Schlusse des Monats August zurückzuziehen ist. Die Geschäfte gehen an die Hauptabwicklungsstelle bei der Eisenbahndirektion Osten, Berlin, Am Zoologischen Garten, über; ausgenommen sind jedoch vorläufig noch die Personalangelegenheiten, zu deren Bearbeitung auch weiterhin — voraussichtlich aber nur bis zum 1. Oktober d. J. — ein Fürsorgekommissar in Posen zurückbleibt. Alle Zuschriften in Abwickelungsangelegenheiten sind künftig der genannten Hauptabwicklungsstelle zuzuleiten. Da die vermittelnde Tätigkeit, welche die Abwicklungsstelle Posen zwischen den deutschen Eisenbahnverwaltungen einerseits und der polnischen andererseits bisher ausgeübt hat, von der Hauptabwicklungsstelle, schon wegen der räumlichen Trennung von der polnischen Staatsbahndirektion, nicht mehr in gleicher Weise wird wahrgenommen werden können, ist der Schriftwechsel mit der polnischen Eisenbahnverwaltung in laufenden Angelegenheiten des Verkehrs und Betriebes in Zukunft tunlichst unmittelbar an die Staatsbahndirektion Poznan zu richten, wie es im Verkehr mit anderen fremden Verwaltungen üblich ist.

— Der Aufstieg von Eisenbahnunterbeamten. Schon im vergangenen Jahre hat die preußische Eisenbahnverwaltung Anordnungen getroffen, um befähigten Unterbeamten des nichttechnischen Dienstes den Aufstieg in gehobene Stellen zu ermöglichen (vgl. Nr. 18, S. 205 d. Ztg.). Die Laufbahn dieser Beamten wurde so ausgestaltet, daß sie die Anwartschaft auf Stellen des höheren Dienstes zur gleichen Zeit erwerben können wie die für den mittleren Dienst angenommenen Beamten. Auch Unterbeamte des technischen Dienstes konnten schon im Werkmeisterdienst in Stellen mittlerer Beamten einrücken. Immerhin war diese Möglichkeit nur einem kleinen Kreise von technischen Unterbeamten gegeben. Die Aussicht eines Aufstieges ist für die Unterbeamten jetzt dadurch sehr erweitert worden, daß auch der Bahnmeisterdienst ihnen geöffnet wird. Nach einem kürzlich ergangenen Erlaß des Reichsverkehrsministers soll künftig der vierte Teil der Dienstanfänger des Bahnmeisterdienstes aus solchen praktisch bewährten Unterbeamten entnommen werden, die ein für diesen Dienst vorgeschriebenes Handwerk erlernt haben. Bei Rottenführern und Leitungsaufsehern ohne handwerksmäßige Vorbildung soll die Beschäftigung in der Unterhaltung der Bahn- und Telegraphenanlagen der Erlernung eines Handwerkes gleichgestellt werden. Diese Anordnungen eröffnen nunmehr den befähigten Unterbeamten aller Dienstzweige der Eisenbahnverwaltung den Weg zum Aufstieg in gehobene Stellen und werden die Dienstfreudigkeit der Unterbeamten stärken.

— Die Linienführung des Mittellandkanals. (Vgl. Nr. 64, S. 706 d. Ztg.) Im Ausschuß der Preußischen Landesversammlung für den Mittellandkanal wurden nach ausführlicher Berichterstattung die fünf in Vorschlag gebrachten Linienführungen eingehend erörtert. Der Kampf drehte sich hauptsächlich um die Mittellinie und die Südlinie. In sämtlichen Parteien waren die Meinungen geteilt, sodaß heute noch keine Mehrheit für die eine oder andere Linie zu erkennen ist. Der Ausschuß beschloß eine Besichtigungsreise vorzunehmen, und zwar sollte das in Frage kommende Elbgelände bei Magdeburg und die Überführung des Ems-Weser-Kanals über die Weser bei Minden besichtigt werden. Außerdem wurde noch eine Besichtigung der Stauwerke an der Unterweser in Aussicht genommen.

— Die 2000. Lokomotive der Linke-Hofmann-Werke Breslau. Diese Werke lieferten am 30. Juni ihre 2000. Lokomotive ab, die die Bauart der stärksten sechsachsigen Dreizylinder-Heißdampf-Güterzuglokomotive der preußischen Staatsbahnverwaltung darstellt. Die Lokomotive hat ein Gewicht von 141 000 kg und eine Leistung von rund 2000 Pferdestärken. Diese 2000. Lokomotive ist gleichzeitig das rund 170 000. Fahrzeug, das die Linke-Hofmann-Werke seit ihrem Bestehen auf die Schienen gebracht haben.

— Technisches Vorlesungswesen, Groß-Berlin. Die im vergangenen Wintersemester abgehaltenen „Bautechnischen Vorträge und Übungen“ (vgl. Nr. 72, S. 763 d. Ztg., Jahrg. 1919) behandelten insbesondere Fragen des Siedlungswesens, der neuzeitlichen kohlesparenden Baustoffe und Bauweisen und des wirtschaftlichen Baubetriebes. Die Veranstaltung fand in allen Kreisen rege Beachtung; die Teilnehmerzahl betrug etwa 250. Für dieses Wintersemester ist zunächst eine Anzahl bautechnischer Diskussionsabende geplant, die den Zweck verfolgen sollen, dem am Bauen interessierten Publikum Gelegenheit zu einer zeitgemäßen Orientierung zu geben, und für die bereits eine größere Anzahl von Verbänden und von Fachleuten zur Erstattung der Referate gewonnen worden ist. (Deutscher Zementbund, Märkischer Ziegeleibesitzerbund, Verband deutscher Dachpappenfabrikanten, Betonwirtschaftsverband, Reichskohlenrat, Reichskohlenkommissar und andere.) Die Abende sollen eine ergiebige Aussprache über die einzelnen Fragen ermöglichen und zur Klärung aller wirtschaftlichen Fragen beitragen. Außerdem sollen, eine genügende Beteiligung vorausgesetzt, noch einige zeitgemäße Vortragsfolgen veranstaltet werden. Zunächst sind folgende Vortragsreihen in Aussicht genommen: 1. Einführung in die höhere Mathematik, mit Übungen (Dozent: Dr.-Ing. Dr. Lowe, Privatdozent), 2. Durchlaufende Träger und Rahmen (Dozent: Dr.-Ing. Dr. Lowe, Privatdozent), 3. Grundstücks- und Wohnungstechnik (Dozent: Dr. Ing. W. Lesser), 4. Vom Siedeln und sparsamen Bauen (Dozent: Oberingenieur O. Gassner). Bei genügender Beteiligung sind auch noch besondere Kurse über: „Wiederholungen aus dem Gebiete der einfachen Baustatik“ und „Die Grundformen des Eisenbetonbaues“ ins Auge gefaßt. Der Eröffnungsabend wird etwa am 20. Oktober stattfinden, an dem die Herren Dipl.-Ing. zur Nedden vom Reichskohlenrat über das Thema: „Wärmewirtschaft in der Baustoffindustrie“ und Herr Dr. Mayer beim Reichskommissar für die Kohlenverteilung über das Thema: „Brennstoffbelieferung in der Baustoffindustrie“ sprechen werden. An diesem Abend wird auch das Programm der Diskussionsabende bekanntgegeben werden. Der Eintritt zum Eröffnungsabend ist frei. Auskunft in allen Vortragsangelegenheiten erteilt die Geschäftsstelle des Vereins deutscher Ingenieure, Sommerstraße 4a, werktäglich von 8—4 Uhr, Sonnabends von 8—1 Uhr (Fernruf: Zentrum 102 90).

— Schiffahrts- und Wasserkraftausstellung in Karlsruhe. Der Südwestdeutsche Kanalverein Stuttgart veranstaltet im Einvernehmen mit dem Schiffahrtsverbande Konstanz vom 1. bis 19. Oktober in der städtischen Ausstellungshalle zu Karlsruhe eine badische Landesausstellung, genannt: „Badens Wasserwege und weiße Kohle“. Beide Abteilungen, Schiffahrt und Wasserkraft, sind durch Anschauungsmaterial aller Art, namentlich auch durch betriebsfähige Modelle, außerordentlich stark vertreten. Neben umfangreichen Projektarbeiten der Rhein-Neckar-Donau-Schiffahrtsstraße und der Schiffahrtsstraße Oberrhein-Donau ist vor allen Dingen auf die Abteilung Oberrhein hinzuweisen,

in der die Preisentwürfe der Rheinstrecke Basel-Bodensee vom 6. Oktober ab vollzählig zur Ausstellung gelangen werden. Die elektrochemischen und metallurgischen Industrien des badischen Oberlandes, die alle auf den großen Wasserkräften des Oberrheins beruhen, werden in dieser Abteilung ihre Erzeugnisse zur Anschauung bringen. Das Programm der Ausstellungsleitung sieht verschiedene interessante Lichtbildervorträge anerkannter Fachleute vor, außerdem sind in Verbindung mit der Stadt Karlsruhe noch einige größere Festveranstaltungen geplant.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Preußen-Hessen, sind beauftragt: die Regierungs- und Bauräte Wilhelm Bergmann mit der Wahrnehmung der Geschäfte eines Oberbaurats bei der Eisenbahndirektion in Köln, Schreier mit der Wahrnehmung der Geschäfte eines Oberbaurats bei der Eisenbahndirektion Osten in Berlin und Wechmann in Berlin mit der Wahrnehmung der Geschäfte eines Referenten in der Zweigstelle Preußen-Hessen des Reichsverkehrsministeriums. — Versetzt sind: die Eisenbahnrechnungsdirektoren Foerster, bisher in Berlin, zur Eisenbahndirektion nach Münster (Westf.) und Hussack, bisher in Münster (Westf.), zur Eisenbahndirektion Osten nach Berlin. — Den Regierungsräten Dr. jur. Georg Wolff, Mitglied der Eisenbahndirektion in Halle (Saale), und Dr. jur. Schapper, Mitglied der Eisenbahndirektion in Kattowitz, ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichseisenbahndienst mit Ruhegehalt erteilt.

Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Bayern, ist der Regierungsbaumeister Joseph Specht in Nürnberg zum Eisenbahnassessor bei der Eisenbahndirektion daselbst mit dem Dienstsitze in Hof in etatsmäßiger Eigenschaft ernannt. — Der Vorstand der Betriebsinspektion III München Regierungsrat Dr. Wilhelm Roßmann ist auf sein Ansuchen in gleicher Diensteigenschaft an das Reklamationsamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern, in München in etatsmäßiger Weise versetzt. — Der Eisenbahnassessor der Eisenbahndirektion München Emil Salisko ist zum Zwecke des Übertritts in den Dienst der bayerischen Straßen- und Flußbauverwaltung auf sein Ansuchen aus dem Reichseisenbahndienste entlassen.

Ungarn.

— **Fortschritte im Bau des Budapester Handelshafens.** Trotz des Rohstoffmangels und der noch nicht geklärten Wirtschaftsverhältnisse sind hinsichtlich des Baues des Budapester Handelshafens bedeutende Fortschritte zu verzeichnen. Der Hafenbau beginnt unweit der Eisenbahnverbindung, in deren Nähe sich die Kammerschleuse befindet. Hier teilt sich durch die Insel Csepel der Donaustrom in zwei Arme. Der auf dem Pester Ufer gelegene Arm ist schmäler und wird mit dem Namen Soroksárer Donauarm bezeichnet, während der dem Ofner Ufer sich angliedernde Arm ein breites, weit ausgedehntes Gewässer bildet. Die Bauten des Hafens werden im Soroksárer Donauarm fortgesetzt. Der Hafen, der sich von der Kammerschleuse bis zum Gubacser Damm erstreckt, hat eine Länge von etwa 4 km. — Hier wird der Budapester Lokalhafen gebaut, der einstweilen auch den Landeshafen bilden wird, bis der große Hafen im anderen, breiteren Donauarm ausgebaut sein wird. Während der Soroksárer Donauarm ständig genügend Wasser enthält, wechselt der breitere Donauarm stark seinen Wasserstand.

Das Fundament der Ufermauern wird mit Hilfe des sogenannten Kastensystems gebaut. Zu diesem Zweck werden am Ufer Betonkästen hergestellt und mit Schotter gefüllt, die man auf den Grund des Stromes hinabgleiten läßt. Eine Ufermauer von etwa 700 m ist schon fertiggestellt. Der Bau wird demnächst voraussichtlich einen rascheren Verlauf nehmen.

Übrige europäische Länder.

— **Die Erhöhung der Eisenbahntarife.** Das englische Verkehrs- und das Handelsministerium haben eine Zusammenstellung der Erhöhung der Eisenbahntarife in den Ländern Europas, der englischen Siedelungen sowie Süd- und Nordamerikas veröffentlicht, die bis zum vergangenen Mai reicht. Obgleich die Aufwärtsbewegung der Tarife damals noch nicht aufgehört hatte, und es wohl auch noch einige Zeit dauern wird, ehe wieder ein Dauerzustand erreicht wird, ist es doch ganz interessant, sich einmal den Stand dieser Angelegenheit zu diesem Zeitpunkt zu vergegenwärtigen.

In Frankreich beträgt die Steigerung der Personenfahrpreise 80 % in der 1., 75 % in der 2. und 70 % in der 3. Klasse. Dazu ist im März 1918 noch eine allgemeine Erhöhung um 25 % gekommen, die aber nur einstweilig sein soll und bis jetzt nur für das Jahr 1920 genehmigt ist. Für reisende Familien werden Ermäßigungen gewährt, und zwar nehmen sie mit der Größe der Familien zu. Kriegsbeschädigte, deren Arbeitsfähigkeit um mehr als die Hälfte gelitten hat, bezahlen nur ein Viertel der Sätze. Die Güterfrachtsätze sind unter Berücksichtigung der Nebengebühren um 140 % erhöht worden. In Belgien sind die Personenfahrpreise sowohl wie die Güterfrachtsätze gegenüber denen vor dem Kriege verdoppelt worden. In Italien beträgt die Erhöhung der Personenfahrpreise in der 1. Klasse 120 %, in der 2. 100 % und in der 3. 60 %, für Reisegepäck 120 %. Die Güterfrachten sind auch hier verdoppelt worden, doch machen Nahrungsmittel, Brennstoffe, Baustoffe und gewisse Rohstoffe eine Ausnahme, indem die Erhöhung bei ihnen nur 40 % beträgt. In Griechenland sind die Tarife um 30 %, in Portugal um 57 % erhöht worden. In Griechenland soll die Erhöhung ein Jahr nach dem Kriegsende wegfallen.

Soviel über die Eisenbahnen der Ententeländer. Unter den Neutralen hat Holland seine Personentarife um 75 %, die Gütertarife um 70 bis 140 % erhöht. In der Schweiz betragen die entsprechenden Steigerungen 100 % und 180 %. In den nordischen Ländern sind die Erhöhungen der Personentarife nach den Wagenklassen abgestuft, sie betragen in der 1. Klasse in Norwegen 180 %, in Schweden 200 %, in der 2. Klasse 80 % und 150 %, in der 3. 60 % und 100 %. Dementsprechend sind die Güterfrachten um etwa 150 % und 200 % erhöht worden. In Spanien sind die Tarife zunächst nur um 15 % hinaufgesetzt worden, doch waren weitere Steigerungen um 50 % in Aussicht genommen.

Über die Steigerungen der Tarife in Deutschland, Österreich und Ungarn braucht hier nichts gesagt zu werden; die Verhältnisse sind den Lesern dieser Zeitung wohl bekannt.

Die englischen überseeischen Siedelungen, zu denen bezeichnender Weise auch Ägypten gezählt wird, sind hinter den anderen Ländern in bezug auf Tariferhöhungen nicht zurückgeblieben. Diese betragen 40 % für den Personen- und den Güterverkehr in Kanada, wo weitere Erhöhungen um den gleichen Betrag geplant sind; etwa 5 bis 50 % im Personen- und 10 % im Güterverkehr in Neusüdwales, ebenso viel im Personen- und 5 bis 33⅓ % im Güterverkehr in Victoria, wo außerdem der Paketverkehr mit 10 % belastet ist und weitere Erhöhungen bevorstehen; 100 % im Personen- und 50 bis 150 % im Güterverkehr in Ägypten. Südaustralien hat die Rückfahrkarten und andere Vergünstigungen, Westaustralien die bisher nach englischem Muster gewährten Vorzugspreise für Geschäftsreisende und für die Versender großer Gütermengen aufgehoben. Der erstere Staat hat außerdem die Frachtsätze mit Ausnahme derjenigen für Getreide um 10 % erhöht, der letztere dasselbe mit den Paketfrachten, den Dauerkarten und Ausflugkarten getan. Wegen der Tariferhöhungen im englischen Mutterland sei auf den Aufsatz in Nr. 31 des laufenden Jahrgangs verwiesen.

In den Vereinigten Staaten von Amerika beträgt die Erhöhung der Tarife im Durchschnitt 40 %; weitere Erhöhungen sind in Aussicht genommen. In Brasilien erheben die Staatsbahnen um 20 % erhöhte Sätze, und die Bahnen von Argentinien verlangen 33⅓ % mehr als vor dem Kriege.

Am höchsten sind die Steigerungen der Tarife in Rußland; sie betragen, soweit die dürftigen Nachrichten, die von dort eingehen, erkennen lassen, 1400 % im Personen- und 3400 % im Güterverkehr, was neben der Erhöhung der Betriebskosten auf die weitgehende Entwertung des Geldes zurückzuführen ist.

Eine Zusammenstellung wie die vorstehende hat unter den heutigen Verhältnissen schon im Augenblick ihres Entstehens nur noch geschichtlichen Wert. Denn ehe die Zahlen zusammengetragen und gar ehe sie veröffentlicht sind, hat sich das Bild schon wieder verschoben. Die Erhöhung der Personenfahrpreise hält an, und es ist nicht abzusehen, wann und wo sie aufhören wird. Die Zusammenstellung gibt aber ein, wenn auch nur für den Augenblick gültiges, so doch anschauliches Bild der Verhältnisse und läßt interessante Rückschlüsse auf die sonstigen wirtschaftlichen Verhältnisse der erwähnten Länder zu.

— **Schweden vor neuen Verkehrseinschränkungen.** Während abgesehen von der Höhe der Preise, das tägliche Leben im großen Ganzen in die früheren, durch die Kriegs- und Krisenjahre mehr oder weniger gestörten Bahnen zurückgekehrt ist, steht ein, dazu noch sehr wichtiges Gebiet immer noch unter dem Druck von Einschränkungen, nämlich das Verkehrswesen. Statt daß es hier vorwärts geht, geht es leider allmählich

immer mehr rückwärts. Unmittelbar mit Kriegsschluß und Aufhebung der Handelssperre trat mit erhöhter Kohlenzufuhr eine bedeutende Erleichterung der Verkehrsbeschränkungen ein. Die Eisenbahnen, an ihrer Spitze die Staatsbahnen, fingen an, nahezu auf Friedensfahrpläne zurückzugehen. In diesem Frühjahr kam jedoch eine Verschlechterung, da die Staatsbahnen vom Mai an eine ansehnliche Zahl von Personenzügen einzogen. Doch bezogen sich diese Einziehungen mehr auf Ortsverkehr und weniger wichtige Personenzüge. Gleichzeitig aber wurden stärkere Einschränkungen für den Herbst angekündigt, und mit dem neuen Fahrplane, der nach Beschluß der Eisenbahndirektion mit dem 15. September in Kraft treten sollte, werden die Reisegelegenheiten etwa auf die Hälfte derer bei Jahresbeginn zurückgeführt. Unter den Zugeinziehungen hat besonders die eines Tagesschnellzuges Stockholm-Gothenburg viel Widerspruch hervorgerufen. Man hat der Direktion vorgeworfen, daß sie ihre meist benutzten Züge einziehe und infolgedessen das vorhandene Material und Personal noch weniger als bisher ausnutze. Auch hätte der Eisenbahnrat in dieser die öffentlichen Interessen so lebhaft berührenden Frage gehört werden müssen.

Die ganze Frage ist natürlich sehr verwickelt. Man hat die Einziehungen ja gerade vorgenommen, teils um die Wirtschaftlichkeit der Staatsbahnen zu heben, teils mit Rücksicht auf die Kohlenfrage. Obgleich selbstverständlich jede Maßnahme, die auf wirklich wirtschaftlichen Betrieb der Staatsbahnen hinwirkt, anerkannt werden muß, ist es nicht angängig, diesem Streben jede Rücksicht auf die Bequemlichkeit der Reisenden zu opfern oder das Verlangen nach Zugverbindungen, welche die Bewegungsfreiheit des Geschäftslebens in hohem Grade erleichtern, zu vernachlässigen. Die zufälligen Ersparnisse, die auf diesem Wege erzielt werden, können auf die Dauer der Wirtschaftlichkeit der Eisenbahnen nicht nützen. Der laute Ruf nach verbesserter Wirtschaftlichkeit der Eisenbahnen, der nach einem mit etwa 60 Millionen Kronen Verlust abschließenden Betriebsjahre zu hören war, galt mehr der Einziehung überflüssigen Personals, die auch mit rühmenswerter Tatkraft im Vorjahr durchgeführt wurde, und anderen betriebstechnischen Anordnungen, als der Rückkehr zu Verkehrsverhältnissen, die an die Kindheit der Eisenbahnen erinnern.

Freilich hat die Eisenbahndirektion eine sehr schwierige Stellung. Nachdem die obengenannten Einziehungen und andere Maßnahmen einen besseren Ertrag der Eisenbahnen herbeigeführt zu haben schienen, traten im Sommer die wirtschaftlichen Wirkungen des Achtstundentages ein, eine durchgreifende Lohnregelung und die vom Reichstag beschlossene Teuerungszulage. Selbstverständlich mußte man unter solchen Verhältnissen auch zu Verkehrseinschränkungen greifen, doch galt es, dabei mit der größten Vorsicht zu Werke zu gehen. Und dabei wäre es vielleicht doch von Vorteil gewesen, wenn die Eisenbahndirektion, der ja im übrigen unbedingt die größte Sachkenntnis bezüglich der wirtschaftlichen Folgen der vorgeschlagenen Fahrplanänderungen zugesprochen werden muß, sich der wertvollen Aufklärungen des Eisenbahnrates über die Wirkungen der beabsichtigten Maßnahmen auf das praktische Leben bedient hätte.

Dazu kommt weiter, daß seit dem Beschluß über den Zugeinziehungsplan bis zu seiner jetzigen Durchführung sich die Kohlenfrage bedeutend gebessert hat. Man hätte daraus doch einen Einfluß auf die Aufstellung des Winterfahrplans erwarten können. Die Erklärung kann nur in der fortdauernd unsicheren Lage am Kohlenmarkte, die nach wie vor zur Vorsicht mahnt, gesucht werden, denn die Umständlichkeit einer durch Ausarbeitung neuer Fahrpläne veranlaßten fahrplantechnischen Arbeit darf in einer solchen außerordentlich wichtigen Frage, welche die berechtigten Interessen der großen Öffentlichkeit berührt, natürlich nicht ausschlaggebend sein. Insbesondere die Frage der Aufhebung der beiden Tagesschnellzugverbindungen zwischen Stockholm und Gothenburg sowie zwischen Stockholm und Malmö hat in der Presse einen ziemlichen Sturm hervorgerufen, wobei als Wortführer gegenüber dem Verkehrsminister der Reichstagsabgeordnete E. Lithander in Gothenburg, zugleich Mitglied des in der Sache übergangenen Eisenbahnrates, aufgetreten ist. Die Eisenbahndirektion hebt demgegenüber hervor, daß die fraglichen Zugeinziehungen nur im Zusammenhange mit den allgemeinen Einschränkungen über das ganze Eisenbahnnetz hin betrachtet werden dürften, daß eine nachträgliche Änderung bei dem Ineinandergreifen des ganzen Fahrplans, auch der privaten Seitenlinien, die größten Schwierigkeiten verursachen würde, daß die Schnellzüge im Winter sich nicht rentieren würden, und daß die noch verbleibenden Züge den fraglichen Verkehr ganz gut bewältigen könnten. Dr. S.

— **Französische Eisenbahner gegen die dritte Internationale.** Der Kongreß der französischen Eisenbahnarbeiter hat in seiner diesjährigen Tagung mit 294 gegen 180 Stimmen für den Beschlußantrag der Mehrheitsrichtung gegen den Anschluß an die dritte Internationale gestimmt.

— **Italiens Bemühungen zur Hebung des Triester Hafenverkehrs.** Die italienische Regierung hat, wie die Prager Zeitschrift „Die Wirtschaft" mitteilt, zur Wiederbelebung des Hafens von Triest mit Deutschösterreich ein Abkommen über Wiedereinführung der Tarife der Vorkriegszeit getroffen unter Zugrundelegung der erhöhten Betriebslasten, die für bestimmte Warengattungen ganz wesentliche Vergünstigungen gewährleisten und infolgedessen jeden fremden Wettbewerb ausschließen. Die Tschechoslowakei hat sich ebenfalls dem Vertrag angeschlossen, der noch im Laufe dieses Jahres in Kraft treten wird.

Für das Jahr 1919 ergibt sich folgende Statistik für den Verkehr im Hafen von Triest:

	Zentner 1919	Zentner 1913
Eingehende Frachten	13 566 568	23 140 178
Ausgehende Frachten . . .	1 223 534	11 357 116
Eingetroffene Bahnsendungen	4 172 744	14 822 096
Abgegangene Bahnsendungen	9 611 418	12 093 356

An der Einfuhr aus Übersee sind beteiligt: Amerika mit 5 861 000 Ztr., England mit 2 027 000 Ztr., Italien mit 1 887 000 Ztr. Die Ausfuhr auf dem Wasserwege betrug: Holz 257 000 Ztr., Getreide 214 000 Ztr., Kohle 139 000 Ztr., Erze 81 000 Ztr., Eisen 66 000 Ztr., Zucker 49 000 Ztr., Papier 48 000 Ztr. Die Einfuhr umfaßte hauptsächlich Kohle und Getreide.

— **Eine Untergrundbahn für Bilbao.** Eine spanische Bank hat um die Genehmigung zum Bau einer wesentlich als Untergrundbahn auszuführenden Stadtschnellbahn für Bilbao nachgesucht. Die Gesamtanlage soll aus zwei Strecken von 3,5 km und 1,9 km Länge bestehen, die zum Teil dieselben Punkte, aber auf verschiedenen Wegen verbinden sollen. Der Fluß Nervion wird von der einen Strecke in einem Tunnel, von der anderen auf einer bereits bestehenden Brücke gekreuzt. Die Kosten sind auf 13 Millionen Pesetas veranschlagt. Für die Gleise ist Meterspur gewählt, weil die Stadtbahn mit den in Bilbao einmündenden Schmalspurbahnen dieser Spurweite in Verbindung gebracht werden soll. In verkehrsschwachen Stunden, besonders in der Nacht, sollen auf der Stadtbahn Güterzüge zwischen den Schmalspurbahnhöfen überführt werden. Die Linienführung ist so gewählt, daß die Untergrundstrecke die Wasser-, Abwasser- und Lichtleitungen möglichst vermeidet, wodurch an Baukosten sehr erheblich gespart werden soll.

— **Beförderung von Reisegepäck auf den englischen Eisenbahnen.** Die englischen Eisenbahnen haben von jeher den Reisenden weitgehendes Entgegenkommen in bezug auf die Beförderung ihres Gepäcks gezeigt. Im Kriege mußten sie sich in dieser Beziehung manche Beschränkungen auferlegen, die von den Reisenden sehr unangenehm empfunden wurden. Seit dem Juni d. J. sind diese Beschränkungen wieder aufgehoben worden. Nach Anhörung des Beirats für Tariffragen hat das Verkehrsministerium angeordnet, daß Freigepäck wieder in demselben Umfang wie vor dem Kriege zugelassen wird. Dem Reisenden 1. Klasse stehen im allgemeinen 150 Pfd. (1 Pfd. engl. = 0,454 kg), dem der 2. und 3. Klasse 120 und 100 Pfd. Freigepäck zu. Handlungsreisende, herumziehende Theatergesellschaften und Vortragsreisende dürfen noch größere Mengen ohne Bezahlung mit sich führen. Während des Krieges durfte kein Reisender mehr als 100 Pfd. Gepäck aufgeben. Für Gepäck, das über die genannten Mengen hinausgeht, ist von jetzt an eine Gebühr von ½ Penny (4 ₰ nach Friedenswährung) bis 50 Meilen (80 km), 1 Penny von 51 bis 100 km und 1½ Penny auf weitere Entfernungen zu zahlen. Diese Gebühr bleibt unerhoben, wenn sie sich auf weniger als 6 Pence beläuft. Handlungs- und Vortragsreisende, Auswanderer, Seeleute und Fischer, Theatergesellschaften und Schausteller genießen eine Ermäßigung um 50 %. Auch die während des Krieges eingeführte Beschränkung, daß Reisegepäck von seinem Eigentümer begleitet werden mußte, ist wieder aufgehoben worden; es kann jetzt wieder vorausgeschickt werden.

— **Serbische Transbalkan-Bahnen.** Es wird, wie wir der „Weltwirtschaft" entnehmen, in Belgrad die Fortsetzung des vor dem Balkankrieg begonnenen Baues der Transbalkan-Bahnstrecken Skoplje (Üsküb)-Dratsch (Durazzo) und Monastir-Dratsch beabsichtigt. Diese Verbindung mit der Adriatischen Küste würde die großen in Altserbien und Mazedonien zur Ausfuhr verfügbaren Reismengen der Gegend von Kočan, Radowiste und Pehčev sowie die in Sätteln der Balasica-Hochebene und der Gegend von Monastir angebaute Baumwolle, ferner das Obst von Tetovo, Gjakovic, das Getreide vom

Amselfeld (Metohija und Kosovo), die Mineralschätze dieser Gebiete im Interesse des Außenhandels und der Wirtschaftsbilanz zu verwerten gestatten. Weiter hat eine englische Finanzgruppe der südslawischen Regierung ein Angebot für die Erbauung einer Eisenbahn von Belgrad über Sarajevo nach Spalato überreicht. Das Syndikat will sofort mit den Bauarbeiten beginnen. Durch diese Bahn würde eine unmittelbare Verbindung zwischen der südslawischen Hauptstadt und der Adria unter Anschluß an die gleichfalls neue englische Schiffahrtslinie London-Malta-Spalato hergestellt werden.

— **Verfall des Eisenbahnwesens in Sowjetrußland.** Die Hanomag-Nachrichten entnehmen der Industrie- und Handelszeitung folgende Schilderung über die russischen Eisenbahnzustände: Der Verfall des Transportwesens ist hauptsächlich auf den Mangel an Brennstoffen, rollendem Material und Eisenbahnschienen und auf die Zerstörung des Oberbaues der Eisenbahnstrecken zurückzuführen. Die Zahl der schadhaften Lokomotiven ist bis auf 80 % gestiegen und wächst beständig; monatlich werden gegen 200 Lokomotiven aus dem Verkehr gezogen. Da die Ausbesserungen nur von Mannschaften der Arbeitsarmeen ausgeführt werden, so sind sie meist oberflächlich, und nach kürzester Frist müssen die ausgebesserten Lokomotiven wieder in die Werkstätten zurückgebracht werden. Ebenso schlecht steht es mit den Wagen; so sind denn alle Nebengleise und toten Stränge mit beschädigtem rollendem Material angefüllt. Der Verfall des Oberbaues der Eisenbahnstrecken hat eine nie dagewesene Ausdehnung erreicht. In einem besonders schlechten Zustande befinden sich die Brücken, sogar die der Nikolaibahn, die augenblicklich als die zweitbeste Bahn gilt. Der Mangel an Schienen ist durch das Aufhören der Schienenherstellung sowie durch die Zerstörung der Bahnen durch den Bürgerkrieg hervorgerufen. Zur Lösung dieser Frage hat das Verkehrskommissariat beschlossen, die toten Stränge und Nebengleise auf größeren Stationen und auch einzelne Bahnstrecken (Welikije Luki-Bologoje) auseinanderzunehmen und die Hälfte der Reserveschienen für Ausbesserungszwecke zu verbrauchen. Es wurden hierdurch 5500 Werst Schienen gewonnen, statt der für das Jahr 1919 erforderlichen 6500 Werst. Zu diesen Schäden kommt noch die Brennstoffkrisis hinzu. Infolge der schlechten Beschaffenheit des Heizmaterials entwickeln die Lokomotiven nicht genügend Dampf, so daß die Geschwindigkeit der Züge zwischen 6 und 15 Werst in der Stunde schwankt. Ein Zug von Petersburg nach Olonetz z. B. fährt 26 Stunden. Der ganze Eisenbahnverkehr ist auf ein Mindestmaß eingeschränkt worden; auf der Nikolaibahn verkehren ein paar Züge täglich, auf den übrigen Strecken ein bis zwei Züge in der Woche. Nur eine gründliche Wiederherstellung aller Brücken, des Bahnkörpers und des gesamten rollenden Materials könnte diesem wüsten Zustand ein Ende bereiten. Im Laufe des Jahres 1919 sind folgende Eisenbahnstrecken notdürftig ausgebessert worden: Petersburg-Rybinsk, Petersburg-Orel und einige unbedeutende Zufuhrlinien der Nikolaibahn.

Rechtspflege.

— **Eisenbahnfrachtrecht. — Keine Haftung der Bahn für Schäden aus einer Transportverzögerung, wenn die Lieferfrist nicht überschritten ist.** Nach den Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr haftet für einen Schaden, der aus einer Transportverzögerung (infolge Verschleppung der Sendung) eingetreten ist, die Bahn nicht, wenn die Verzögerung nicht eine Überschreitung der Lieferfrist zur Folge gehabt hat, und zwar auch dann nicht, wenn die Verzögerung von den Eisenbahnbeamten grobfahrlässig verschuldet ist. Das spricht das Reichsgericht in der folgenden Entscheidung aus, die sehr bemerkenswerte Ausführungen über die Bedeutung der Lieferfrist enthält:

Am 17. November 1916 hat die Firma D. in Ymuiden (Holland) einen Wagen mit 19 100 Pfund Schellfischen für Rechnung der Österreichischen Zentraleinkaufsgesellschaft in Wien, die die Fische gekauft und mit 14 101 Gulden holländischer Währung bezahlt hat, an eine Konservenfabrik in Mähren abgesandt. Während des Transportes wurde der Frachtbrief von der Sendung getrennt, und der Beklebezettel hat sich vom Wagen gelöst. Infolgedessen ist die Sendung nach Engelsdorf bei Leipzig verschleppt worden, wo sie am 21. November 1916 eintraf. Am 25. November sind die Fische auf Anordnung der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung in Leipzig verkauft worden. Dabei wurde ein Reinerlös von rund 16 900 Mark erzielt, der an die Österreichische Zentraleinkaufsgenossenschaft (Z.E.G.) ausgezahlt worden ist. Die holländische Firma hat ihre Rechte aus dem Frachtvertrag an die genannte Genossenschaft abgetreten, und diese klagt nun gegen den
preußischen Eisenbahnfiskus auf rund 15 200 ℳ Schadens
ersatz, weil die Verschleppung der Sendung und die Verste
gerung der Fische auf grobe Fahrlässigkeit der Angestellte
des beklagten Fiskus zurückzuführen seien.

Während das Landgericht Beuthen den Fiskus ve
urteilte, hat das Oberlandesgericht Breslau umg
kehrt entschieden und die Klage abgewiesen. Dies
letztere Urteil hat das Reichsgericht durch Zurückwe
sung der klägerischen Revision bestätigt, indem es i
seinen Entscheidungsgründen ausführt: „Das Oberlandesg
richt nimmt an, die Eisenbahn habe sich allerdings verschi
dene Fahrlässigkeiten zuschulden kommen lassen; so sei d
Beklebezettel nicht ordnungsmäßig angebracht gewesen, und di
Bahn habe es dazu kommen lassen, daß die Begleitpapiere vo
dem Wagen getrennt wurden; sie hätte auch für eine schleu
nigere Aufklärung sorgen müssen. Dadurch sei aber nur ei
Verzögerung des Transportes bewirkt. Am 25. November, wä
rend der Ausführung des Verkaufs der Fische in Leipzig, s
telegraphisch die Nachricht eingegangen, daß der Wagen nac
einer mährischen Station habe gehen sollen. Damals habe abe
bereits ein beginnender Verderb der Fische vorgelegen; einig
obenauf liegende Fische seien schon völlig unverwertba
ein Teil der übrigen sei schon mit einem gelblichen Schlei
behaftet gewesen. Bei einer Weiterversendung nach der mäh
rischen Station, wo sie voraussichtlich am 28. November ei
getroffen wären, würden die Fische völlig verdorben sein. Di
um 10 Tage verlängerte Lieferfrist sei aber erst am 3. De
zember abgelaufen, sie habe für die Weiterversendung genüg
Nun sei der Zustand der Fische nur ein Folge der Verzög
gerung des Transports gewesen. Dafür hafte aber die Bah
nicht, da sie die ganze Lieferfrist für den Transport habe au
nutzen dürfen. Der Verkauf vom 25. November habe verhi
dert, daß die Fische wertlos geworden seien, und so sei für di
Klägerin gerettet worden, was sich noch habe retten lasse
Der Kaufpreis von 94 ₰ für das Pfund sei ein recht gute
gewesen. Der Verkauf habe also nicht zu einem Verlust fü
die Klägerin geführt, sondern sie vor Schaden bewahrt. –
Diesen Erwägungen des Oberlandesgerichts ist beizutrete
Es handelt sich um eine in Holland aufgegebene und nac
einem Orte in Österreich gerichtete Sendung, die durc
Deutschland als Durchfuhrgut ging. Auf das Rechtsverhäl
nis des beklagten Fiskus zum Absender und Empfänger finde
daher die Vorschriften des Berner Internationalen Übere
kommens Anwendung. Nach Art. 31 Abs. 1 Nr. 4 desselbe
haftet aber die Bahn in Ansehung der Güter, welche vermög
ihrer natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr au
gesetzt sind, Beschädigung, insbesondere inneren Verderb z
erleiden, nicht für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr en
standen ist. Die Gefahr des inneren Verderbens, der frisch
Seefische nach ihrer eigentümlichen natürlichen Beschaffe
heit besonders ausgesetzt sind, hat sich im vorliegenden Fall
verwirklicht. Nun würde die Bahn allerdings nach Art 39 de
Internationalen Übereinkommens den entstandenen Schade
zu ersetzen haben, wenn er durch eine Versäumung der Li
ferfrist entstanden wäre. Das ist aber nicht der Fall. Di
Lieferfrist war zur Zeit der Entstehung des Schadens noc
nicht abgelaufen. Die Zeit bis zu ihrer Beendigung hätte so
gar reichlich genügt, die Ablieferung rechtzeitig zu bewirke
Wird aber die Lieferfrist eingehalten, so ist nach den Vo
schriften des Internationalen Übereinkommens eine Haftun
für die Verzögerung des Transports, auch wenn sie sich hätt
vermeiden lassen, nicht gegeben. In Frage kann nur komme
ob nach Art. 41 des Internationalen Übereinkommens etwa
anderes anzunehmen ist. Er bestimmt, daß in allen Fälle
die Vergütung des vollen Schadens gefordert werden kan
wenn er infolge Arglist oder grober Fahrlässigkeit der Bah
entstanden ist. Die Entscheidung hängt insofern davon a
ob der Artikel nur für solche Fälle, in denen schon nach an
deren Bestimmungen eine Haftung der Bahn begründet ist, di
Beschränkung der Ersatzpflicht auf einen Teil des Schaden
aufheben und das Recht auf volle Entschädigung gewähre
soll, sofern der Schaden durch Arglist oder grobe Fah
lässigkeit der Bahn oder ihrer Leute verursacht ist, oder o
er unter dieser Voraussetzung die Bahn haftbar machen wi
auch dann, wenn nach den sonstigen Bestimmungen des Inter
nationalen Übereinkommens eine Haftung der Bahn über
haupt nicht gegeben ist. Für die Beantwortung dieser Frag
ist entscheidend, welche Bedeutung die Liefer
fristen bei Frachtverträgen haben. Indem die Bahn di
tarifmäßige Beförderung eines Gutes übernimmt, verpflichte
sie sich, die Beförderung nach den Bestimmungen des Tarif
auszuführen. Sie hat daher die Pflicht, die Lieferfrist einzu
halten, sie hat aber auch das Recht dazu. Die Sache lieg
insoweit nicht anders als bei sonstigen Verträgen, in dene
die Erfüllung innerhalb einer Frist vereinbart wird. Nu
diese Auffassung wird auch dem Zwecke gerecht, dem di
Lieferfristen dienen sollen. Die letzteren sind gerade wege
der Möglichkeit, daß das Frachtgut oder der Güterwagen, i

dem es sich befindet, irgendwo eine Zeitlang liegen bleibt, über die notwendige Zeit bemessen, und der Schutz, den diese Bestimmung der Lieferfristen der Bahn gewähren soll, würde vielfach vereitelt, wenn die Bahn trotzdem für den Schaden aufzukommen hätte, der durch ein vorübergehendes Stehenbleiben des Wagens am Frachtgut entsteht. Es ist zu berücksichtigen, daß es sich bei einer Bahn um einen Massenbetrieb handelt. Unregelmäßigkeiten und Versehen lassen sich dabei vielfach nicht vermeiden. Deshalb übernimmt die Bahn nach ihren Tarifen die Beförderung nur innerhalb einer zu ihren Gunsten reichlich bemessenen Frist. Dazu kommt noch, daß die Bahnverwaltung besonders bei Versendungen über weite Strecken nicht in der Lage ist, die einzelnen Sendungen individuell zu behandeln. Sie muß klare, leicht zu übersehende Verhältnisse haben. Daher kann sie nur einzelne Abstufungen vornehmen, wie sie durch die Unterscheidung von Frachtgut- und Eilgutsendungen gegeben sind (in Deutschland war auch die Versendung als beschleunigtes Eilgut möglich, bei dem sehr kurze Lieferfristen vorgesehen waren); sie kann aber nicht die Lieferfristen nach der jeweiligen Beschaffenheit des Gutes bemessen. Hat aber die Lieferfrist diese dargelegte Bedeutung, so kann ein Schaden, der aus einer Transportverzögerung entstanden ist, die Bahn nicht haftbar machen, wenn die Transportverzögerung nicht zu einer Überschreitung der Lieferfrist geführt hat. Denn ein schuldhaftes Handeln für sich allein begründet keinen Schadensersatzanspruch. Hiernach ist auch bei grobfahrlässiger Verzögerung des Transportes die Bahn für den dadurch verursachten Schaden nicht haftbar, wenn sie nur die Lieferfrist einhält. (Aktenzeichen: I. 54/20. — 12. 6. 20.) K. M. L.—

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Erweiterung der Verkehrsbefugnisse der Station Püttlingen Grube.

Die Station Püttlingen Grube, welche bisher nur dem Verkehr der Bergbehörde diente, wird mit sofortiger Gültigkeit für den Wagenladungsverkehr allgemein freigegeben. (876)

Saarbrücken, den 10. September 1920.
Direktion der Saarbahnen.

2. Güterverkehr.

Badisch-Pfälzischer Güterverkehr.

Auf den 15. November 1920 treten die derzeitigen Entfernungen für Breisach außer Kraft. Sie werden von diesem Zeitpunkte ab gebildet durch Anstoß von 32 km an die Entfernungen für Riegel Ort. (877)

Karlsruhe, den 11. September 1920.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft. Binnentarif für die Hessischen Nebenbahnen im Privatbetrieb.

Auf Seite 15 ist zu Abschnitt V Beförderung von Expreßgut unter A. Ziffer 4 der Wortlaut zu a, b und c zu streichen und dafür mit s o f o r t i g e r W i r k u n g zu setzen:

a) für Sendungen im Gewicht von 1—10 kg 1,00 ℳ,
b) für Sendungen im Gewicht über 10—30 kg 1,50 ℳ,
c) für Sendungen im Gewicht über 30—50 kg 2,00 ℳ,
d) für Sendungen im Gewicht über 50 kg 1,00 ℳ

für je auch nur angefangene 50 kg.

Darmstadt, 10. September 1920. (872)
Die Direktion.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

L o k a l g ü t e r t a r i f T e i l I. A b t. B. Ä n d e r u n g d e r G ü t e r k l a s s i f i k a t i o n.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1920 bis auf weiteres, längstens bis zur Durchführung im Tarifwege, wird im Abschnitt E (Güterklassifikation) auf Seite 47 bzw. 102 des oben genannten Tarifes in den Posten B — 14 (Bier) und W — 9 (Wein) jeweils in der Spalte 5 die Klassifikation von „A“ auf „II“ abgeändert. (873)

Wien, am 9. September 1920, Zl. 91249.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Die Bekanntmachung Nr. 596 in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 41 vom 16. Juni 1920 wird mit sofortiger Geltung folgend geändert:

Ziffer I, Frachtgebühren.

Die Verhältniszahl zur Umrechnung in Para wird auf 4 erhöht.

In der Übersicht, enthaltend die Bezeichnung der Währungen für die Frachtberechnung, wird für den Verkehr von Stationen der linksuferigen Strecke Devin-Szob (3) nach Stationen der rechtsuferigen Strecke Mohacs-Tekia usw. (5) die Frachtberechnungswährung von tschechoslowakischen Hellern in „Para“ und nach Stationen der linksuferigen Strecke Bazias-Orsova (6) von tschechoslowakischen Hellern in „Bani“ abgeändert. (874)

München, den 5. September 1920.
Z. 32464/T/19.

Bayerischer Lloyd, Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Die Bekanntmachung Nr. 587 in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 40 vom 12. Juni 1920 wird mit sofortiger Gültigkeit folgend geändert:

Ziffer I.) Frachtgebühren.

Die Verhältniszahl zur Umrechnung in Para wird auf 4 erhöht. In der Übersicht, enthaltend die Bezeichnung der Währungen für die Frachtberechnung, wird für den Verkehr von Stationen der linksufrigen Strecke Devin-Szob (3) nach Stationen der rechtsufrigen Strecke Mohács-Tekia usw. (5) die Frachtberechnungswährung von tschechoslowakischen Hellern in „Para“ und nach Stationen der linksufrigen Strecke Báziás-Orsova (6) von tschechoslowakischen Hellern in „Bani“ abgeändert.

Regensburg, 5. September 1920. (881)

Bayerischer Lloyd, Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

G ü t e r t a r i f T e i l I, A b t. B. Ä n d e r u n g d e r G ü t e r e i n t e i l u n g.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1920 bis auf weiteres längstens bis zur Durchführung im Tarifwege, wird im Abschnitt D (Gütereinteilung) auf Seite 21 bzw. 61 des obengenannten Tarifes in den Posten B — 14 (B i e r) und W — 9 (W e i n) jeweils in der Spalte 5 die Gütereinteilung von „A“ auf „II“ abgeändert.

Regensburg, 9. September 1920. (880)

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918. Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw. vom 1. Mai 1918. Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz vom 1. Juni 1918. Erhöhung der Wartegelder. — Mit Geltung ab 5. September 1920 wurden die Wartegelder erhöht. Über den Belauf der erhöhten Wartegelder geben die gesellschaftlichen Dienststellen Aufschluß.

München, im September 1920. (879)

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Preußisch-Sächsischer Staatsbahn-Privatbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. Oktober 1920 ab wird für die Überführung des Reisegepäcks zwischen Staatsbahnhof und Kleinbahnhof L u b m i n eine Gebühr von 2 ℳ für 100 kg erhoben.

Hannover, 10. September 1920. (871)
Eisenbahndirektion

4. Verdingungen.

Unser Holzbedarf für die Zeit vom 1. 10. 20 bis 31. 12. 20 und zwar ungefähr:
20 cbm Eichenkantholz,
30 cbm Eichenbohlen,
360 cbm Tannen- und Kiefernkantholz, Tannen- und Kiefernbretter besäumt, Spaltbordbretter besäumt, Fußbodenbretter gefedert und genutet, 21 000 lfdm Dachlatten, Spalierlatten, Fußleisten soll vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen liegen beim Zentralbüro hierselbst, Bismarckplatz Nr. 1, zur Einsicht offen und können, solange der Vorrat reicht, gegen Einsendung von 6,00 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) von dort bezogen werden.

Angebote mit der Aufschrift: **„Angebot auf Lieferung von Nutzholz“** sind bis **zum 28. September 1920, vormittags 11 Uhr** an die unterzeichnete Direktion (Bismarckplatz 1) einzusenden.

Zuschlagsfrist innerhalb 14 Tagen.

Essen, 10. September 1920. (875)
Eisenbahndirektion.

5. Verkauf von Altmaterial.

Verkauf von 4506 t alten Oberbau- und Baustoffen,

bestehend aus zu Eisenbahnzwecken nicht mehr verwendbaren 313 t s t ä h l e r n e n S c h i e n e n (Stücke, gebogene und Leitschienen), 3107,5 t Quer- und Weichenschwellen, 650 t W e i c h e n t e i l e n (Zungenvorrichtungen, Herzstücken), 435,5 t E i s e n -, S t a h l -, G u ß - u n d B l e c h s c h r o t.

Der Angebotbogen kann von unserer hiesigen Kanzlei gegen kostenfreie Einsendung von 6 ℳ bezogen oder daselbst eingesehen werden. Die Eröffnung der Angebote wird am 1. Oktober 1920, vorm. 10 Uhr erfolgen. (878)

Elberfeld, den 14. September 1920.
Eisenbahndirektion.

„Technische Hochschule Danzig"

Die Einschreibungen für das Winterhalbjahr finden vom 20. September bis 30. Oktober 1920 statt. Angehörige fremder Staaten (außer Deutschland und Polen) haben Aufnahmegesuche 4 Wochen vor Beginn der Einschreibefrist einzureichen. Beginn der Vorlesungen gegen den 15. Oktober 1920. Das Programm wird vom Geschäftszimmer gegen Einsendung von 2,40 M. versandt (Ausland 2,80 M.). Anrechnung von Semestern an deutschen Hochschulen und Prüfungen unverändert wie bisher.
[7642] **Der Rektor.**

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 69. | Berlin, den 22. September 1920. | LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.
Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.
Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 16 M. für das Vierteljahr bezogen werden.
Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 80 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 90 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.
Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen.
Beilagen werden nach Vereinbarung beigefügt.
Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24.
Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto; Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Inhalt:

Masutfeuerung auf der Orléansbahn.

Vor kurzem fand in Paris durch die Orléansbahn die Vorführung von mit Masut geheizten Lokomotiven statt, der außer zahlreichen Vertretern aus Ingenieur- und Pressekreisen auch der Minister der öffentlichen Arbeiten, Le Trocquer, beiwohnte. Die Vorführung, der bei der anscheinend auch sehr knappen Kohlenlage Frankreichs, wie die Anwesenheit des Ministers zeigt, recht bedeutender Wert beigemessen wurde, hat zu zahlreichen Ausführungen in der französischen Presse geführt. Es dürfte nicht uninteressant sein, einiges über diese französischen Mitteilungen und Ansichten zu hören.

Zur Vorführung wurde eine Maschine der Pacific-Bauart aus dem Jahre 1909 verwendet. In der großen Lokomotivhalle in der Straße du Chevalenet wurde zunächst der Tender mit Heizöl aufgefüllt, dann die Maschine unter Feuer gesetzt. Das Schweröl wurde von einem bereitgestellten Tankwagen in den auf dem Tender angeordneten Behälter von 6 cbm Rauminhalt geleitet. Da das hier verwendete Öl bis zu einer Temperatur von 20—25° dickflüssig ist, so wird es durch eine schlangenförmige Dampfleitung auf diese Temperatur gebracht. Das Öl tritt dann zusammen mit Dampf, der dem Kessel der Maschine entnommen wird, in den Verteiler und wird zerstäubt in die Feuerbüchse der Lokomotive geblasen. Durch Entzündung des Öls wird die Heizung in Tätigkeit gesetzt und unterhalten. Ihre Stärke läßt sich durch Auf- und Zudrehen des Verteilerhahnes, durch Regelung der Dampf- und Luftzuführung verändern. Bei dem vorliegenden Versuch, der auch den übrigen Erfahrungen entspricht, erforderte das Unterdampfsetzen der Maschine nicht ganz 45 Minuten, im Gegensatz zu dem Zeitaufwand von 3 Stunden, den die Fahrbereitschaft einer mit Kohle geheizten Maschine der gleichen Bauart erfordert. Für jede Maschine genügt ein Brenner. Die Umänderung einer Maschine für Masutfeuerung läßt sich nach den von dem leitenden Ingenieur M. Billet gemachten Ausführungen in weniger als 3 Tagen ausführen und kostet 40- bis 50 000 Fr.

In einem aus einer Maschine und zwei Salonwagen bestehenden Sonderzug fand dann eine Probefahrt auf der Strecke Paris-Austerlitz-Aubrais statt, der die eingangs erwähnten Persönlichkeiten beiwohnten. Paris wurde um 14 Uhr 42 verlassen und Aubrais um 16 Uhr 30 erreicht. Während der Fahrt ließ es sich der Minister nicht nehmen, ab Etamps, wo hierzu ein kurzer Aufenthalt eingelegt wurde, die Maschine selbst zu bedienen. Das Ergebnis der Versuchsfahrt befriedigte allgemein. Als Vorteile der Ölfeuerung ergaben sich vornehmlich die folgenden:

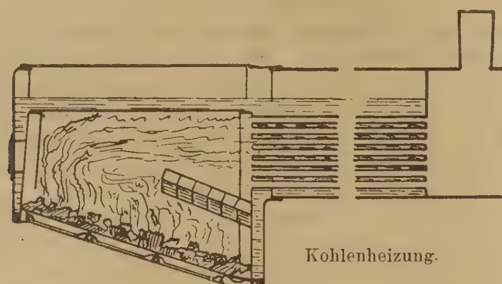
Verminderung der Bedienung;
Fortfall des Abschlackens;
Möglichkeit einer schnellen Änderung der Heizstärke;
völliges Fehlen der Lösche und des Rauches.

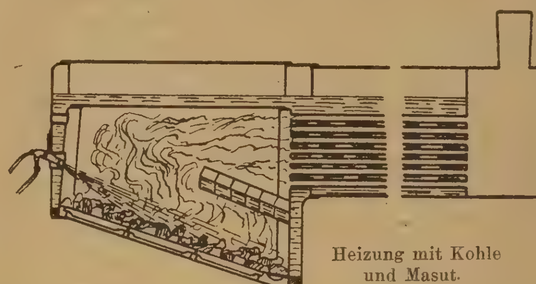
Bevor die Versuche mit Masut geheizter Maschinen auf breiter Grundlage ausgeführt wurden, hatte die Bahngesellschaft die Wärmeverhältnisse eingehend untersuchen lassen. Nach dem „Temps“ entnommenen Mitteilungen hatten diese Untersuchungen das folgende Ergebnis: Die Analyse der Verbrennungsgase ergibt nach Niederschlagung des Wasserdampfes: Kohlensäure 9,78, Sauerstoff 4,57, Kohlenoxyd 0,21, Stickstoff 85,36. Der Luftüberschuß bei einer derartigen Verbrennung beträgt also nicht mehr als 26 %; er ist weit geringer als bei der Verbrennung der Kohle und hat eine überaus günstige Ausbeute an Wärmeeinheiten aus dem Ölbrennstoff zur Folge. Die Temperatur der Abgase betrug 330°. Die Wärmeausnutzung des Kessels ist für 100 verfügbare Wärmeeinheiten die folgende:

Verlust durch unvollkommene Verbrennung	0,9
Verlust durch den Rauch	14,0
Verlust durch den Wasserdampf für die Zerstäubung	1,2
Verbrauch durch den Luftüberschuß	3,2
Für Verdampfung im Kessel verwendet	74,7
Verlust durch Wärmestrahlung	5,7
	rd. 100,0

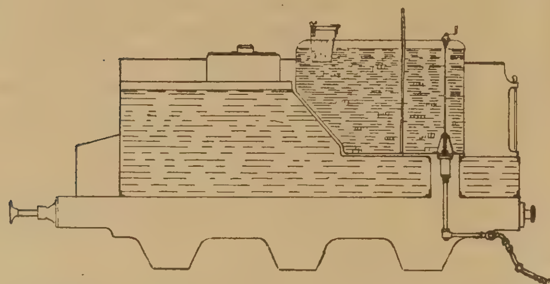
Ein recht günstiges Ergebnis für einen Kessel, bei dem die und im engeren Sinn die französische Industrie verfügbaren Mengen.

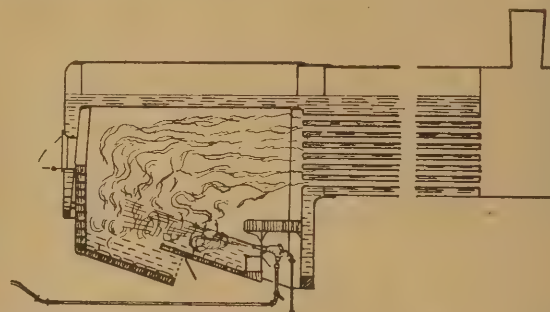
Masut wird aus Petroleum gewonnen. Bei der Destillation ergeben sich unter 70° Äther, zwischen 70 und 120° Mineralöle oder Gasoline, zwischen 120 und 150° Benzine, zwischen 150 und 280° Brennöl, zwischen 280 und 400° Schweröle. Das Heizvermögen der verschiedenen Abarten der Öle wechselt in geringem Maß mit dem Mischungsverhältnis von Kohlen- und Wasserstoff. Eine der „Illustration" entnommene, von





Schematische Darstellung der Feuerbüchse einer Lokomotive der Mittelmeerbahn-Bauart für Kohlenheizung und für gemischte Heizung (Kohle und Masut).





Tender mit Behälter für Masut einer für ausschließliche Verwendung von Masut abgeänderten Lokomotive der Mittelmeerbahn-Bauart.

Verwendung einer Feuerungssparanordnung unmöglich ist. Nach den Ermittlungen ergibt sich durch das schnelle Unterdampfsetzen der Maschine und den Umstand, daß bei längerem Halten der Heizer die Ölzufuhr schließt oder verringert, eine Ersparnis von etwa 1 t Brennstoff für jede Inbetriebsetzung einer Maschine. Der Verbrauch für 100 t/km einschließlich Maschine und Tender beträgt für Kohlenheizung rund 4,200 kg, für Heizöl 2,160 kg, sodaß sich die Verhältniszahl von 1,94 für Kohle und Heizöl ergibt.

Anscheinend hatte Frankreich auch nach dem Waffenstillstand noch sehr erheblich unter der Kohlennot zu leiden; denn im Anschluß an die Vorführungen wird verschiedentlich in der Presse die Frage besprochen, in welcher Weise Masut in der Lage sei, mit zur Beseitigung der Kohlenkrise beizutragen. Ende 1919 waren nicht allein die ersten mit Masut geheizten Maschinen auf dem Netz der Mittelmeerbahn in Betrieb, sondern Masut wurde auch in verschiedenen industriellen Anlagen verwendet, wie dem städtischen Wasserwerk von Paris, sowie für die Zentralheizung in zahlreichen Pariser Gasthöfen und an der Riviera. Namentlich seit den letzten 6 Monaten scheint Masut zu einem Schlagwort geworden zu sein, obgleich sich anscheinend die französischen Fachleute noch nicht völlig klar darüber sind, in welcher Weise das Heizöl letzten Endes in der Lage sein wird, die Welt- und im engeren Sinn die französische Kohlenkrise abzuwenden. Um in dieser Richtung wenigstens eine allgemeine Schätzung zu ermöglichen, werden drei Hauptpunkte erörtert: 1. der Wärmewert des Masut; 2. die Mittel, um die bisher für Kohle eingerichteten Feuerungsanlagen für Masut umzuändern; 3. die für die Welt-

M. Mahler vor mehreren Jahren aufgestellte Tabelle enthält folgende Angaben:

	C	H	O	Wärmeeinheiten
Schweröle des amerik. Petroleums	86,894	13,107		10,913
gereinigtes amerik. Petroleum	85,491	14,261	0,293	11,047
amerik. Brennöl	80,583	15,101	4,316	11,086
Rohpetroleum	83,012	13,889	3,099	11,094
Schweröle von Baku	86,700	12,944		10,843
Petroleum aus dem Kaukasus	84,906	11,636		10,328

Gute Kohle ergibt im Mittel etwa 8000 Wärmeeinheiten auf 1 kg. Das Öl ist reicher an Wärmeeinheiten als Kohle, gibt daher auch einen besseren Ertrag. Um ein Schweröl zu verbrennen, ist es nötig, es zu zerstäuben; man verwandelt es in mikroskopisch feine Tröpfchen, die, in Luft gebadet, fast rauchlos verbrennen. Dazu ist noch erforderlich, daß eine entsprechend hohe Temperatur unterhalten wird. Nach diesen Bedingungen richtet sich auch die Bauweise des Brenners wie der Feuerbüchse. Ersterer besteht außer gewissen Anordnungen zu seiner Regulierung aus zwei Röhren, die nebeneinander angeordnet oder miteinander vereinigt sind. Die eine führt Schweröl, die andere Dampf oder Preßluft zu, die dazu dient, das Schweröl zu zerstäuben. Die Zufuhr läßt sich durch Hähne regeln. Um das Öl möglichst augenblicklich zu verbrennen, ist die Verbrennungskammer so eingerichtet, daß sie eine möglichst hohe Temperatur unterhält. Um auch dem Umstand Rechnung zu tragen, daß mit bestimmten Brennstoffzuweisungen nicht gerechnet werden kann, findet man auch Anlagen für gemischte Heizung, d. h. gleichzeitiges Verbren-

nen von Öl und Kohle. Die Anbringung des Brenners ist einfach; der Umbau der Feuerungsanlage, im besonderen ihr Auslegen mit feuerfesten Steinen ist umständlicher; im allgemeinen rechnet man für den Umbau eines Kessels rund 40 000 Fr. Die Vorteile der Ölheizung wurden bereits eingangs angedeutet: schnelles Ingangsetzen und Abstellen; das Drehen eines Hahnes genügt, um die Heizung in Gang zu bringen; ferner die Möglichkeit guter Regelung, durch die die Menge nutzlos verbrannten Brennstoffes sehr vermindert wird. Sehr bedeutende Verminderung der Handarbeit selbst da, wo bewegliche Roste angewendet sind. Beseitigung des Kohlenstaubes und Wegfall der Reinigung; geringere Wärmeverluste, da das Öffnen der Tür zum Beschicken der Feuerung fortfällt. Der Vergleich der Preise des Masut und der Kohle ergibt nach französischer Betrachtung folgendes: Vor 6 Monaten kostete 1 t englische oder amerikanische Kohle 220 Fr., heute 450 Fr.; 1 t Schweröl kostet heute 800—900 Fr. Dem gegenüber stellt sich der Preis der vornehmlich von der französischen Eisenbahngesellschaft verwendeten Inlandkohle auf rund 250 Fr. Es ist zu erwarten, daß der Preis von Kohle und Öl sich auch weiterhin nach Valuta und Nachfrage richten wird. Dagegen werden nach Versuchen in Chicago, die aus dem Jahre 1899 herrühren, 14,25 kg Dampf mit 1 kg Schweröl erzeugt, gegen 7 kg Dampf aus 1 kg Kohle; in der Maschine der Pacific-Bauart ergeben sich 13,26 kg Dampf mit 1 kg Masut. Nach dem Urteil der französischen Fachleute wird daher der Preis, der für Masut bezahlt werden muß, diesen Heizstoff nur für kleinere Industrien und die Eisenbahn verwendbar machen. Die Mittelmeerbahn benötigt heute im Mittel 6000 t Kohle auf den Tag, d. i. ungefähr die Ladung eines Schiffes. Sie hofft für den Anfang über 15 000 cbm Heizöl im Monat verfügen zu können, d. s. 500 cbm täglich, die ungefähr 800 bis 1000 t Kohle gleichkommen; daraus ergäbe sich eine jährliche Ersparnis von 300 000 t Kohle. Die ersten Maschinen mit Masutfeuerung wurden von der Gesellschaft im Dezember 1919 in Betrieb gesetzt; sie sind den Bahnhöfen Paris, Villeneuve Saint Georges und Lyon zugeteilt. Nach dem Plan der Eisenbahngesellschaft ist beabsichtigt, zunächst 400 Maschinen umändern zu lassen; damit würden im Jahre 300 000 t Masut verbraucht und etwa 600 000 t Kohle erspart werden. Beabsichtigt ist, mit Masut geheizte Maschinen zunächst in Gebirgsgegenden und wo sich keine Kohle findet, zu verwenden. Es fragt sich nur, ob der Bau der Ölbehälter entlang den neu befahrenen Linien mit dem Umbau der Maschinen gleichen Schritt hält, und ob es wirklich gelingt, sich mit der nötigen Menge Masut einzudecken.

Was die verfügbaren Mengen Masut anlangt, so belief sich nach den französischen Angaben die Welterzeugung an Rohpetroleum 1918 auf 72 Millionen Tonnen, 1919 auf 80 Millionen Tonnen. Nimmt man dabei an, daß daraus etwa 50 % Masut hergestellt werden können, so ergibt dies 40 Millionen Tonnen. Im Jahre 1900 betrug demgegenüber die gesamte Menge des verwendeten Heizöles 17 Millionen Tonnen. Um dem Brennstoffmangel der ganzen Welt abzuhelfen, würden heute schätzungsweise etwa 250 Millionen Tonnen Masut gebraucht. Die von Frankreich benötigte Kohlenmenge betrug vor dem Kriege rund 60 Millionen Tonnen; heute sind nach den französischen Angaben mindestens 70 Millionen Tonnen (einschließlich Elsaß-Lothringen) erforderlich. Die französischen Gruben werden mit 20 Millionen Tonnen eingesetzt, die Vertragslieferungen von Deutschland mit 27 Millionen, England hat 8—10 Millionen Tonnen versprochen, Belgien 2—3 Millionen zugesichert; es fehlen folglich Frankreich theoretisch 10 Millionen Tonnen, die durch 5 Mill. Tonnen Masut ersetzt werden könnten, d. i. ungefähr 12 % der Welterzeugung. Diese Menge müßte aus dem Ausland zu erträglichem Preis bezogen und für die Zukunft gesichert werden.

Die Ausführungen, besonders in der Illustration, gipfeln darin, daß es sich darum handelt, daß die französische Regierung in der nächsten Zeit eine voraussehende Ölpolitik betreibt.

Die Tätigkeit der Verkehrswehr Württembergs während des Generalstreiks vom 26. August bis 4. September 1920.

Der Entschluß der Organisationen des Verkehrspersonals, sich am Generalstreik nicht zu beteiligen, vielmehr den Eisenbahnbetrieb im Interesse der Allgemeinheit in vollem Umfang aufrechtzuerhalten, hatte an zahlreichen Orten des Landes den Beschluß der Streikenden zur Folge, das Verkehrspersonal nun mit Gewalt aus den Betrieben herauszuholen, den Eisenbahnbetrieb durch örtliche Eingriffe lahmzulegen und die Schienen aufzureißen oder zu sprengen. Es war klar, daß diese Beschlüsse eine Herausforderung der im Oktober v. J. zum Schutz der Verkehrsanlagen und des Verkehrspersonals gegründeten Verkehrswehr bedeuteten, und daß die Streikenden bei der Ausführung ihrer Absicht auf den festen Willen der Verkehrswehr stießen, sich mit aller ihr zu Gebote stehenden Kraft gegen derartige Versuche einzusetzen. Um jedoch ihrerseits jedes herausfordernde Vorgehen zu vermeiden, sah die Leitung der Verkehrswehr davon ab, die Bahnhöfe von vornherein durch Verkehrswehr zu besetzen, beschränkte sich vielmehr darauf, überall da, wo Eingriffe in den Verkehrsbetrieb gemeldet wurden oder das Verkehrspersonal dringend um Schutz bat, rasch und mit Nachdruck einzugreifen. Das war ihr möglich durch die große Zahl Verkehrsfreiwilliger, die aus allen Gauen des Landes in Stuttgart zusammenströmten, und durch die ausgedehnte, über das ganze Land hin sich streckende Organisation.

In der Nacht vom 27./28. August häuften sich die Meldungen über drohende Eingriffe in den Eisenbahnbetrieb, die durch entsprechende Maßnahmen der Verkehrswehr verhindert wurden. Am Morgen des 28. August kam dann von den Verschiebebahnhöfen Kornwestheim und Untertürkheim gleichzeitig die Meldung, daß sie von Streikenden überflutet würden, die die Stellwerke besetzten und die Weichen beschädigten. Sofort ordnete die Leitung die Abfahrt des unter Dampf stehenden geschützten Zuges der Verkehrswehr nach Kornwestheim an und vermittelte die Heranführung einer Polizeiwehrschar mit Auto nach Untertürkheim. Beide säuberten in kürzester Zeit die Bahnhöfe und stellten die Ordnung wieder her. Die Verkehrswehr verhaftete zwei junge Burschen, die sie bei der Beschädigung von Weichen überraschte, und überantwortete sie dem Strafrichter. Durch dieses rasche und energische Vorgehen wurde verhindert, daß der Betrieb auf den Hauptverschiebebahnhöfen des Landes zum Erliegen kam und das dortige Verkehrspersonal unter dem Zwang der Streikenden den Dienst einstellte. Beide Bahnhöfe wurden durch Verkehrswehrtruppen besetzt. In der Folge mehrten sich die Fälle gewalttätigen Vorgehens gegen das Verkehrspersonal und die Verkehrsanlagen. In Fellbach gingen die Streikenden sogar soweit, daß sie Reisende aus dem Zug herausholten und derart körperlich mißhandelten, daß sie ärztliche Hilfe in Anspruch nehmen mußten. Der Bahnhof wurde von Verkehrswehr besetzt. In Ludwigsburg wurden die Arbeiter der Güterstelle und des Güterbeförderers durch Streikende gezwungen, die Arbeit niederzulegen und den Betrieb zu verlassen. Zur richtigen Zeit traf der geschützte Zug der Verkehrswehr ein, der die Streikenden zwang, schleunigst das Weite zu suchen, so daß die Arbeit wieder aufgenommen werden konnte. Die Güterstelle blieb durch örtliche Verkehrswehr besetzt. In Unterboihingen und Asperg wurden aus sinnloser Zerstörungswut Weichen und Signaldrähte abgeschnitten, auf letzter Station auch unter Schienen und Weichen Sprengpatronen gelegt, die rechtzeitig entdeckt wurden, wodurch namenloses Unheil verhütet wurde. Der Bahnhof wurde durch Verkehrswehr gesichert. In Eßlingen wurde bei einer Nachtpatrouille eines geschützten Zuges der Verkehrswehr eine größere Gruppe Streikender, die mit Fahrrädern auf den Bahnhof angefahren waren, verjagt, wobei einem Streikenden ein Rucksack mit einer großen Menge Sprengstoffe samt elektrischem Zünder abgenommen wurde. Dieser wurde mit seinen Helfershelfern später verhaftet. Der Bahnhof wurde alsbald durch einen Zug Verkehrswehr besetzt. An der Nebenbahn Metzingen-Urach sind die Schienen von Streikenden gesprengt

worden. Ein Unfall hat sich erfreulicherweise nicht ereignet. In Vaihingen (Filder) wurden die Reisenden durch Streikende am Zugang zu den Zügen verhindert. Der Bahnhof wurde darauf durch einen Zug Verkehrswehr besetzt. In Backnang hatten die Streikenden am 30. August beschlossen, den Bahnhof zu besetzen und den Betrieb lahmzulegen. Der Bahnhof wurde darauf noch in der Nacht durch einen Zug Verkehrswehr besetzt. Schon am andern Morgen wurde dieser Zug durch Streikende, meist junge Burschen, so belästigt, daß diese vom Bahnhof unter Androhung von Waffengewalt vertrieben werden mußten. Am Nachmittag kamen die Streikenden trotzdem in großer Zahl wieder auf den Bahnhof und umdrängten die Posten derart, daß sie von der Waffe Gebrauch machten und einige Schreckschüsse abgaben. Bei dieser Bedrohung der Verkehrswehr spielte ein in Backnang durch Gewalttätigkeit bekannter Arbeiter die Hauptrolle, der zum Sturm auf den Bahnhof aufreizte und die Stationsbeamten mit Totschlag bedrohte. Ein anderer suchte mit gezücktem Messer auf die Posten der Verkehrswehr einzudringen. Der zur Verstärkung inzwischen eingetroffene geschützte Zug säuberte den Bahnhof und verhaftete den Rädelsführer. Die vom Oberamtmann verlangte Herausgabe des Verhafteten wurde abgelehnt und der Festgenommene nach Stuttgart eingeliefert. Auch der Schutz der Betriebswerkstätten in Stuttgart, Rosenstein, Tübingen, Heilbronn und Aalen gegen Angriffe der Streikenden, die mit der Unbrauchbarmachung der Lokomotiven gedroht hatten, und der Schutz der dortigen Arbeitswilligen wurde durch die Verkehrswehr verwirklicht. Auch an zahlreichen anderen Punkten des Landes, wie in Aalen, Bietigkeim, Nürtingen, Reutlingen, Tübingen, Böblingen, Heilbronn, Neckarsulm, Künzelsau usw., setzten sich die örtlichen Verkehrswehren, unterstützt von geschützten Zügen der Leitung der Verkehrswehr, nachdrücklich für den Schutz der Verkehrsanlagen und des Verkehrspersonals Tag und Nacht ein.

In nicht erlahmender, unermüdlicher Tätigkeit hat sich die Verkehrswehr während der kritischen Tage überall im Lande da eingesetzt, wo Eingriffe in den Betrieb eintraten oder unmittelbar bevorstanden. Überall hat sie es vermocht, durch rasches und entschlossenes Handeln jeden Angriff zunichte zu machen, und durch überraschendes und sicheres Auftreten im Verkehrspersonal die Überzeugung der eigenen Sicherheit gefestigt. Dadurch allein war es möglich, den Betrieb im ganzen Lande in vollem Umfang aufrecht zu erhalten. Sobald die Beendigung des Generalstreiks und damit die Einstellung der Gewalttätigkeiten gegen das Verkehrspersonal feststand, wurde die Verkehrswehr von den Bahnhöfen zurückgezogen. Nur der Bahnhof Untertürkheim blieb noch besetzt.

Die Verkehrswehr hat sich viele neue Freunde im Lande erworben, nicht bloß unter dem Verkehrspersonal, sondern auch in der Allgemeinheit, wovon u. a. die zahlreichen Liebesgaben zeugen, die den auswärts eingesetzten Zügen der Verkehrswehr von der Einwohnerschaft zugegangen sind. Sie wird unbeirrt von Anfeindungen, denen sie auch künftig ausgesetzt sein wird, mit Entschiedenheit den ihr vorgezeigten Weg fortsetzen und wird sich nachdrücklich einsetzen gegen jeden Versuch der Störung des Verkehrs und der Gewalttätigkeiten gegen das Verkehrspersonal.

Daß die Tätigkeit der Verkehrswehr auch an der höchsten Verwaltungsstelle gewürdigt und anerkannt wird, zeigt ein Dankerlaß des Reichsverkehrsministers vom 8. September, der wohl in erster Linie die oben geschilderten Vorgänge im Auge hat. Es heißt darin: „Den Beamten und Arbeitern, die während der durch den Generalstreik geschaffenen schwierigen Verhältnisse durch treue Pflichterfüllung und außerordentliche Leistungen die Aufrechterhaltung des Betriebs ermöglicht und ihn gegen Störungen und Anschläge gesichert haben, spreche ich hierfür meine volle Anerkennung und meinen Dank aus."

Die Eisenbahn den Eisenbahnern!*)

Allmählich verdichtet sich das Verlangen der organisierten Arbeiter nach Sozialisierung. Auf dem Wege der Sozialisierung wollen sie ihre Lebensbedingungen verbessern, ihr Einkommen erhöhen und ihre Arbeit erleichtern, ein Ziel, nach dem die große Mehrheit aller Menschen strebt. Verlockender als der Ruf nach Sozialisierung klingt das neue Schlagwort: Die Eisenbahnen den Eisenbahnern! Es ist geeignet, alle Eisenbahner zu bestricken. Wenn man aber näher zusieht, zeigt es sich als ein Blender mit bedenklichen Schatten. Weshalb ruft man nicht auch: Die Burgen den Bauern! oder: Die Paläste den Gewerkschaften! Weil die Burgen und Paläste schöne Besitzungen sind, aber nicht nur nichts einbringen, sondern große Ausgaben erfordern.

Ähnlich steht es mit den Eisenbahnen. Das Anlagekapital der deutschen Normalspurbahnen stellte sich Ende 1911 auf nahezu 19 Milliarden Mark. Damals lieferten die Eisenbahnen ansehnliche Überschüsse von durchschnittlich 1100 Millionen Mark jährlich. Für das laufende Jahr erfordern sie dagegen einen Zuschuß von mehr als 15 Milliarden! Wenn die Eisenbahner die Eisenbahnen als ihr Eigentum beanspruchen, so müßten sie den Fehlbetrag von 15 Milliarden Mark durch Abzüge von ihren Gehältern und Löhnen decken. Dazu werden sie natürlich nicht geneigt sein.

Für den Fall der Sozialisierung ließen sich bei den Eisenbahnen mancherlei Ersparnisse machen, beträchtliche besonders durch Entlassung der überflüssigen Arbeiter, die auf mehr als 100 000 Mann geschätzt werden. Aber würden die Betroffenen nicht Verwahrung einlegen und mit einigem Grund, da sie nach der Sozialisierung sozusagen Miteigentümer geworden sind? Darf eine Sozialisierung zu solchen Massenentlassungen schreiten, vor denen die gegenwärtige Leitung zurückschreckt? Vielleicht könnte die Sozialisierung andere Ersparnisse bewirken, zunächst durch scharfe Beaufsichtigung der Werkstätten und des Betriebes. Auf den deutschen Eisenbahnen und in den Eisenbahnwerkstätten haben die Diebstähle und Schiebungen nach dem Umsturz vom November 1918 derart zugenommen, daß sie nach vielen Millionen berechnet werden. Leider dringt darüber nur wenig in die Öffentlichkeit. Wie viele Millionen haben die Eisenbahnen durch Diebstähle an Werten verloren? Wie viel mußten sie als Entschädigung an die Verfrachter und Versicherungsgesellschaften zahlen? Nach einer Mitteilung im Hauptausschuß des Reichstages wurden allein im Monat Mai 1920 über 20 800 Diebstähle aller Art festgestellt und 462 Angestellte aus dem Eisenbahndienst entlassen. Nach amtlichen Ermittlungen hatten im Jahre 1919 die Werkzeuge, Arbeitsmaschinen und Rohstoffe, die von den Arbeitern in den zwanzig Werkstätten der preußischen Eisenbahnverwaltung entwendet wurden, einen Wert von 5 Millionen Mark. Von den preußischen Eisenbahnen mußten im Jahre 1919 für Diebstähle 200 Millionen Mark an Entschädigung gezahlt werden. Diese Zahlen bleiben noch weit hinter der Wirklichkeit zurück und waren um ein Vielfaches höher.

Indessen würde der Fehlbetrag von 15 Milliarden Mark nicht durch Reformen beseitigt werden können, auch nicht durch erneute Fahrpreis- und Frachterhöhungen, die den Verkehr nur beeinträchtigen und die Einnahmen nur vermindern. Hauptursache des riesigen Fehlbetrages sind die Lohnerhöhungen bis zu 18 000 ℳ jährlich für einfache Arbeiter und bis 26 000 ℳ jährlich für Vorarbeiter.

In der Praxis sollen sozialisierte Betriebe nach der Auffassung führender Arbeiterkreise nicht auf eigene Rechnung und Gefahr arbeiten. Diese Auffassung wurde kürzlich in Hamburg erhärtet.

Nach den wiederholten und erheblichen Lohnerhöhungen, die sie unter dem Druck von Ausständen bewilligen mußten, haben in den großen Städten die Straßenbahnen mit steigenden Fehlbeträgen zu kämpfen. In Hamburg stellten sich die Bezüge der Führer und Schaffner auf über 12 000 ℳ, in Frankfurt a. M. auf 13 270 ℳ jährlich. Die Erhöhungen der Fahrpreise brachten nicht den erwarteten Mehrertrag. Gleichwohl traten in Hamburg die Straßenbahner unlängst in einen neuen Ausstand und setzten eine weitere Zulage von 100 ℳ monatlich durch. Die Hamburger Gesellschaft konnte diese neue Lohnerhöhung, die für das Jahr gegen 10 Millionen Mark ausmacht, aus eigenen Mitteln nicht aufbringen, gab aber nach, als die Stadt Hamburg, die von einer sozialdemokratischen Mehrheit regiert wird, ihr ein unkündbares und unverzinsliches Darlehen von entsprechender Höhe, also einen Zuschuß, ein Geschenk bewilligte, nachdem das Organ der sozialdemokratischen Mehrheit erklärt hatte: Sobald die Angestellten nachweisen, daß ihre Forderungen berechtigt sind, wenn auch nur teilweise, dann müssen sie bewilligt werden — mag das Geld herkommen, wo es will. Nötigenfalls muß der Staat in den sauren Apfel beißen. Damals riefen die Hamburger Straßenbahner nicht: Die Straßenbahnen den Straßenbahnern! Vielmehr verlangten die sozialdemokratischen Organisationen der verschiedenen Richtungen die Verstaatlichung der Straßen-

*) Dieser Aufsatz ist dem „Tag" vom 7. September d. J. entnommen und wird mit Genehmigung des Verfassers Paul Dehn abgedruckt.

bahnen unter der Voraussetzung, daß die Ansprüche der Fahrer und Schaffner, wenn daraus ein Fehlbetrag für den Betrieb entstehen sollte, aus staatlichen Mitteln gedeckt werden müssen.

Werden nach solchen Grundsätzen die großen Betriebe sozialisiert, die Eisenbahnen, die Straßenbahnen, die Kohlengruben usw., so ist nach den bisherigen Erfahrungen zu erwarten, daß die Arbeiter als leitende Mehrheit bei geringeren Leistungen immer höhere Anforderungen stellen werden, zunächst an ihre Betriebskassen und sodann an Reich, Staat und Gemeinde behufs Deckung des Fehlbetrages, bis eines Tages Reich, Staat und Gemeinde alle Mittel erschöpft haben, keinerlei Anleihen mehr flüssig machen können und ihre Zahlungen einstellen müssen. Dieser Tag ist nicht mehr fern. Denn das Reich kann 20 Milliarden jährlich für die Deckung des Fehlbetrages bei den Eisenbahnen und Posten nicht lange mehr aufbringen. Und was dann? Die Antwort darauf werden mit Vergnügen als lachende Erben die Unabhängigen geben.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Entlassung von Arbeitern aus der Hauptwerkstätte Danzig.** Wie die „D. Allg. Ztg.“ mitteilt, sieht sich infolge Arbeitsmangels die Eisenbahnhauptwerkstätte Danzig genötigt, in nächster Zeit 700 Arbeiter zu entlassen. Die Gesamtbelegschaft der Eisenbahnhauptwerkstätte hat zu dieser Angelegenheit Stellung genommen und fordert die Einführung des Sechsstundentags bzw. der Arbeit an fünf Tagen der Woche.

— **Die Ausgestaltung des Stuttgarter Bahnhofsvorplatzes.** Die Stadtgemeinde Stuttgart schreibt gegenwärtig, wie der „Schwäbische Merkur“ mitteilt, einen Wettbewerb für die Ausgestaltung des künftigen Bahnhofsvorplatzes sowie der Straßenbahnverkehrsanlagen aus. Der Wettbewerb soll Vorschläge bringen, einmal für die einwandfreie Ausgestaltung der Plätze am Hauptbahnhof in verkehrstechnischer Hinsicht, wobei auch großer Wert auf die Berücksichtigung künstlerischer Gesichtspunkte bei der Anordnung und Aufstellung aller öffentlichen Einrichtungen, aber ausschließlich Behandlung der Platzwände zu legen ist, sodann für die Gleisanlage und Anordnung der Haltestellen der Straßenbahn auf den Plätzen, für die Änderung oder Neugestaltung der gegenwärtigen Linienführung der Straßenbahn, die aus der Umleitung verschiedener Linien über den neuen Bahnhofsvorplatz nötig werden. In die Platzgestaltung ist die gesamte Straßen- und Platzfläche an der Süd-Ost- und Westseite des Bahnhofs, ferner der sich nördlich anschließende Teil vor dem Verwaltungsgebäude des Güterbahnhofs einzubeziehen. Weiterhin werden Vorschläge für die ganze künftige Ausgestaltung der Verkehrsanlagen in Groß-Stuttgart und Umgebung, etwa zwischen Böblingen und Waiblingen einerseits, Obereßlingen und Ludwigsburg andererseits durch Straßenbahnen, Vorortsbahnen, Steilbahnen, Aufzüge usw. gewünscht, wobei die wirtschaftliche Seite dieser vorzuschlagenden Verkehrsanlagen besonders zu berücksichtigen ist, also keine uferlosen Vorschläge zu machen sind. Es sind Preise von 8000, 6000 und 3500 ℳ ausgesetzt, für die Ankäufe sind je 1500 ℳ vorgesehen. Die Frist läuft bis zum 22. Dezember d. J.

— **Linienführung des Weser-Elbe Kanals.** Zu dieser Frage faßte die Handelskammer zu Berlin am 10. September 1920 die folgende Entschließung: „Die Handelskammer zu Berlin hat in ihrer Vollversammlung vom 9. April d. J. unter Bezugnahme auf ihre Entschließung vom 5. Dezember 1919 sich erneut für die Mittellinie ausgesprochen. Neben den wiederholt von ihr bekanntgegebenen Gründen geschah dies unter Betonung der folgenden Erwägungen: 1. Die Kohlenversorgung des ostdeutschen Wirtschaftsgebiets, die bisher Aufgabe Oberschlesiens war, wird unter Umständen in steigendem Maße auf Westfalen angewiesen sein; sie erfordert die schnellste, billigste und sicherste Schiffahrtsverbindung. 2. Neben den schiffahrtstechnischen Gründen verbietet auch die Internationalisierung der Elbe eine Spiegelkreuzung; es kann vielmehr, um dem Mittellandkanal den Charakter einer deutschen Wasserstraße zu erhalten, nur eine Kreuzung der Elbe auf einer Kanalbrücke in Betracht kommen.

Inzwischen haben sich der Landeswasserstraßenbeirat und fünf von den sechs Bezirks-Wasserstraßenbeiräten mit überwiegender Stimmenmehrheit für die Mittellinie erklärt. Die preußische Regierung hat demzufolge der Landesversammlung die Mittellinie zur Beschlußfassung gestellt, jedoch neben ihr auch noch einen an die Südlinie angelehnten sogenannten Kompromißentwurf, der die Vorteile der Mittel- und Südlinie miteinander zu verbinden sucht, indem er der letzteren bis Altenweddingen östlich Oschersleben folgt und, Magdeburg westlich umgehend, gleichfalls auf einer Brücke unterhalb Magdeburgs die Elbe kreuzt. In dieser Kompromißlinie, welche nur um wenige Kilometer kürzer als die alte Südlinie ist und noch sechs Schleusen aufweist, kann eine entscheidende Besserung nicht erblickt werden. Der erhebliche Umweg bleibt ebenso wie die Notwendigkeit zeitraubender zahlreicher Schleusungen bestehen; beides bewirkt den Mehraufwand eines vollen Arbeitstages für den Durchgangsverkehr.

Nachdem in den Erörterungen über die Linienführung sich Gegensätze zwischen Preußen und anderen Gliedstaaten (Braunschweig, Sachsen und Anhalt) ergeben haben, legt die Handelskammer zu Berlin Wert darauf, zu betonen, daß ihre Bedenken gegen die südliche Linienführung nicht etwa auf engen örtlichen Erwägungen beruhen, vielmehr ausschließlich der Sorge um die gesamten vaterländischen Wirtschaftsinteressen entspringen. Wenn die Begründung des Gesetzentwurfes den anfänglichen Durchgangsverkehr mit rund 7,2 Millionen Tonnen und den Kanalgebietsverkehr mit rund 1,6 Millionen Tonnen angibt und die tonnenkilometrische Leistung beim Durchgangsverkehr mit 3040 tkm, beim Kanalgebietsverkehr mit 329 tkm ermittelt, so spricht sich schon darin aus, daß die Rücksichten auf den Durchgangsverkehr in jedem, auch dem finanziellen, Betracht den Vorrang vor dem Lokalverkehr fordern. Gegenüber diesen Erwägungen treten die von den Anhängern der Südlinie erhofften, zum großen Teil überschätzten Vorteile zurück. Sie sind übrigens nicht unbedingt an die Südlinie gebunden, sondern werden zum wesentlichen durch den dem Reiche verbleibenden Bau des an die Mittellinie anschließenden Kanals nach Staßfurt und Bernburg und weiter nach Halle und Leipzig gewährleistet. Den wasserwirtschaftlichen Aufgaben des Talsperrenbaues im Harzgebiet zur Kraftgewinnung und zum Hochwasserschutz sucht die gegenwärtige Vorlage auch im Zusammenhange mit der Mittellinie gerecht zu werden.“

* * *

Im Mittellandkanalausschuß der preußischen Landesversammlung wurde bei der zweiten Lesung die Mittellinie mit 19 gegen 4 Stimmen ebenso wie in der ersten Lesung angenommen. Annahme fand auch ein Antrag, der von der Regierung verlangt, sie soll Mittel zur Verfügung stellen für einen Anschlußkanal zur Saale bei Bernburg oder für eine andere wirtschaftlich und hinsichtlich des Kostenaufwandes gleichwertige Verbindung des Mittellandkanals mit dem Wirtschaftsgebiet der oberen Saale unter Benutzung der Elbe und Saale.

Österreich.

— **Südbahn.** Die italienische Regierung hat die Südbahnverwaltung eingeladen, Vertreter zu Verhandlungen über die schwebenden Fragen zu entsenden. Zur Verhandlung stehen vor allem die Rückstellung des Südbahnnetzes, welches Italien im Herbst 1918 laut den Waffenstillstandsbedingungen in Besitz genommen hat, und die Leistung einer Entschädigung für die Zeit des italienischen Betriebes. Ferner ist Italien bisher dem „provisorischen Regime“ zur Weiterführung der Südbahn nicht beigetreten, und schließlich ist noch die Frage der italienischen Jahresrente offen. Zunächst findet eine Verwaltungsratssitzung der Südbahn statt. Die Vertreter der Südbahn werden anfangs Oktober nach Rom reisen.

— **Wiedereinführung der mitteleuropäischen Zeit.** Am 13. d. Mts. wurde im Eisenbahndienste die mitteleuropäische Zeit wieder eingeführt.

— **Eine Studiengesellschaft für den Bau von Zementschiffen und Zementwagen.** Die Österreichische Kreditanstalt hat eine Studiengesellschaft für eine Verwertung von Zement zu Bauzwecken ins Leben gerufen. Es sollen Eisenbahnwagen und Schiffe unter starker Benützung von Zement als Baustoff geschaffen werden. Der Studiengesellschaft gehören an die Österreichische Kreditanstalt, die Firma Redlich und Berger, die Firma Herzfelder & Comp., weiter die Linzer Schiffswerft und die Zementfabrik in Szczakowa.

— **Kleingartenausstellung.** Am 12. September wurde in Wien im Arkadenhofe des Rathauses und den umliegenden Räumen die zweite Kleingartenausstellung eröffnet. An dieser Ausstellung haben sich auch die Staatsbahndirektionen Wien-West und Wien-Nordost beteiligt. Über den derzeitigen Stand der Kleinwirtschaft (Gartenbau und Kleintierzucht) im Bereiche der Staatsbahnen können folgende Mitteilungen gemacht werden. Die Staatseisenbahnverwaltung hat weder Kosten noch Arbeit gescheut, um bisher brachgelegene Grundstücke der Bewirtschaftung zugänglich zu machen. Bei allen Wächterhäusern befinden sich Gärten und Ackergrundstücke, in allen größeren Stationen sind Schrebergartenanlagen von zumeist 30 bis 150 Parzellen mit einem durchschnittlichen Flächenausmaße von 200—300 qm. Die Staatseisenbahnverwaltung hat die Anlagen auf eigene Kosten errichtet, die Wasserleitungen hergestellt, Einfriedigungen gebaut, Werkzeughütten angelegt, durch Fachschriften für Verbreitung der notwendigen Kenntnisse gesorgt und den Schrebergärtnern besondere Fahrbegünstigungen eingeräumt. Das Ergebnis dieser Fürsorgeeinrichtungen ist überaus erfreulich. Auf einer Gesamtgrundfläche von 920 Hektar, wovon 703 Hektar bahneigner Grund und 217 Hektar Pachtgrund sind, treiben gegenwärtig bei einem Gesamtbestande von 83 000 Eisenbahnbediensteten rund 30 000 Bedienstete Kleinwirtschaft. Mehr als die Hälfte der Bediensteten, die einen eigenen Haushalt führen, betreiben Gartenbau und Kleintierzucht. Zur Hebung der Wirtschaftlichkeit der Gartenbetriebe errichtete die Staatseisenbahnverwaltung Muttergärten, um den Bediensteten Saatgut und Pflanzen zur Verfügung stellen zu können. Der größte von ihnen befindet sich in Simmering, der mit einer Fläche von 1600 qm im Jahre 1919 938 000 Pflanzen und 1200 Samenzuweisungen an die Schrebergärtner abgegeben hat. Andere Muttergartenanlagen sind im Entstehen begriffen. Auch die Kleintierzucht hat unter den Eisenbahnbediensteten großen Aufschwung genommen. Es haben sich auch Gruppen von Bediensteten zusammengetan, um durch Errichtung von sogenannten Kleintierfarmen den Lebensmittelmangel zu bekämpfen. Im Lainzer Tiergarten haben 150 Eisenbahnerfamilien auf einer Fläche von 43 000 qm eine solche Kleintierfarm mit sechs Hühner- und sechs Hasen-(Kaninchen-)stallungen, zwei Stallungen für Junggeflügel, einem Stall für Schafe und Ziegen und mit einem Bienenhaus errichtet. Auf einem verhältnismäßig kleinen Raum in Simmering sind 400 Kleintierzüchter mit 2300 Hühnern, 1800 Hasen (Kaninchen), 400 Stück Geflügel, je 50 Ziegen und Schweinen beisammen. In einer Kleintierzuchtanlage in Stadlau leisten 120 Bedienstete gemeinsame Arbeit. Einen schönen Aufschwung nimmt die Kleintierfarm in Laa; in Krems ist eine solche im Entstehen begriffen. Im Jahre 1917 hat die Staatseisenbahnverwaltung über 100 Pinzgauer Alpenziegen gekauft und sie den ländlichen Direktionsbezirken zugewiesen. In den Ennstaler Alpen in Großraming befindet sich auf einer 1200 m hohen Alm eine Farm mit etwa 60 Ziegen; die dort gewonnene Milch wird nach Linz gebracht und an kranke Kinder und Lungenkranke abgegeben. In der Station Lambach ist eine Saanenziegenzuchtanlage eingerichtet. Auch im Bereiche der Staatsbahndirektionen Innsbruck und Villach befinden sich Kleintierfarmen. Große Erfolge wurden in der Schweine- und Bienenzucht erzielt. Im Bereiche der Staatsbahndirektion Linz wurde die Fischzucht sehr gefördert, in den letzten zwei Jahren neun Teiche hergestellt und entsprechend besetzt. Alle diese Wirtschaftszweige wurden durch Entsendung von Bediensteten in Fachausstellungen und durch Kurse zur Ausbildung auf den einzelnen Gebieten der Kleintierzucht gefördert. Die Staatseisenbahnverwaltung ist aber auch bestrebt, ihre Bediensteten bei der Erwerbung von Grundstücken zur Schaffung eigener Kleinhäuser mit anschließenden Gärten zu unterstützen.

— **Wiederaufnahme des Schiffsverkehrs auf der Donau.** Der infolge Hochwassers eingestellt gewesene Schiffsverkehr auf der Donau (vgl. Nr. 65, S. 719 d. Ztg.) ist wieder aufgenommen worden. Die erste Abfahrt des Postschiffes erfolgte am 14. d. M., 9 Uhr abends von Wien nach Linz, die erste Abfahrt von Linz nach Wien am 15. d. M., 8 Uhr früh. Der Verkehr zwischen Linz und Passau begann mit der ersten Abfahrt am 16. d. M. ab Linz und am gleichen Tage ab Pasau. Außerdem verkehren auch die Lokalschiffe wieder. Mit der Abfahrt des Eilschiffes ab Linz am 16. d. M. um ½11 Uhr vormittags schloß der heurige Eilschiffverkehr.

Übrige europäische Länder.

— **Jahresbericht der norwegischen Eisenbahnen 1918/19.** Für das vom 1. Juli 1918 bis 30. Juni 1919 dauernde Betriebsjahr ist jetzt der amtliche Bericht erschienen. Die gesamte Bahnlänge ist von 3235,2 km auf 3249,5 km gestiegen. 2010,8 km haben Vollspur, 1129,7 km 1,067 m-Spur. Der Rest verteilt sich auf 1,0- und 0,75 m-Spur. Am Schluß des Betriebsjahres waren 1921,8 km (im Vorjahre 1020,3 km) reine Staatsbahnen und 8616 km (1748,8 km) sog. Staatsbahninteressen, Staatsbahngesellschaften gehörend, wobei ein Teil des Aktienkapitals in Besitz von Kommunen und Privaten ist. Die Drammenbahn Jarlsbergbahn und Randsfjordbahn sind seit Juli 1919 reine Staatsbahnen. 466,1 km sind Privatbahnen. Die Einnahmen und Ausgaben betragen:

	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Überschuß	Fehlbetrag
	im ganzen		auf 1 km Bahnlänge		auf 1 km	
	Millionen Kronen		Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
1917/18	76,584	84,139	23 806	26 154	—	2348
1918/19	94,230	96,818	28 958	29 754	—	796

Im Vorjahre 1917/18 hatten die Ausgaben die Einnahmen ganz bedeutend (um 7 554 346 Kr.) überschritten. Auch im Betriebsjahre 1918/19 sind die Ausgaben höher geblieben, aber nur noch um 2 587 962 Kr. Der Fehlbetrag von 2348 Kr. für das Kilometer im Vorjahre ist im neuen Betriebsjahre auf 796 Kr. zurückgegangen. 44 % (i. V. 42 %) der Einnahmen trafen auf den Personenverkehr und 54 % (i. V. 56 %) auf den Güterverkehr, die übrigen 2 % auf Telegraph u. a. Gegen das Vorjahr haben die Einnahmen des Güterverkehrs sich zugunsten des Personenverkehrs um weitere 2 % vermindert, nachdem schon im Vorjahre die Gütereinnahmen gegen 1916/17 um 1 % abgenommen hatten; die Ausgaben für Betrieb und Unterhaltung sind gegen das Vorjahr um 15 % gestiegen, nachdem schon das Vorjahr eine Ausgabensteigerung von 62,9 % gebracht hatte.

Das Jahr 1917/18 war das erste in der Geschichte der norwegischen Bahnen gewesen, in dem der Betrieb mit einem Fehlbetrag abgeschlossen hatte. Diesem ersten Jahr hat sich nunmehr das zweite zugesellt, wenn auch in wesentlich gemildertem Maße. Die Betriebszahl von 109,9 % der Einnahmen ist diesmal auf 102,7 zurückgegangen. Damit ist wenigstens ein Schritt rückwärts zu den früheren gesunden Verhältnissen, wo die Betriebszahl (ausgenommen 1916/17 mit 90,5 %) nie über 85 hinaufgekommen war, gemacht. Die meisten Staatsbahnen hatten im Betriebsjahre einen Fehlbetrag; die Ofotenbahn steht mit einem Überschuß von 1 494 315 Kr. (i. V. 1 171 802) wieder weitaus an erster Stelle. Gefahren wurden im Betriebsjahre 11 695 Millionen Zugkilometer gegen 10 935 Millionen im Vorjahre. Die Zahl der Personenkilometer ist von 701 214 Millionen im Vorjahre auf 772 792 und die Zahl der Tonnenkilometer von 486 032 Millionen auf 499 769 hinaufgegangen. Dr. S.

— **Weitere Verteuerung des schwedischen Staatsbahnbetriebes.** Nachdem für das laufende Jahr den Bahnbediensteten und Beamten Teuerungszulagen genehmigt worden und Bestimmungen über Einschränkung der Dienstzeit für ein gewisses Betriebspersonal vom 1. Juli ab herausgekommen sind, wurden über die hierdurch veranlaßte Kostenvermehrung im Eisenbahnhaushalte für das Jahr 1920 Berechnungen angestellt. Ein Vergleich zwischen dem nunmehr vorliegenden Anschlage einerseits und dem für eine Jahreshälfte festgestellten Kostenanschlag sowie den laut Buchführung für die Zeit Januar bis Juni 1920 eingetretenen wirklichen Ausgaben anderseits weist eine Vermehrung um rund 15 010 000 Kr. bzw. 18 515 000 Kr. auf. Die Berechnung der Direktion läuft auf den Antrag hinaus, den Haushaltanschlag für das zweite Halbjahr 1920 zu 171 884 200 Kr. festzustellen. Als Vergleich kann dienen, daß die Hälfte des im voraus festgestellten Kostenanschlages für 1920, ausschließlich der Erzbahnen, zusammen 156 874 000 Kr. und die buchführungsgemäß ausgewiesenen Ausgaben für Januar bis Juni 1920 153 369 142 Kr. ausmachen.

— **Interessenkontore bei den schwedischen Staatsbahnen.** Das Etats- und Kassenkontor im Finanzministerium hat nunmehr den Antrag der Eisenbahndirektion auf Einrichtung von Interessenkontoren bei den schwedischen Staatsbahnen (vgl. diese Zeitung 1920, S. 574) dahin entschieden, daß die Verwaltungskosten von den Interessenkontoren selbst bestritten werden müssen. Die Befassung der Interessenkontore mit der Bereithaltung von Geldmitteln für Vorschußanleihen bringt mit sich, daß die Staatsbahnen ohne Anspruch auf Verzinsung dem Kontor die erforderlichen Mittel vorstrecken. Dem wird zugestimmt. Dagegen lehnt das Kassenkontor die Sicherheitsleistung für die dem Interessenkontor anvertrauten Mittel und

für den von Bankeinrichtungen erhobenen Rentenbetrag auf diese Mittel ab. Das Kassenkontor ist der Anschauung, daß die von den Interessenkontoren bereitgehaltenen Mittel als unter der Aufsicht von Personen stehend angesehen werden müssen, welche volles Vertrauen und volle Achtung besitzen. Eine förmliche Sicherheitsleistung der Staatseisenbahnen ist daher unnötig und erscheint auch ungeeignet, weil damit das Verantwortungsgefühl der Leitungsmitglieder abgestumpft werden könnte.

— **Dampffährenverbindungen von Schweden nach England und Finnland.** Bei Beantwortung einer Frage im englischen Unterhause äußerte Bridgeman, daß Verhandlungen mit der schwedischen Regierung über Einrichtung einer unmittelbaren Dampffährenverbindung zwischen England und Schweden stattgefunden hätten. Die englische Regierung verspricht sich von weiteren Verhandlungen kein Ergebnis, da zur Aufrechterhaltung eines solchen Verkehrs ein Staatszuschuß erforderlich wäre, doch hätte die englische Regierung grundsätzlich nichts gegen eine Dampffährenverbindung mit Schweden einzuwenden.

Die Anregung einer Dampffähreneinrichtung zwischen Schweden und Finnland findet in Finnland nicht durchwegs günstige Beurteilung. Der frühere Verkehrsminister Pohjapalo bezweifelt, daß sich die Einrichtung lohnen würde. Auch glaubt man in Finnland, daß Eisenbahnbauten und Wasserstraßen in Finnlands eigenen Grenzen mehr Berechtigung hätten und dringlicher seien als eine Dampffährenverbindung mit Schweden.

— **Die ersten elektrischen Lokomotiven der schwedischen Staatsbahnen.** Die schwedische Eisenbahndirektion hat kürzlich mit den Motala-Lindholm-Werkstätten einen Vertrag über Lieferung von 11 elektrischen Lokomotiven, die für die Elektrisierung der Eisenerzbahn Luleå-Gellivare bestimmt sind, abgeschlossen. Die erste dieser Lokomotiven soll Anfang 1922 geliefert werden. Als Lieferer zur Mitwirkung bei der Ausführung der Bestellung wurden die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft, Berlin, und Siemens-Schuckert A.-G. angenommen.
Dr. S.

— **Eisenbahn-Spionage in Belgien.** Mit welchen Mitteln der Krieg auf seiten unserer Feinde geführt worden ist, zeigt ein Bericht der „Whitehall Gazette" über die Eisenbahnspionage in Belgien. Während des ganzen Krieges bestand im besetzten Teil dieses Landes ein Kundschafterdienst, der den Generalstäben der Entente nach ihrer eigenen Angabe die wertvollsten Dienste geleistet hat. An der Spitze stand eine belgische Gräfin. Die Tätigkeit erstreckte sich namentlich auf eine Überwachung der Eisenbahnen und der sich auf ihnen bewegenden Truppentransporte durch freiwillige Kräfte, die für ihre Arbeit keine Entlohnung erhielten. Sie waren an verschiedenen Stellen der hauptsächlich zur Beförderung deutscher Truppen dienenden Eisenbahnen aufgestellt und suchten bei allen Militärzügen neben seinem Reiseziel das Regiment, das ihn benutzte, die Division, zu der es gehörte, namentlich aber auch Angaben über die ihnen beigegebene Artillerie zu ermitteln. Da die Truppen immer Sonderzüge benutzten, wurden an die Aufmerksamkeit der Beobachter hohe Anforderungen gestellt. Wurde ein solcher Beobachter erwischt, so wurde die ganze Strenge der Kriegsgesetze gegen ihn angewendet; eine Zeitlang ruhte die Tätigkeit des Kundschafterdienstes vollständig, weil seine Einrichtung den Deutschen verraten worden war, aber seiner Leiterin gelang es, ihn wieder einzurichten. — Die Beobachtungsposten übermittelten den Nachrichtenoffizieren genaue Pläne der deutschen Truppenbewegungen, die für sie natürlich von größtem Werte waren. Die Zahl der Züge und die Zeit, die zur Beförderung einer Division zwischen der deutschen West- und Ostfront gebraucht wurde, war durch Beobachtung genau bekannt geworden; so konnte genau festgestellt werden, wann eine Truppenbewegung, deren Beginn beobachtet worden war, zu Ende sein würde, wann also die Truppen zum Eingreifen bereitstehen würden. Große Verwirrung entstand bei der Heeresleitung der Entente, als sie einmal gewisse deutsche Truppentransporte zwei Tage lang aus dem Auge verloren hatte, weil die Nachrichten der Beobachter verspätet eingingen. Sonst war der Entente-Generalstab dauernd über alle deutschen Heeresbewegungen unterrichtet. Besonders scharf zeichnete sich in den Eisenbahntransporten die Anforderung der Truppen vom östlichen Kriegsschauplatz nach dem Zusammenbruch der russischen Front und dann wieder der Aufmarsch zu der deutschen Angriffsbewegung des Jahres 1918 ab; daß letztere nicht auf die Dauer den beabsichtigten Erfolg hatte, wird lediglich darauf zurückgeführt, daß die Eisenbahnkundschafter die Heeresleitung der Entente rechtzeitig vom Anmarsch der Truppen mit der Eisenbahn in Kenntnis gesetzt hatten. Ähnliche Spionage ist sicher auch an anderen Stellen, z. B. hinter der deutschen Front in Rumänien ausgeübt worden. Stand in Belgien eine Frau an der Spitze dieses Kundschafterdienstes, so waren dort weibliche Kräfte stark am Beobachtungsdienst beteiligt. Der vornehmen Art, wie auf deutscher Seite der Krieg geführt worden ist, und der ritterlichen Auffassung, die man in Deutschland im Gegensatz zu unseren Feinden vom Kriege gehabt hat, widerstrebte es, mit solchen Mitteln zu arbeiten.

— **Elektrisierung der Mont-Cenis-Strecke.** Nach Mitteilungen der Tagespresse wurde am 9. September zwischen Turin und Bussoleno der erste elektrische Probezug geführt. Damit ist die Elektrisierung der Mont Cenis-Linie bis Turin vollständig durchgeführt. Der Betrieb erfolgt mit Drehstrom von 3000 V und $16^2/_5$ Perioden.

— **Ausbau des südtirolischen Eisenbahnnetzes.** Im Anschluß an unsere Mitteilungen in Nr. 13, S. 150 und Nr. 46, S. 535 d. Ztg. entnehmen wir der „Schweiz. Bauzeitung", daß — nach einem Aufsatz des Ingenieurs E. Jung in Wien — während des Krieges drei wichtige Strecken des Tiroler Eisenbahnnetzes als Dampfbahnen mit 76 cm Spurweite ausgeführt worden sind, wobei aber der gesamte Unterbau derart hergestellt wurde, daß er später für Meterspur verwendet werden kann. Es sind dies die Fleimstalbahn, die Grödenbahn und die Ampezzanerbahn. Die F l e i m s t a l b a h n, Auer-Cavalese-Predazzo, eine der bedeutendsten und zugleich schönsten Gebirgsbahnen, ersteigt den Steilrand der Ausläufer der Fassaneralpen in gliederreicher Entwicklung. So liegen die beiden Bahnkilometerzeichen 1 und 19 in der Luftlinie nur 2750 m auseinander; an einer Stelle liegt die Bahn sechsfach über einander. Der überwundene Höhenunterschied macht rund 875 m aus, die ganze Strecke, deren Ostteil im Avisiotal ziemlich eben verläuft, hat rund 50 km Länge. Den Betrieb besorgen 1 C + C-Malletlokomotiven mit 55 t Dienstgewicht. — Die G r ö d e n b a h n, Klausen-Plan, ersteigt auf rund 31 km Länge 1100 m Höhenunterschied und ist in 4½ Wintermonaten 1915/16 erbaut worden. Sie wird mit D-Tenderlokomotiven betrieben. Beide Bahnen sind unter der technischen Leitung von Staatsbahnrat Dr. Oerley, jetzt Professor an der Wiener Techn. Hochschule, ausgeführt worden. — Die A m p e z z a n e r b a h n, Toblach-Cortina d'Ampezzo-Calalzo, wurde im Rohbau noch im Kriege fertig und sodann von den Italienern weitergebaut; sie wird gegenwärtig schon in großen Streckenteilen befahren und jedenfalls noch im Laufe dieses Jahres dem öffentlichen Verkehr übergeben. Durch den Anschluß an die bestehende Bahn in Calalzo stellt sie eine unmittelbare Verbindung Toblach-Venedig her.

— **Bautätigkeit bei den finnischen Staatseisenbahnen** Die Bautätigkeit bei den finnischen Staatseisenbahnen war während des Jahres 1919 besonders lebhaft und hat das Regelmaß weit überschritten, denn die Eisenbahnverwaltung war gezwungen, die während des Jahres 1918 begonnenen Instandsetzungsarbeiten von Bahnstrecken, die durch den Aufruhr mehr oder minder bedeutenden Schaden genommen hatten, fortzusetzen. Der von der Regierung bewilligte Neubauanschlag ging um 18 916 100 Fmk. über die besonderen Anschläge hinaus, die aus Staatsmitteln für Beseitigung der durch den genannten Aufruhr verursachten Schäden bewilligt worden waren, wie für Aufführung von Neubauten an Stelle von abgebrannten, für Wiederherstellung und Umbau gesprengter Brücken sowie für Instandsetzung anderen zerstörten Eigentums oder seine Neuanschaffung. Abgebrannt waren die 13 Stationsgebäude von Karis, Parola, Voikoski, Björneborg, Harjavalta, Peipohja, Kokemäki, Kauvatsa, Kyttälä, Tavastehus, Kavantsaari, Raivola und Ollila. Diese waren Ende 1919 fast alle wiederhergestellt. Ebenso war eine Reihe von abgebrannten Wohngebäuden wieder fertiggestellt und eine Anzahl neuer erbaut.

Von den während des Freiheitskrieges gesprengten Eisenbahnbrücken wurden die über den Pahakoski an der Björneborgsbahn und die sog. Matkubrücke an der Bahnlinie Abo-Toijala durch neue ersetzt, die erstere durch eine gewölbte Eisenbetonbrücke von zweimal 41 m Lichtweite und die letztere durch eine 16,32 m weite Blechbalkenbrücke. Die Pahakoskibrücke wurde von einer Helsingforser Firma, die Matkubrücke durch die Firma Harkort in Duisburg ausgeführt. Während des Aufruhrs wurde noch eine ganze Reihe anderer Brücken beschädigt, aber es konnten vorderhand nur die, welche größere Schäden aufwiesen, durch einstweilige Holzbauten ersetzt werden. Um das Verkehren schwererer Züge auf gewissen Bahnstrecken zu ermöglichen, wurde eine Anzahl Brücken älterer Bauart verstärkt. Der Maakolagüterbahnhof in Viborg und die Station Seinäjoki erhielten Drehscheiben neuer Bauart für 156 t schwere Lokomotiven. An der Strecke Haapamäki-Jyväskylä werden die Umbauarbeiten, welche die Steigungs- und

Krümmungsverhältnisse der Linie in Übereinstimmung mit denen der Anschlußstrecken bringen sollen, fortgesetzt. Die Vorarbeiten für die Anlage der Doppelspur zwischen Kouvola-Kaipiainen und Taavetti-Viborg wurden eingeleitet, mußten aber wieder abgebrochen werden. Um den Verkehr schwerer Züge auf der Bahnstrecke Helsingfors-Viborg zu ermöglichen, wurde der Oberbau durch Schwellenmehrung verstärkt. Zur Sicherstellung des Zugverkehrs erhielten die Stationen Kouvola, Lahti, Vainikkala, Hiitola und Keksholm Signal- und Sicherheitsanlagen. Auch eine Anzahl während des Aufruhrs beschädigter Wassertürme wurde erneuert oder ausgebessert.

Die finnischen Staatsbahnen haben im Jahre 1919 durch den Hinzutritt der Bahn Hiitola-Raasuli eine Verkehrsmehrlänge von 99 km erhalten. Zurzeit befinden sich über 600 km Eisenbahnen im Bau, deren Kosten zu ungefähr 575 Millionen Fmk. berechnet sind. Die Direktion für Wege- und Wasserbauten hat jetzt vier Eisenbahnen im Bau, von denen mehrere Strecken besonders wichtig sind und so schnell wie möglich fertig werden sollten. Die genehmigten Mittel sind jedoch vorderhand so gering und gehen so langsam ein, daß die Arbeitstätigkeit mehrfach bedeutend eingeschränkt werden mußte. Doch war es bis jetzt nicht nötig, die Anzahl der Arbeiter einzuschränken, obwohl noch keine Notstandsarbeiten in Angriff genommen werden konnten. Man hofft diese Frage im Haushalt des nächsten Jahres in erster Linie in Ordnung zu bringen.

Von den vier in Bau befindlichen Bahnen ist folgendes mitzuteilen: Die Bahn Åbo-Nystadt ist 72 km lang und kostet 65 Millionen Fmk. Bis jetzt wurden 17 angewiesen. Die Arbeit nimmt jedoch ihren Fortgang und soll 1924 fertig werden. Die Bahn Idensalmi-Ylivieska wird 154 km lang, und ihre Kosten erreichen 13 Millionen Fmk., von denen vorderhand erst 18 bewilligt sind. Auch hier gehen die Arbeiten vorwärts. Im nächsten Jahr sollen 35 km Gleis gelegt werden. Die Suojärvibahn wird 110 km lang und soll 129 Millionen Fmk. kosten, von denen 48 schon bewilligt sind. Im vergangenen Herbst wurden 60 km vollendet. Man rechnet, daß sie 1924 fertig wird. Die Bahn Uleåborg-Nurmes ist die längste der neuen Bahnen; sie mißt 297 km und ihre Kosten belaufen sich auf 250 Millionen Fmk. Sie wird in vier getrennten Teilen gebaut. Erwähnt zu werden verdient, daß auf der Strecke Kajana-Kon tiomäki über den Petäinenwasserfall eine Eisenbetonbrück von 50 m lichter Spannweite gebaut wird. Dr. S.

Allgemeines.

— Gleichstrom- oder Wechselstrombetrieb für elektrisch Vollbahnen? Der von der französischen Regierung zum Stu dium der elektrischen Bahnbetriebe nach Amerika geschickt Gutachterausschuß hat, wie die Zeitschrift des Vereins deut scher Ingenieure schreibt, für Frankreich unbedingt die Ein führung des Gleichstrombetriebes empfohlen. Auch in Öster reich sind Stimmen laut geworden, daß man vom Wechsel strombetrieb abgehen solle, da dieser besondere Erzeugerwerk oder doch Stromerzeuger und Fernleitungen für niedrig Periodenzahl erfordere. Dr. E. E. Seefehlner macht nu in einer kritischen Betrachtung (in „Elektrotechnik und Ma schinenbau") der amerikanischen Betriebe darauf aufmerksam daß die Stromart in Amerika unter ganz anderen Voraus setzungen ausgewählt worden ist als es in Europa geschehen muß. Die Chicago-, Milwaukee- und St. Paul-Bahn, die von allen Seiten als kennzeichnendes Beispiel angeführt wird, fan für ihre elektrisch zu betreibenden Bahnstrecken von jetz mehr als 1000 km in der Montana Power Co., die übe 12 Wasserkraft- und 4 Dampfkraftwerke mit 200 000 kW Leistung und über ein 3000 km langes Fernleitungsnetz ver fügte, einen so leistungsfähigen Stromlieferer, daß sich di Anlage bahneigener Werke erübrigte. Man nahm unter gün stigen Bedingungen den dargebotenen Drehstrom, der in zahl reichen Umformerwerken in Gleichstrom umgewandelt wird Mit Wechselstrombetrieben hat man in Amerika früher kein ermutigenden Erfahrungen gemacht, die Fortschritte in Europa (Deutschland, Schweiz) sind dort wenig beachtet worden. Mi Gleichstrombetrieben ist man vertraut; die Wahl dieser Strom art lag also am nächsten. Man hatte auch für Versuchsbetrieb keine Zeit mehr und konnte sich die höheren Kosten für Um formerwerke und Gleichstromfahrleitungen leisten, da man beim elektrischen Betriebe mit jeder Stromart wesentliche Er sparnisse und Betriebserleichterungen gegenüber dem Dampf betrieb auf den schwierigen Gebirgsstrecken erreichen konnt und erreicht hat.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Reichseisenbahnen.

Am 1. Oktober 1920 wird der an der Strecke Offenburg-Freiburg zwischen den Stationen Kenzingen und Riegel gelegene Haltepunkt Hecklingen für den Personenverkehr nach Maßgabe der „Vorschriften über die Abfertigung von Personen usw. nach und von Haltestellen für den Vorortverkehr" in Betrieb genommen. (883)

Karlsruhe, den 14. September 1920.
Eisenbahn-Generaldirektion.

2. Güterverkehr.

Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Gütertarif.

Die Gültigkeit der von norddeutschen Kaliversandstationen nach badischen, in den ordentlichen Tarif nicht aufgenommenen Stationen bestehenden, bisher nur für Güter des A. T. 2 gültigen Entfernungen wird vom 25. d. Mts. ab auf schwefelsaures Kali und Chlorkalium ausgedehnt. Am gleichen Tage werden die badischen Stationen Rotenfels (Baden) und Krozingen Kyanisieranstalt in den ordentlichen Tarif aufgenommen.

Am 10. Oktober d. Js. werden für die norddeutschen Stationen Giersleben, Klein-Mahner und Rothenfelde-Wolfsburg Entfernungen wie für die Kaliversandstationen des Nachtrags VIII zum Tarifheft 1 eingeführt werden.

Erfurt, den 16. September 1920. (884)
Eisenbahndirektion.

Tfv. 1101. Besonderes Tarifheft. Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. vom 1. 10. 1919.

Zur Beseitigung von Zweifeln erhält die Ziffer 2 auf Seite 6 des Tarifs folgende Fassung:

2. Von den Wasserumschlagstellen, soweit die Kohlen usw. auf dem Wasserwege eingegangen sind.

Die Ziffer 3 auf Seite 3 unter Anwendungsbedingungen ist durch nachstehenden Zusatz zu ergänzen:

c. für Sendungen von den Wasserumschlagstellen (zu vergl. Ziffer 2 des Geltungsbereichs) nur dann, wenn die Kohlen- und Kokssendungen auf dem Wasserwege angebracht sind, und die abgehenden Sendungen im Frachtbrief zusätzlich als Wasserumschlagsgut bezeichnet sind. Die Verarbeitung der zu Schiff an den Wasserumschlagsplätzen angekommenen Stein- und Braunkohlen zu Briketten schließt die Anwendung des Tarifs nicht aus.

Ist es versehentlich unterblie ben, den Vermerk „Wasserum schlagsgut" im Frachtbrief anzu bringen, so finden die Fracht sätze des Ausnahmetarifs nach träglich im Erstattungswege An wendung, wenn der Empfänger innerhalb drei Monaten nach Ab lauf des Versandmonats die An kunft der Kohlen usw. auf dem Wasserwege nachweist.

Der letzte Absatz der Ziffer 3 von den Anwendungsbedingungen auf Seite 3 des Tarifs erhält folgende Fassung:

Die Eisenbahn behält sich das Recht vor, einen Nachweis über den Verbleib und die Herkunft des Gutes zu fordern.

Essen, den 15. September 1920. (885)
Eisenbahndirektion.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung B. vom 1. April 1918. Änderung der Gütereinteilung.

Mit Geltung ab 15. September 1920 wird im Abschnitt D (Gütereinteilung) bei Bier der Post B — 14 und bei Wein der Post W — 9 die Abfertigung bei Aufgabe von 5000 kg auf einen Frachtbrief von Klasse A in Klasse II abgeändert. (882)

München, im September 1920.
Z. 34420/T/20.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 70 | Berlin, den 25. September 1920 | LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, **amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

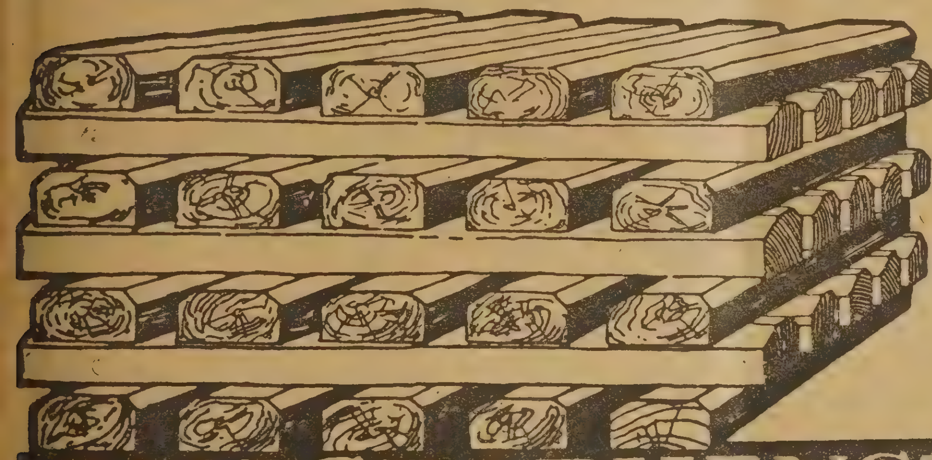
Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 16 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 80 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 90 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.





„Technische Hochschule Danzig"

Die Einschreibungen für das Winterhalbjahr finden vom 20. September bis 30. Oktober 1920 statt. Angehörige fremder Staaten (außer Deutschland und Polen) haben Aufnahmegesuche 4 Wochen vor Beginn der Einschreibefrist einzureichen. Beginn der Vorlesungen gegen den 15. Oktober 1920. Das Programm wird vom Geschäftszimmer gegen Einsendung von 2,40 M. versandt (Ausland 2,80 M.). Anrechnung von Semestern an deutschen Hochschulen und Prüfungen unverändert wie bisher. [7642]

Der Rektor.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 70. | Berlin, den 25. September 1920. | LX. Jahrgang.

Inhalt:

Neuregelung der Bestimmungen über die Beförderung hochwertiger Güter.

Kostbarkeiten im Sinne der Eisenbahn-Verkehrsordnung (§ 54 (2) B1) sind: Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, Münzen und Papiere mit Geldwert, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, besonders wertvolle Spitzen und besonders wertvolle Stickereien sowie andere Kostbarkeiten, ferner Kunstgegenstände, wie Gemälde, Bildwerke, Gegenstände aus Erzguß, Kunstaltertümer. Die Beförderungsbedingungen für diese Gegenstände hat nach ausdrücklicher Vorschrift der Eisenbahn-Verkehrsordnung der Tarif zu bestimmen.

Die außerordentliche Preissteigerung für gewisse hochwertige Güter, die seit Kriegsausbruch eingetreten ist, hat aber dazu geführt, daß der Preis der den Kostbarkeiten zuzuzählenden Güter erheblich weiter gezogen werden mußte als vor dem Kriege. Dies geschah zunächst im Wege der Auslegung, indem die damals vorzugsweise in Betracht kommenden hochwertigen Güter (z. B. Seidenwaren, echte Teppiche, Filme, Pelzwaren) den in vorstehender Aufzählung genannten „anderen Kostbarkeiten" zugerechnet wurden. Begründet wurde dieser Standpunkt damit, daß diese Güter im Verhältnis zu ihrem Umfang und Gewicht einen ungewöhnlich hohen Wert darstellten, der frachtrechtliche Begriff der Kostbarkeit auf sie also zutraf. Die Rechtsprechung hat sich dem bis zur höchsten Instanz angeschlossen (vgl. u. a. Urteil des Reichsgerichts vom 16. November 1918 — 1. 147. 1918 — betr. eine Sendung Filme, I. Zivilsenat, Rechtsstreit Monopolfilm-Vertriebsgesellschaft Hanewacker & Scheler, G. m. b. H. in Berlin, gegen den preußischen Eisenbahnfiskus, vertreten durch die Eisenbahndirektion Berlin).

Naturgemäß barg dieses Verfahren aber eine große Unsicherheit in sich, denn die Entscheidung, welches Gut im Einzelfall als „Kostbarkeit" anzusehen war, lag letzten Endes beim Gericht. Da außerdem nach § 96 der Eisenbahn-Verkehrsordnung die Unterlassung der für Kostbarkeiten (bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Güter) vorgesehenen Sicherheitsmaßnahmen durch den Absender die Eisenbahn von jeder Haftung auf Grund des Frachtvertrages befreite, brachte diese Auslegung nicht selten Vermögensnachteile für die Verfrachter. Dies führte denn auch zu dringenden Anträgen der Verkehrtreibenden, den Begriff „Kostbarkeit" im Tarif selbst fest zu umgrenzen, wobei nach den damaligen Verhältnissen als Maßstab ein Wert von 150 ℳ für 1 kg in Betracht kam. Die Eisenbahnverwaltungen kamen dieser Anregung um so lieber nach, als diese Regelung auch ihren Wünschen entsprach und die geltenden Beförderungs- und Frachtberechnungsvorschriften ohnehin als veraltet anzusprechen waren.

Entsprechend dieser auch auf den Gepäck- und Expreßgutverkehr erstreckten Neuregelung, bei der die Eisenbahnen außerdem von dem ihnen durch § 89 (2) der Eisenbahn-Verkehrsordnung zugestandenen Recht, die Höhe des Schadensersatzes für diese Güter auf einen Höchstbetrag zu beschränken, Gebrauch gemacht haben, besagten die Bestimmungen (Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn - Verkehrsordnung) seit 1. März 1919 in der Hauptsache folgendes:

A. Güterverkehr:

1. Die Worte „sowie andere Kostbarkeiten" in dem oben auszugsweise wiedergegebenen § 54 der Eisenbahn-Verkehrsordnung wurden ersetzt durch „sowie Kostbarkeiten, d. h. Gegenstände, bei denen der Wert für 1 kg Reingewicht des unverpackten Gegenstandes (sogenannte innere Verpackung gilt nicht als Ware) 150 ℳ übersteigt".

2. Diese Güter mußten neben ihrer tarifarischen oder handelsüblichen Benennung im Frachtbrief in der Spalte „Inhalt" mit dem Zusatz bezeichnet werden: „Wert über 150 ℳ für 1 kg".

3. Sie wurden nur als Eilgut oder beschleunigtes Eilgut zur Beförderung angenommen und durften nicht bahnlagernd gestellt werden.

4. Wenn sie nicht in festverschlossenen Fässern oder Kisten gut verpackt waren, mußte der Absender das Fehlen oder die Mängel der Verpackung gemäß § 62 (2) der Eisenbahn-Verkehrsordnung anerkennen. Nur Ballenverpackung wurde ohne dieses Anerkenntnis da zugelassen, wo sie handelsüblich war.

Sie mußte jedoch derart sein, daß die Ware dem Zugriff nicht leicht zugänglich war.

5. Bei Aufgabe als Eilgut durfte das einzelne Stück nicht weniger als 20 kg und bei Aufgabe als beschleunigtes Eilgut nicht weniger als 10 kg wiegen.

6. Sofern die Gegenstände Umzugsgut darstellten und zusammen mit den dazu gehörigen Umzugsgütern in Wagenladungen aufgegeben wurden, brauchten sie nicht als Kostbarkeiten im Frachtbrief bezeichnet zu werden. Sie unterlagen in diesem Falle nicht den für Kostbarkeiten geltenden Vorschriften. Diese Bestimmung war jedoch nur anzuwenden, wenn der Wagen mit gut schließenden Schlössern gesichert war. Möbelwagen mußten außerdem durch eiserne Vorlegestangen verschlossen sein.

7. Für die genannten, kurz als Kostbarkeiten bezeichneten Gegenstände wurde bei Verlust, Minderung oder Beschädigung keine höhere Entschädigung als 150 *M* für das Kilogramm der Ware geleistet, für Kunstgegenstände keine höhere Entschädigung als 5000 *M* für den einzelnen Gegenstand.

B. Expreßgutverkehr:

In der gleichen Weise wie im Güterverkehr ist auch für Expreßgut der Begriff „Kostbarkeiten“ festgelegt und ebenso wie dort die Auflieferung der Kostbarkeiten in festverschlossenen Fässern oder Kisten oder die Ausstellung eines Anerkenntnisses wegen fehlender oder mangelhafter Verpackung verlangt worden. Der Wert der in der Sendung enthaltenen Kostbarkeiten, der den Höchstbetrag für die dafür zu zahlende Entschädigung bilden sollte, mußte auf der Eisenbahn-Paketkarte angegeben werden. War dieser Wert oder die Angabe des Interesses an der Lieferung höher als 2000 *M*, so durfte die Sendung zur Expreßgutbeförderung nicht angenommen werden.

C. Gepäckverkehr:

Die ebenso wie im Güter- und Expreßgutverkehr definierten Kostbarkeiten wurden zur Gepäckbeförderung nur zugelassen, wenn sie zum Reisebedarf usw. gehörten und wenn die Gepäckstücke fest verschlossen waren. Im Falle von Verlust, Minderung oder Beschädigung von Kostbarkeiten wurden nicht mehr als 150 *M* für 1 kg Reingewicht des unverpackten Gegenstandes und höchstens 2000 *M* für alle in der Sendung enthaltenen Kostbarkeiten ersetzt.

Durch die in der Folge eingetretene weitere außerordentliche Preissteigerung für fast sämtliche Waren ist die Zahl der Güter, die nach diesem Maßstab — Wert über 150 *M* für 1 kg — als Kostbarkeiten galten, ständig größer geworden. U. a. fielen nach und nach hierunter fast sämtliche Kleidungsstücke, Tabak, Zigarren, Zigaretten, Leder, Metalle und andere Rohstoffe, ein Umstand, der zu lebhaften Beschwerden und Anträgen auf Änderung der bestehenden Bestimmungen Anlaß gab. Die von den Verkehrtreibenden erhobenen Vorstellungen waren so dringlich, daß an ihnen nicht vorübergegangen werden konnte. Sie bezweckten teils Zulassung der Aufgabe als Frachtgut oder Zulassung anderer Verpackung als in geschlossenen Fässern oder Kisten oder in Ballen, teils Erhöhung der Wertgrenze und endlich ersatzlose Aufhebung der Bestimmungen überhaupt. Diese Aufhebung konnte jedoch angesichts der mißlichen Finanzlage des Reiches im allgemeinen und der Eisenbahnen im besonderen nicht in Betracht kommen. Andererseits waren sich die Eisenbahnen darüber einig, daß der jetzige Tarifzustand unhaltbar sei und dringend der Abänderung bedürfe, zumal auch die Rechtsgültigkeit der gegebenen Vorschriften verschiedentlich bestritten worden war. Ein Endurteil des Reichsgerichts lag aber noch nicht vor.

Dies führte zur Behandlung der Frage in der am 11. und 12. Februar d. J. abgehaltenen 121. Sitzung der Ständigen Tarifkommission. Dabei wurde allgemein die Auffassung vertreten, daß eine neue Regelung gefunden werden müsse, di den Interessen der Verkehrtreibenden gerecht werde un gleichzeitig die Eisenbahn vor zu hohen Ersatzleistunge schütze. Die Unregelmäßigkeiten im Eisenbahnverkehr hätte trotz aller Maßnahmen nicht herabgemindert werden könne die Ersatzleistungen hätten vielmehr in Verbindung mit de fortwährenden, noch nie erlebten Preissteigerung aller Ware weiter zugenommen und eine unerträgliche Höhe erreicht Die vorgenommenen Tariferhöhungen könnten die Eisenbah nicht ausreichend entschädigen, da die hierdurch erzielte Mehreinnahmen durch vermehrte Betriebsausgaben aufgezehr würden. Infolgedessen müsse auch für die nächste Zeit mi einem ganz erheblichen Fehlbetrag im Haushalt der Eisenbahn verwaltung gerechnet werden, der zum Teil auf die überau hohen Ersatzleistungen zurückzuführen sei. Zweck und Zie der Neuregelung müsse daher sein, die Ersatzleistungen fü Verlust usw. von Gütern in ein Verhältnis zu den Fracht erträgnissen zu bringen, das dem früheren Friedensverhältni ungefähr entspreche.

Bei den Beratungen in der Ständigen Tarifkommission fan zunächst eine Erörterung darüber statt, ob sich dieses Zie ohne Änderung der gesetzlichen Bestimmungen im Handels gesetzbuch und in der Eisenbahn-Verkehrsordnung erreiche läßt. Die Frage wurde aber verneint, und es wurde, nament lich von den Mitgliedern des Ausschusses der Verkehrsinter essenten, ausdrücklich betont, daß eine annehmbare Lösung nu auf dem Wege der Änderung der grundlegenden Bestimmunge über die Haftung im Handelsgesetzbuch und in der Eisenbahn Verkehrsordnung möglich sein werde. Der weitgehenden In anspruchnahme der Eisenbahn zu Ersatzleistungen könne nu dadurch begegnet werden, daß die Haftung allgemein au einen bestimmten Höchstbetrag festgesetzt werde. Gege Zahlung der jetzigen Frachten würde die Eisenbahn in Zu kunft also nur bis zu einem Höchstbetrage haften, ähnlich wi dies bei der Reichspost der Fall sei (20 *M* für 1 kg). Bei de Gütern, deren Wert diese Haftungsgrenze übersteige, soll eisenbahnseitig die Möglichkeit, eine Ersatzleistung bis zum vollen Werte (Handelswert oder gemeiner Wert) zu erlangen durch Einrichtung einer Versicherung geschaffen werden, d. h die Eisenbahn hätte die Haftpflicht bis zur Höhe des ange gebenen Wertes gegen Zahlung besonderer Gebühren neben der Fracht zu erhöhen. Eine derartige Maßnahme würde zwar eine weitere Verteuerung des Verkehrs zur Folge haben, ge wissermaßen also einer Tariferhöhung gleichkommen, aber sich nur auf Güter beschränken, die eine bestimmte Wert grenze überstiegen.

Im übrigen wurde beschlossen, zur Überprüfung der Bestimmungen über die Beförderung von hochwertigen Gütern einen aus den Verwaltungen Berlin, Elberfeld und Stuttgart sowie aus drei Vertretern des Ausschusses der Verkehrsinteressenten bestehenden Unterausschuß einzusetzen, der sich auch mit der Ausarbeitung der etwa notwendigen Gesetzesänderungen befassen sollte.

Nach Beendigung der Arbeiten dieses Unterausschusses hat nunmehr die Ständige Tarifkommission in ihrer am 8. und 9. Juli d. J. in Hildesheim abgehaltenen 122. Sitzung beschlossen, die Haftpflicht der Eisenbahn auf 20 *M* für 1 kg Rohgewicht des Gutes zu beschränken und eine weitere Haftpflicht der Eisenbahn nur dann eintreten zu lassen, wenn der Absender den Wert des Gutes durch Angabe im Frachtbrief versichert (fakultative Güterversicherung) und dafür eine im Tarif festzusetzende Gebühr entrichtet. Die Versicherung soll sich auf die Dauer des Frachtvertrages erstrecken, also auf die Zeit von der Annahme des Gutes bis zu seiner Ablieferung. Die Versicherungsgebühren werden nach der kilometrischen Länge des Beförderungsweges der versicherten Sendungen gestaffelt und außerdem für zwei Gütergruppen in verschiedener Höhe berechnet. In die mit höheren Versicherungsgebühren zu belastende Gruppe I werden nur die Gegenstände des § 54 (2) B 1

der Eisenbahn-Verkehrsordnung einschließlich der Waren aus Gold, Silber oder Platina aufgenommen sowie Kunstgegenstände im Einzelwert von über 5000 *M*. Alle übrigen Güter werden als zur Gruppe II gehörend betrachtet. Um jedoch jeden Zweifel darüber auszuschließen, ob ein Gut vom Standpunkte der Eisenbahn als Kostbarkeit, d. h. als zur Gruppe I der Güterversicherung gehörend zu betrachten ist oder nicht, wird der Begriff „sowie andere Kostbarkeiten" in der Eisenbahn-Verkehrsordnung, der ohnehin schon zu vielen Zweifeln Anlaß gegeben hat, beseitigt. Dafür wird der genannte Paragraph aber durch die Aufführung von Waren aus Gold, Silber oder Platina ergänzt. Zur Aufnahme weiterer Güter wurde ein Bedürfnis nicht anerkannt.

Die Versicherungsgebühren betragen:

a) für Güter der Gruppe II:

auf Entfernungen von	1—150 km	2 *M*	für je auch nur angefangene 1000 *M* der Versicherungssumme;
„ „	„ 151—300 „	3 „	
„ „	„ 301—500 „	4 „	
„ „	„ über 500 „	5 „	

b) für Güter der Gruppe I: die Sätze zu a) in doppelter Höhe.

Trotz Einführung der Güterversicherung wurde es für erforderlich gehalten, die früheren Beförderungsbedingungen in der Ausführungsbestimmung II zu § 54 der Eisenbahn-Verkehrsordnung teilweise beizubehalten. Demgemäß sollen die in der Eisenbahn-Verkehrsordnung nunmehr erschöpfend aufgeführten Kostbarkeiten sowie die Kunstgegenstände im Einzelwert von über 5000 *M* nur als Eilgut oder beschleunigtes Eilgut angenommen und nicht bahnlagernd gestellt werden dürfen. Ebenso sollen sie auch fernerhin in festverschlossenen Fässern oder Kisten gut verpackt sein, die einzeln bei Aufgabe als Eilgut nicht unter 20 kg und bei Aufgabe als beschleunigtes Eilgut nicht unter 10 kg wiegen dürfen. Auch die jetzigen Vorschriften über die Beförderung von Kostbarkeiten in besonderen Wagen, Zulassung von Begleitern usw. bleiben bestehen.

Neben diesen Beförderungsbedingungen treten noch Haftungsbeschränkungen ein. Die höchstzulässige Entschädigung und Versicherung für die Gegenstände des § 54 (2) B 1 der Eisenbahn-Verkehrsordnung wird auf 100 000 *M* beschränkt. Da eine ähnliche Beschränkung für die übrigen Güter nicht beabsichtigt ist, könnte hierdurch zwar der Eindruck mangelnder Folgerichtigkeit erweckt werden. Wenn nämlich Kostbarkeiten erst nach Erfüllung gewisser Bedingungen zur Beförderung angenommen werden und zudem bei Versicherung erhöhte Gebühren bezahlen müssen, so erscheint es auf den ersten Blick unlogisch, wenn sie auch noch durch Höchstbeschränkung der Haftung schlechter gestellt werden als anderes Gut. In Wirklichkeit sind aber die mit der Beförderung von Kostbarkeiten verbundenen Gefahren für die Eisenbahn so groß, daß diese Sicherungen gegen unverhältnismäßig hohe Entschädigungen als berechtigt anerkannt werden müssen. Absender, die Kostbarkeiten mit über 100 000 *M* versichern wollen, mögen dazu die privaten Versicherungsgesellschaften in Anspruch nehmen.

Für Kostbarkeiten, die als Umzugsgut zugleich mit den zugehörigen übrigen Haushaltungsgegenständen in Wagenladungen aufgegeben werden, soll wie bisher wieder eine Besserstellung eintreten. Sie sollen in diesem Falle unter denselben Bedingungen wie heute zugleich mit dem übrigen Gut aufgeliefert werden dürfen, und bei der Versicherung soll die ganze — also aus Kostbarkeiten u n d sonstigem Umzugsgut bestehende — Sendung nicht unter Gruppe I, sondern unter Gruppe II fallen. Diese Bevorzugung wird damit begründet, daß in den meisten Haushaltungen Kostbarkeiten in größerer oder kleinerer Menge vorhanden sind. Durch die getrennte Auflieferung der Kostbarkeiten oder vielleicht auch durch die Berechnung der Versicherungsgebühren für die ganze Sendung nach Gruppe I würden die Umzüge neben der bedeutenden Mehrarbeit (besondere Verpackung und Auflieferung) zu sehr verteuert. Dabei ist nach den bisherigen Wahrnehmungen nicht anzunehmen, daß aus einer Sendung Umzugsgut gerade die als Kostbarkeiten geltenden Gegenstände gestohlen werden.

Die Versicherung nur eines Teiles einer mit einem Frachtbrief aufgelieferten Sendung ist im allgemeinen nicht zugelassen. In solchen Fällen mögen die Versender bei Privatgesellschaften Versicherungen eingehen. Die Durchführung dieses Standpunktes würde aber bei Sammelladungen der Spediteure zweifellos eine Härte bedeuten, denn es ist nicht immer dem Willen des Spediteurs freigestellt, ob eine Sendung versichert werden soll oder nicht. Das bestimmt vielmehr der eigentliche Absender. Die gleichzeitige Versicherung der ganzen Ladung würde zu teuer sein, und außerdem würde die von den Absendern nur teilweise vorgeschriebene Versicherung zum andern Teil auf Kosten der Spediteure gehen. Infolgedessen müßten sie auf die eisenbahnseitige Güterversicherung überhaupt verzichten oder die Güter nach versicherten und nichtversicherten trennen und für jede Gattung eine besondere Sammelladung bilden. Abgesehen von der hierdurch entstehenden Mehrarbeit und Frachtverteuerung wäre eine ungenügende Raumausnutzung der Eisenbahnwagen zu befürchten. Dazu kommt, daß Sammelladungen seltener beraubt werden; da die Spediteure bisher bestrebt waren, den Laderaum dieser Wagen möglichst voll auszunutzen, ist die Beraubung zu schwer. Außerdem sichern die Spediteure gerade den Verschluß dieser Wagen schon heute besonders gut. Alle diese Gründe sprechen dafür, den Sammelladungen der Spediteure bei der Versicherung eine Ausnahmestellung einzuräumen.

Um die Möglichkeit zu haben, die e i n z e l n e n Stücke einer Sammelladung versichern oder nicht versichern zu lassen, sind die Spediteure bei Aufgabe einer zu versichernden Sammelladung zur Vorlage eines Ladeverzeichnisses in doppelter Ausfertigung verpflichtet. In dieses sind Nummer und Eigentumsmerkmal des Wagens sowie Zeichen, Nummer, Gewicht, Inhalt und Wert der einzelnen Güter, deren Versicherung gewünscht wird, einzutragen. Die Gesamtsumme der einzelnen Versicherungsbeträge hat im Frachtbrief als Wertangabe zu erscheinen. Die eine Ausfertigung des Ladeverzeichnisses muß stets als Anlage beim Frachtbrief bleiben und ist ebenso wie die an den Absender zurückzugebende zweite Ausfertigung mit dem Annahmestempel zu versehen. Die Durchführung dieser zur glatten Erledigung von Entschädigungsansprüchen und zur Vorbeugung gegen Betrugsversuche notwendigen Maßnahme dürfte den Spediteuren kaum Schwierigkeiten bereiten, da sie ihren Sammelladungsfrachtbriefen schon heute meistens vollständige Ladeverzeichnisse beigeben. Wo es bisher nicht der Fall war, müssen sich eben die Spediteure wie jeder andere Verfrachter den veränderten Verhältnissen anpassen.

Zur Frage, was der Absender bei der Versicherung als obere Wertgrenze eines Gutes im Frachtbrief angeben darf, wurde bei der Beratung in der Ständigen Tarifkommission ausgeführt, daß Liebhaberwerte, Schleichhandels- und Schieberpreise naturgemäß nicht der Versicherung zugrunde gelegt werden dürften. Am zweckmäßigsten würde es sein, wenn für die Wertangabe bei der Versicherung der gemeine Handelswert als maßgebend betrachtet würde und in dessen Ermangelung der gemeine Wert, den Gut derselben Art und Beschaffenheit am Orte der Absendung in dem Zeitpunkte der Annahme zur Beförderung hatte. Nach Ansicht der im Unterausschuß vertretenen Mitglieder des Verkehrsausschusses müsse aber einem Verfrachter ebenso wie bisher durch die Lieferfristversicherung Gelegenheit geboten werden, sich für den ihm durch Verlust usw. des Gutes etwa entgangenen Geschäftsgewinn schadlos zu halten. Im ehrlichen Handel berechne man den üblichen Geschäftsgewinn mit 10 %; es stehe nichts im Wege, wenn bei der Güterversicherung eine Erhöhung des Handels- oder gemeinen Wertes um diesen Betrag zugelassen werde. Man muß

zugeben, daß es im Falle der Einrichtung einer eisenbahnseitigen Versicherung unbillig wäre, wenn ein Verfrachter, dessen Gut bei Beförderung auf der Bahn verloren geht, auch des mit dem beabsichtigten Verkauf des Gutes entgangenen Geschäftsgewinnes verlustig gehen sollte. Aus dieser Erwägung trat die Ständige Tarifkommission der Meinung der Vertreter des Verkehrsausschusses bei. Hiernach wird die Versicherung bis zu dem um 10 % erhöhten Handels- oder gemeinen Wert des Gutes zugelassen, und im Verlust- usw. Falle wird auch bis zu diesem Betrag Ersatz geleistet. Absender, die das Gut noch höher versichern wollen, mögen dies bei Privatgesellschaften tun.

Die Lieferfristversicherung ist heute eine Versicherung gegen Versäumung der Lieferfrist und eine Wertversicherung. Einerseits haftet nämlich die Eisenbahn, wenn das Interesse an der Lieferung erklärt ist, bei Versäumung der Lieferfrist für den dadurch verursachten nachgewiesenen Schaden bis zum angegebenen Versicherungsbetrage, während ohne Lieferfristversicherung ohne Rücksicht auf die Höhe des entstandenen Schadens höchstens die Erstattung der ganzen Fracht beansprucht werden kann. Anderseits bewirkt die Angabe des Interesses an der Lieferung, daß dem Geschädigten bei Verlust usw. von Gütern außer dem ihm ohne Interessenangabe zustehenden gemeinen Handelswert oder dem gemeinen Wert noch der nachzuweisende weitere Schaden (z. B. entgangener Gewinn, verwirkte Vertragsstrafen und sonstige Vermögensnachteile) bis zur Höhe des angegebenen Interesses ersetzt wird.

Infolge der Vorschrift, daß durch die neue Güterversicherung im Verlust- usw. Falle eines Gutes auch der mitversicherte entgangene Geschäftsgewinn bis zu 10 % des Wertes der Sendung vergütet wird, beschloß die Ständige Tarifkommission, die in der Lieferfristversicherung enthaltene Wertversicherung aufzuheben und diese Versicherung nur noch als reine Versicherung für die Angabe des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung weiterbestehen zu lassen. Trotzdem werden aber die heutigen Gebühren in ihrer bisherigen Höhe beibehalten. Dazu wurde in der Ständigen Tarifkommission ausgeführt, man müsse in Betracht ziehen, daß diese Gebühren trotz der eingetretenen Geldentwertung während des Krieges und nach dem Kriege noch nicht erhöht worden seien.

Die Einführung der staatlichen Versicherung auch für den Reisegepäckverkehr wäre schon der Gleichmäßigkeit wegen zweifellos erwünscht gewesen. Da aber seit dem Jahre 1918 der Europäischen Güter- und Reisegepäck-Versicherungs-A.-G. die Versicherung des Reisegepäcks vertragsmäßig mit der Maßgabe übertragen ist, daß die Eisenbahn keinem anderen Unternehmer Rechte einräumt, durch die die Befugnisse der Gesellschaft geschädigt werden, erweist sich dieser Weg zurzeit als nicht gangbar. Dem Gedanken einer staatlichen Reisegepäckversicherung wird erst nach Ablauf des Vertrags (30. Juni 1930) nähergetreten werden können. Bis dahin wird die Haftpflicht auch im Gepäckverkehr auf 20 ℳ für 1 kg Rohgewicht beschränkt. Reisende, die bei Verlust usw. in höherem Maße entschädigt werden wollen, sind auf die private Gepäckversicherung zu verweisen. Diese Regelung ist zulässig, da nach § 465 Abs. 2 des Handelsgesetzbuches die Eisenbahn-Verkehrsordnung bestimmen kann, inwieweit für den Fall des Verlustes oder der Beschädigung von Reisegepäck die zu leistende Entschädigung auf einen Höchstbetrag beschränkt wird. Die Gebühren der Gesellschaft für die Reisegepäckversicherung betragen seit 1. Februar 1919 für je 1000 ℳ bei einer Beförderungsstrecke von

1 bis 150 Tarifkilometer	1,50 ℳ
151 „ 400 „	3,00 „
401 „ 700 „	4,50 „
701 „ 1200 „	6,00 „
1201 Tarifkilometer und darüber	9,00 „

Da der Kreis der Versicherung nehmenden Reisenden infolge der Beschränkung der Haftung auf 20 ℳ für 1 kg Reisegepäck voraussichtlich künftig größer wird und infolgedessen eine wesentliche Einnahmevermehrung für die Gesellschaft zu erwarten steht, wird diese die Herabsetzung ihrer Gebühren zu erwägen haben.

Für den Tierverkehr hätte an sich keine Veranlassung vorgelegen, die Haftung zu beschränken, weil die Schadensfälle verhältnismäßig selten sind und die Eisenbahn für die aus der Tierbeförderung entstehenden besonderen Gefahren sowie für begleitete Tiersendungen nicht zu haften hat (§ 86 (1) Ziff. 5 und 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung). Trotzdem werden die geänderten Haftungsbestimmungen für den Güterverkehr auch auf den Tierverkehr übernommen, weil sonst die alten Bestimmungen in Kraft bleiben müßten, eine abweichende Haftungsregelung aber untunlich wäre. Tatsächlich ist die Haftungsbeschränkung hier von geringerer Bedeutung, weil der Wert der Tiere, z. B. von Nutz- und Schlachtvieh, im allgemeinen innerhalb der Haftungsgrenze von 20 ℳ für 1 kg liegt und nur bei hochwertigen Tieren, z. B. Rennpferden, diese übersteigt. In diesen Fällen kann aber regelmäßig Begleitung gefordert und so die Haftung der Eisenbahn vielfach ausgeschlossen werden.

Auf Expreßgut finden die Bestimmungen für Güter sinngemäße Anwendung.

Diese Neuerungen bedingen naturgemäß die Abänderung der einschlägigen Bestimmungen im Handelsgesetzbuch und in der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Nachdem der Unterausschuß die entsprechenden Vorschläge ausgearbeitet und sie die Ständige Tarifkommission in ihrer 122. Sitzung gutgeheißen hat, werden auch sie dem bereits gelegentlich der in Nr. 65/1920 abgedruckten Arbeit „Neuregelung der Güter- und Tiertarife in Deutschland“ erwähnten, Ende September tagenden Sachverständigenausschuß beim Reichsverkehrsministerium zur Begutachtung vorgelegt werden. Nach Zustimmung dieser Körperschaft können dann die Gesetzesänderungen in die Wege geleitet werden. Wie lange Zeit diese noch beanspruchen werden, ist unbestimmt. Über den Zeitpunkt des Inkrafttretens der neuen Bestimmungen läßt sich deshalb heute noch nichts voraussagen. Bis dahin bleiben die jetzigen Vorschriften in Kraft.

Der Stand der Kohlenfrage und die Elektrisierung der österreichischen Staatsbahnen.

Von Ing. **Hermann v. Littrow**, Hofrat a. D.

Die österreichischen Staatsbahnen müssen ebenso wie die Fabriken den Betrieb wegen des Brennstoffmangels verringern und sich damit begnügen, nur die unbedingt für Personen- und Güterverkehr nötigen Züge zu befördern. Damit nun trotz des Brennstoffmangels der Betrieb aufrecht erhalten werden kann, werden die vorhandenen Kohlenzechen auf das äußerste ausgenützt, und zwar wird in Niederösterreich im Süden bei Zillingsdorf, im Norden des Marchfeldes an der mährischen Grenze nächst Gaya Braunkohle minderer Güte, ein holzfaseriger Lignit, gefördert. In demselben Lande wird nächst Ybbsitz und Schrambach eine Schwarzkohle gefördert, die nur für Schmiedezwecke brauchbar ist. Sie wird zumeist im Lande, besonders von der Messerindustrie verwendet und ist für die Großindustrie fast ohne Belang, weil sie in zu kleiner Menge vorkommt. Nächst Zillingsdorf werden auch neue Hoffnungsbaue abgeteuft. In Oberösterreich besteht seit fast einem Jahrhundert das Kohlenwerk am Hausruck, das von Graf St. Genois ausgebaut und mit der Staatsbahn, damals noch Elisabeth-Westbahn, durch eine vollspurige Bergwerksbahn, die im Jahre 1905 vom Staate übernommen wurde, verbunden ist. In neuerer Zeit wurde das Kohlenwerk Wolfegg auch mit der Station Thomasroith der Linie Attnang-Puch-

heim-Holzleithen-Schärding verbunden und eine weitere Verbindung an die Nebenbahn Lambach-Neukirchen-Gampern-Haag am Hausruck verbunden. Der aus diesem Werke geförderte hellbraune Lignit, welcher vollständig erhaltene Holzstruktur besitzt, ist nur für Güterzüge und auch für diese nur in beschränktem Maße verwendbar. In Tirol und Vorarlberg sind überhaupt keine bedeutenden Kohlenzechen vorhanden, in Steiermark bestehen Kohlenwerke in Seegraben, bei Leoben, in Fohnsdorf und in Köflach. Das erste dieser Werke wird fast seit seinem Bestehen ausschließlich für Zwecke der Metallindustrie, früher der Innerberger Gewerkschaft, jetzt der Alpinen Montan-Gesellschaft ausgebeutet. Das Fohnsdorfer Werk ist beinahe schon gänzlich abgebaut; das wenige noch vorhandene wird ebenfalls fast gänzlich von der Metallindustrie benutzt, nur wenige Wagen gingen täglich bis zum Kriegsbeginn nach Italien, und eine jetzt schon wiederholt geminderte Anzahl Wagen wird der Staatsbahn geliefert. Die Seegrabner und Fohnsdorfer Kohle gehört geologisch zur Braunkohle, sieht aber wie Schwarzkohle aus. Die Braunkohle aus dem Köflacher Revier, die noch in großer Menge vorhanden ist, wird teils von den Bahnen, teils von der Industrie und zum Hausbrand verwendet. Sie ist fast die einzige in Deutschösterreich, die den Bahnen in großer Menge zugute kommt. An der Kärntner Grenze gegen Steiermark ist noch das Wolfberger Braunkohlenrevier zu erwähnen, von dessen Förderung etwa ein Drittel für Eisenbahnzwecke verwendet wird. Das in Kärnten liegende kleinere Werk in Liescha, südlich der Drau, liefert auch geringe Mengen Braunkohle mit Steinkohlenaussehen an die Bahnen. Schließlich wäre noch das kleine Werk Grünbach südlich Wien zu nennen, von dessen Förderung werktäglich einige Wagen den Bahnen zukommen. Hiermit wären alle im Betriebe stehenden Kohlenwerke aufgezählt, es wird zwar allenthalben auf Kohle geschürft, die Schürfungen haben aber bisher noch nicht zu einem greifbaren Ergebnis geführt. Da somit die Eisenbahnen ihren Bedarf nicht in Deutschösterreich decken können, muß Kohle aus dem Auslande zugefahren werden, wodurch die Eisenbahnen, die ohnehin bereits durch die große Höhe der Löhne ein sehr geringes Reineinkommen haben, ganz bedeutend geschädigt werden. Der Staat, dem fast alle Eisenbahnen im heutigen Deutschösterreich gehören, ist daher bestrebt, sich nach anderen Kräften als Dampf für deren Betrieb umzusehen, umsomehr als jetzt Galizien, von wo bis zum Kriegsbeginn sehr viel Rohöl und Abfallöl für Feuerungszwecke abgegeben worden ist, nicht mehr mit Deutschösterreich in einem Staatsverbande steht. Natürlich kann auch Benzin zum Betriebe von Lokomotiven wegen seines jetzt allzu hohen Preises nicht verwendet werden, zumal es auch nicht in großer Menge, wie bisher, zu haben ist, weil es nur in Galizien gewonnen wird.

Da nun ein großer Teil Deutschösterreichs aus gebirgigem Gelände besteht, lag es nahe, elektrische Kraft zum Bahnbetriebe heranzuziehen, weil die aus dem Gebirge abfließenden Wasser, obwohl sie meist geringe Wassermenge haben, ziemlich bedeutende Gefälle aufweisen und daher in Turbinen und anderen mit Wasser betriebenen Motoren zur Erzeugung von elektrischem Strom ausgenutzt werden können. Einige der in Deutschösterreich vorkommenden Kohlen sind, nebenbei bemerkt, so minderwertig, daß ein gewöhnlicher Tender von 10 bis 12 cbm Fassungsraum nur eine geringe Menge der zur Krafterzeugung mit Dampf nötigen Kohle befördern kann. Der Staat hat nun, um diesem Übel abzuhelfen, ein eigenes Elektrisierungsamt unter dem Direktor Ingenieur Paul Dittes geschaffen, das sich fast ausschließlich damit befaßt, für die Zugförderung der Staatsbahnen elektrische Kraft zu beschaffen. Dieses Amt hat, wie den Lesern dieser Zeitung schon bekannt ist, vorläufig die Arlbergbahn Innsbruck-Landeck-St. Anton-Arlbergtunnel-Langen-Bludenz-Lindau samt Nebenlinien mit Ausnahme der Linie Bludenz-Montafoner Tal, die bereits elektrisiert ist, und außerdem die Linie Attnang-Puchheim-Gmunden-Bad Ischl-Bad Aussee-Stainach-Irdning, zusammen 232 km eingleisige und 11 km doppelgleisige (nur der Arlbergtunnel) Strecken zum Betriebe mit elektrischer Kraft in Aussicht genommen. Die erstgenannte soll mit elektrischer Kraft durch besondere Kraftwerke versorgt werden, da der Betrieb der ersteren nur bis Bludenz allein eine tägliche Jahresdurchschnittsleistung von 2400 KW, eine Spitzenleistung von 11 000 KW nach den Berechnungen dieses Amtes erfordert. Die Kraft für die Strecke Attnang-Puchheim-Stainach-Irdning wird auf Grund eines bereits im Jahre 1909 geschlossenen Vertrages von der Firma Stern & Hafferl beschafft werden. Die beiden genannten Linien betragen somit 7,2 % der Gesamtbahnlänge von 4811 km. Der Verbrauch von sogenannter Regelkohle von ungefähr fünffacher Verdampfung betrug in der Zeit unmittelbar vor dem Kriege rund 120 000 t im Jahre, das wären 5,3 % des damaligen Gesamtverbrauchs an Brennstoff, der, in Regelkohle ausgedrückt, rund 2,3 Millionen Tonnen betrug. Die Verwendung elektrischer Kraft wird auf der erstgenannten Linie sicher einen vollen Erfolg ergeben und wahrscheinlich auch auf der zweiten, obschon diese nur während der Ferienmonate im Vollbetrieb steht, die übrigen zehn Monate des Jahres aber einen recht unbedeutenden Verkehr hat, der gewiß nicht imstande ist, die Kosten des Baues der elektrischen Einrichtungen zu verzinsen. Nach Fertigstellung der beiden genannten Linien soll elektrische Energie zunächst auf der Tauernbahn Schwarzach-St. Veith-Spittal an der Drau samt der Fortsetzung Spittal-Villach (Kärnten), sodann auf der Linie Amstetten (Niederösterreich)-Klein Reifling (Steiermark)-Hieflau-Selzthal-St. Michael (Steiermark)-Villach (Kärnten), samt deren Nebenlinien St. Valentin-Klein Reifling (beide in Niederösterreich) und St. Veit an der Glan-Klagenfurt (beide in Kärnten), weiter auf der Strecke Selzthal (Steiermark)-Stainach-Irdning (siehe oben)-Bischofshofen (Land Salzburg), Linz a. Donau-Rohr (beide in Oberösterreich)-Selzthal (Steiermark), samt den Nebenlinien Rohr-Bad Hall und Rohr-Sattledt (alle vier in Oberösterreich), Wels (Oberösterreich)-Passau (Bayern) und Hieflau (siehe oben)-Eisenerz-Vordernberg (beide in Steiermark) durchgeführt werden. Unter diesen ist der Streckenteil Eisenerz-Vordernberg eine gemischte Zahnradbahn Bauart-Abt. Da diese Linien zusammen ungefähr 40 % der Gesamtlänge der heutigen Staatsbahnen darstellen, dürfte nach Einführung des elektrischen Betriebes auf ihnen die Kohlennot der deutschösterreichischen Staatsbahnen fast ganz beseitigt sein, und überdies der finanzielle Vorteil erreicht werden, vom Bezuge der jetzt sehr teuren tschechoslowakischen Kohle aus dem Teplitz-Duxer Revier fast ganz frei zu werden, jedesfalls aber die drückende Abhängigkeit des Bezuges von Bahnbrennstoff aus einem Deutschösterreich zumindest unfreundlichen Staate zu beseitigen.

Für die erstgenannte Gebirgsbahn über den Arlberg mußte, da für die bestehenden Werke Deutschtirols bei Niederwasser die Deckung des Bedarfs, der jetzt bereits ihnen durch Verträge vorgeschrieben ist, nur schwer bewirkt werden kann, ein eigenes neues Werk in Aussicht genommen werden. Eingehende Studien, die bereits im Jahre 1912 begonnen haben, ergaben, daß als Kraftquelle für die Arlbergbahn die Verwendung des bereits bestehenden Werkes am Ruetzbache mit einem am Spullersee neu herzustellenden Werke die günstigste Lösung ergeben würde. Der Kraftbedarf der Arlbergbahn hätte im Jahre 1914 40 Millionen KW/St. betragen, die beiden Werke können aber 64 Millionen KW/St. liefern. Das erstgenannte Werk nutzt den Ruetzbach bei Vulpmes aus und steht seit dem Jahre 1912 im Betriebe. Das Nutzgefälle beträgt 180 m. Die Leistung bei Niederwasser von etwa 2,1 cbm/Sek. beträgt rund 3900 PS, die in zwei Maschinensätzen erzeugt werden. Der Betrieb der Strecke Innsbruck-Feldkirch-Buchs samt Abzweigung nach Bregenz am Bodensee wird ungefähr 10 800 PS im Jahresdurchschnitt erfordern; es werden daher im Jahresdurchschnitt vom Spullersee aus noch etwa 7000 PS zu leisten sein. Der Spullersee liegt in einer Seehöhe von 1795 m und hat eine Fläche von 18,2 ha bei ungefähr 2 000 000 cbm Wasserinhalt. Das Wasserschloß wird in 800 m Seehöhe liegen, das Nutzgefälle somit ungefähr 1000 m betragen. Die zum Bau nötige Kraft soll das bestehende Werk der Bahn Bludenz-Schruns (Montafoner Bahn) liefern. Es sind zwei Arten von elektrischen Lokomotiven für die Arlbergbahn in Aussicht genommen, und zwar eine schwere 1 C + C 1 Gebirgsschnellzug-Lokomotive, von der drei Stück bereits bei den Brown Boveri-Werken im Vereine mit der Wiener Lokomotivfabrik A.-G. bestellt wurden. Diese Lokomotiven werden im Stande sein, auf der Westrampe mit Neigungen von 31,4 % Züge von 300 t (ausgenommen die Lokomotive) Gewicht mit 45 km/St. zu ziehen, wobei ihre Höchstgeschwindigkeit 60 St/km beträgt. Jedes Drehgestell enthält zwei Doppelmotoren für Reihenschluß mit einer Dauerleistung von 370 PS bei Einphasen-Wechselstrom von 575 V, weiter sollen leichtere 1 C 1-Lokomotiven für leichtere Züge auf der Arlberg- und Stainach-Linie, die bei 68 t Dienstgewicht in zwei Motoren zusammen 1000 PS erzeugen, beschafft werden. Versuchsweise sind bereits im Jahre 1919 Triebwagenzüge mit elektrischem Speicherbetriebe beschafft worden, die auf den Linien Innsbruck-Telfs (beide in Tirol), Salzburg-Hallein und Linz a. Donau-Wels in Betrieb kommen sollen; diese werden von der A. E. G. Union im Vereine mit der Bahnwerkstätte St. Pölten hergestellt*).

Linz a. Donau, im August 1920.

*) Nähere Angaben über diese Projekte der Elektrisierung hat Ministerialrat Paul Dittes in der Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins, Jahrgang 1920, Seite 120, veröffentlicht.

Wechselschalter.

Die Einführung des Achtstundentages bei den Eisenbahnverwaltungen hat, wie in allen Dienstzweigen, so auch im Schalterbetrieb nicht unerhebliche Schwierigkeiten verursacht. Die Teilung der früher längeren Schichten ist meist nicht anders zu erreichen gewesen als durch Vermehrung des Personals. Zu diesen Schwierigkeiten trat noch der Umstand, daß bei dem eingeschränkten Fahrplan sich der Verkehr auf einzelne Züge drängte und oft mit den vorhandenen Abfertigungseinrichtungen nicht bewältigt werden konnte. Die Folge davon waren die „Schalterschlangen" und erhebliche Zugverspätung. Zustände, die die Reisenden sehr unangenehm empfunden haben, und die in der Presse scharf verurteilt wurden. Die Reisenden konnten nicht verstehen, daß bei dem jetzigen Überangebot von Arbeitskräften, zum Teil mit guter kaufmännischer Vorbildung, die Zahl der Abfertigungsbeamten nicht vermehrt und die geschlossenen Schalter nicht geöffnet wurden. Dies war aber gewöhnlich mit Rücksicht auf die innere Einrichtung der Fahrkartenausgaben nicht möglich, da diese meist nur für den Verkauf durch einen Beamten eingerichtet waren. Soweit im Schalter Platz zur Verfügung stand, konnte eine mehrfache Besetzung durch Lieferung fahrbarer Schränke und Aufstellung einer zweiten Fahrkartenreihe in demselben Raume erreicht werden. In der weitaus größeren Zahl der Fälle war aber eine Vermehrung der Abfertigungsstellen nur dadurch zu erreichen, daß zwei oder mehr Beamte aus einer Reihe verkauften. Diese Lösung wird

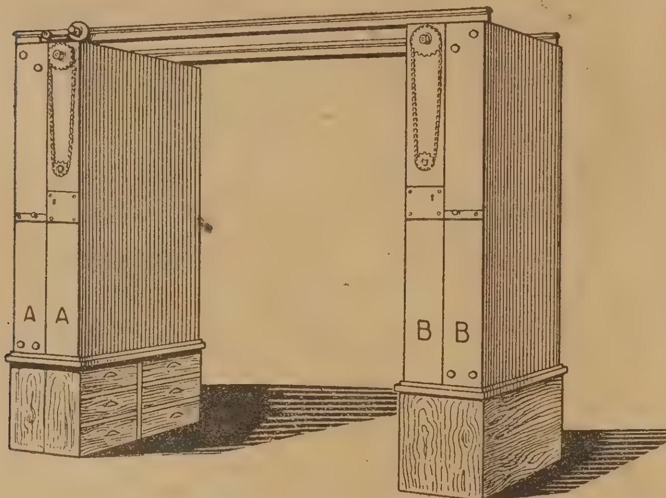


Abb. 1.

aber von den Beamten selbst lebhaft bekämpft, einmal, weil die sich täglich mehrmals wiederholenden Arbeiten bei Übergabe und Übernahme sehr zeitraubend sind und die für den eigentlichen Fahrkartenverkauf bestimmte Frist um diese Zeit verkürzen, weiter aber auch, weil das Verfahren als unmoralisch bezeichnet wird, da trotz besonderer Verkaufsabzeichen bei Kassenabgängen stets eine Quelle gegenseitigen Mißtrauens vorhanden ist. Als letzte Ausflucht blieb dann noch die bauliche Veränderung, die aber unter den heutigen Verhältnissen zusammen mit der notwendigen Beschaffung des erforderlichen Inventars eine kostspielige Sache ist, ganz abgesehen davon, daß die Schalterumbauten nicht immer im Zusammenhange mit den vorhandenen Schaltern errichtet werden können, sodaß die abseits liegenden neuen Schalter den Verkehr nicht wirksam genug entlasten.

Alle diese Schwierigkeiten werden durch Anschaffung von Fahrkartenschränken für Wechselschalter behoben, die auf Anregung eines Beamten der Verkehrskontrolle I in Dresden von der Firma Hermann Pautze Berlin N 39, Müllerstraße 10, erfunden sind und in der Firma Oskar Fritz & Co., Berlin-Schöneberg, Eisenacherstraße 44, hergestellt und vertrieben werden. Die Wechselschränke ermöglichen eine wirtschaftliche Ausnutzung auch des kleinsten Raumes, ein Vorteil, der bei den hohen Baukosten und den hohen Preisen für Grund und Boden besonders beachtlich ist.

Wie vorstehende Abbildung 1 zeigt, bestehen die Wechselschränke aus einem Schrankpaar mit je zwei Hälften. Die Schränke werden in mehreren Größen hergestellt und sind für aufrechtstehende Karten eingerichtet. Die Abbildung zeigt die Reihen für die Verkäufer A und B geschlossen. Die äußeren Schrankhälften A und B stehen an der Wand und sind mit dem Schrankuntersatz fest verbunden. Die inneren Schrankhälften A und B hängen in Rollen an einem Schienenpaar, das an den äußeren Schrankhälften A und B befestigt ist. Die Konstruktion ist in allen Teilen so stark, daß ein Durchbiegen ausgeschlossen ist. Bei Beginn des Verkaufs schiebt Verkäufer A die innere Schrankhälfte soweit nach dem Schrankpaare B zu, als ihm mit Rücksicht auf die bequeme Reichweite erwünscht erscheint. Die innere Schrankhälfte A kann also an dem Schrankpaar B anlehnen (meist bei beschränktem Raum) oder auch mitten auf dem Wege nach dem Schrankpaar B an einer beliebigen Stelle an dem Schienenpaar hängen bleiben. Der Schalterbeamte hat eben jederzeit die Möglichkeit, die Schrankfächer so nahe an sich heranzuziehen, wie ihm zur Ersparung unnötiger Wege und zur Beschleunigung der Abfertigung erwünscht erscheint. Die zum Verkauf geöffnete Reihe A zeigt die Abbildung 2.

Der Verkauf erfolgt aus der äußeren, feststehenden Schrankhälfte, die der Beschauer von der Rückseite sieht, und der inneren Hälfte, die an das Schrankpaar Reihe B angelehnt ist. Nach Beendigung des Verkaufs drückt Verkäufer A die bewegliche innere Hälfte an die feststehende äußere Hälfte an,

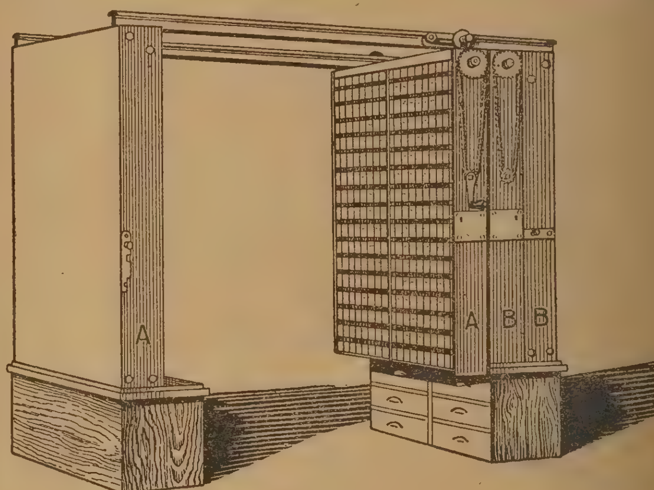


Abb. 2.

verschließt den Schrank, und Verkäufer B kann ohne besondere Förmlichkeiten den Verkauf in der für A beschriebenen Weise beginnen.

Die Schränke werden ganz in Blech oder auch in Holz mit entsprechend starker Versteifung ausgeführt. Die Tiefe des geschlossenen Schrankpaares beträgt 25 mm bei Ausführung in Blech und 28 mm bei Ausführung in Holz, der lichte Raum im Schalter wird also nicht in nennenswerter Weise verringert. Im praktischen Dienst hat sich die Neuerung durchaus bewährt. In Sachsen sind bisher die Stationen Dresden-N., Leipzig Hbf., Meißen, Zittau, Zwickau, Plauen (Vogtl.), Freiberg, Chemnitz Süd, Chemnitz-Hilbersdorf und Frankenberg zum Teil mit mehreren Einrichtungen ausgerüstet worden. Für eine Reihe weiterer Stellen ist die Beschaffung beantragt, und es ist anzunehmen, daß die Neuerung, die vom Personal aus den eingangs erwähnten Gründen als große Erleichterung begrüßt wird, nach Maßgabe der vorhandenen Mittel noch weitere Ausbreitung finden wird. Im übrigen lassen sich die Wechselschränke auch dann mit Erfolg verwenden, wenn für andere Zwecke als für den Fahrkartenverkauf Räumlichkeiten frei gemacht werden sollen. Dies läßt sich meist mit Hilfe der Wechselschränke durch Zusammenlegung von zwei Schaltern in einem Raum erreichen, sodaß in solchen Fällen bauliche Veränderungen vermieden werden.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung. Das Reichsverkehrsministerium hat unterm 7. d. Mts. (Reichs-Gesetzblatt Nr. 190) die Anmerkung zur Ziffer (3) b) unter Abschnitt I d Verdichtete und verflüssigte Gase, Absatz C, der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung dahin geändert, daß die Prüfungsfrist der zuletzt im Jahre 1913 geprüften Kohlensäureflaschen bis zum 31. Dezember 1920 verlängert wird.

— Eigenmächtige Eingriffe von Eisenbahnern in Kartoffeltransporte. Der Reichsverkehrsminister hat folgenden Erlaß an alle Direktionen der Reichseisenbahnen gerichtet: Aus allen Teilen des Reiches gehen mir Meldungen und Beschwerden von Interessenten zu, daß Eisenbahnbeamte und -arbeiter, Gewerkschaften und Betriebsräte in die Beförderung der Herbstkartoffeln eingreifen, die Gestellung von Wagen hierfür verweigern oder von dem Nachweis nichtbehördlicher Genehmigung abhängig machen. Beamte und Betriebsräte haben sogar verlangt, daß mit dem Versand von Kartoffeln erst begonnen werde, wenn die Eisenbahner des betreffenden Anbaubezirkes selbst mit Kartoffeln eingedeckt seien. Ein derartiges eigenmächtiges Vorgehen von Beamten und Arbeitern der Eisenbahn kann unter keinen Umständen geduldet werden; es muß den normalen und ruhigen Verlauf innerhalb unserer Volkswirtschaft stören und katastrophale Wirkungen namentlich für die Bewohner großer Städte und derjenigen Gebiete nach sich ziehen, die selbst keine Kartoffeln anbauen können. Es ist also auch vom menschlichen Standpunkt nicht zu billigen, wenn die Eisenbahner nur an sich denken. Es kann auch nicht gebilligt werden, daß als Vorwand für den Eingriff die beabsichtigte Ausfuhr gewisser Kartoffelmengen behauptet wird. Es ist Sache der hierfür zuständigen Behörden, zu entscheiden, ob eine derartige Ausfuhr zugelassen werden muß; meist ist sie notwendig im Interesse der Einfuhr lebensnotwendiger ausländischer Artikel. Ich veranlasse die Eisenbahndirektionen, sämtliche Dienststellen und Bediensteten eingehend von vorstehendem zu unterrichten und über die Folgen ihrer Handlungen aufzuklären. Ich habe das Vertrauen zu den Bediensteten, daß sie sich den vorstehenden Gründen nicht verschließen werden. Sollte dies nicht gelingen, müssen auch im Interesse der Staatsautorität die Eisenbahndirektionen eingreifen, um die Versorgung der Bevölkerung mit den notwendigsten Lebensmitteln nicht ernstlich zu gefährden.

— Gedingearbeit. Das Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Preußen-Hessen, hat folgenden Erlaß an die Eisenbahndirektionen gerichtet:

Da nach § 18 des Reichslohntarifteilvertrags die Grundlagen des Gedingeverfahrens durch besondere Vereinbarungen zwischen der Reichseisenbahnverwaltung und den vertragschließenden Arbeitnehmervereinigungen geregelt werden sollen, werden im Einvernehmen mit den Gewerkschaften die Eisenbahndirektionen beauftragt, mit der Einführung der Gedingearbeit in den Eisenbahn-Haupt-, Neben- und Betriebswerkstätten, in denen noch nicht im Gedinge gearbeitet wird, erst dann zu beginnen, wenn die Grundlagen für das Verfahren neu vereinbart worden sind. Es wird ferner darauf hingewiesen, daß das bereits eingeführte Gedingeverfahren nach Abschluß der zu treffenden Vereinbarungen mit möglichster Beschleunigung nach diesen Grundlagen umgebildet werden muß. Bis dahin bleibt es bei den bisherigen Bestimmungen. Jede selbständige versuchsweise Einführung irgend einer Abart von Pensum-, Gedinge- oder Prämienarbeit, wie sie an manchen Stellen in Aussicht genommen ist, verstößt aber gegen die Vereinbarungen mit den Arbeitnehmerverbänden und wird daher untersagt.

Es wird gleichzeitig darauf aufmerksam gemacht, daß die vorgeschriebene, tariflich festgelegte Arbeitszeit von 8 Stunden genau innezuhalten ist. Es ist nicht angängig, daß die Arbeitszeiten, wie in der letzten Zeit in verschiedenen Werkstätten festgestellt wurde, durch vorzeitiges Waschen oder Aufräumen des Arbeitsplatzes gegen die Vereinbarungen verkürzt werden. Das Reichsverkehrsministerium erwartet, daß die Betriebsleiter im Benehmen mit den Betriebsräten, die für die Durchführung der Tarifbestimmungen mit verantwortlich sind, für Aufrechterhaltung der Werkdisziplin sorgen.

— Schweres Eisenbahnunglück zwischen Sontra und Cornberg. Ein schweres Eisenbahnunglück ereignete sich in der Nähe des Güterbahnhofes Sontra. Auf der Eisenbahnstrecke Göttingen-Bebra zwischen den Bahnhöfen Sontra und Cornberg löste sich in der Nacht vom 21. zum 22. September von einem in der Richtung nach Bebra fahrenden Güterzuge eine Anzahl Güterwagen, ohne daß dies von dem Personal des weiterfahrenden Zuges bemerkt wurde. Die abgerissenen Wagen rollten mit großer Geschwindigkeit die stark abfallende Strecke nach Sontra zurück und stießen in der Nähe des Bahnhofes auf einen in der Richtung nach Bebra ausfahrenden Güterzug. Das Maschinenpersonal dieses Zuges konnte sich durch Abspringen retten. Der Zusammenstoß war furchtbar. Über 50 Güterwagen wurden zertrümmert und die Güterzugmaschine die hohe Eisenbahnböschung hinabgeschleudert. Vier Eisenbahnbremser wurden unter den Trümmern begraben und getötet. Der Verkehr auf der Strecke wurde gestört. Die Unglücksstelle war ein wüster Trümmerhaufen, die Wagen hatten sich aufeinander getürmt. Die unter ihnen liegenden Leichen konnten nur schwer freigelegt werden.

— Schlafwagen 2. Klasse. Der Präsident des Deutschen Industrie- und Handelstags richtete am 11. September an den Reichsverkehrsminister folgendes Schreiben: „Aus den Kreisen der Handelskammern werden wir gebeten, darauf hinzuwirken, daß künftig neben den Schlafwagen 1. Klasse auch wieder Schlafwagen 2. Klasse eingeführt werden, und zwar wird dieser Wunsch insbesondere damit begründet, daß in den Schlafwagen der 1. Klasse die Annehmlichkeit des Alleinreisens nicht mehr bestehe. Wenn sich der Deutsche Industrie- und Handelstag nun auch der Tatsache nicht verschließen kann, daß nach den Erklärungen des Reichskohlenkommissars, wenn nicht gar eine Verschlechterung des Eisenbahnverkehrswesens, so doch zum mindesten keine Verbesserung zu erwarten ist, und daß deshalb die mit der Einführung von Schlafwagen 2. Klasse zweifellos verbundene Vermehrung der in den Zügen laufenden Wagen auf Schwierigkeiten stoßen dürfte, so möchte er doch nicht verfehlen, die Aufmerksamkeit des Reichsverkehrsministeriums auf die vorerwähnten Wünsche zu lenken und die Bitte auszusprechen, daß diesen Wünschen, sobald es die allgemeinen Verkehrsverhältnisse erlauben, Rechnung getragen wird."

— Lausitzer Eisenbahn-Gesellschaft. Nach dem Geschäftsbericht stiegen durch die Tariferhöhungen die Gesamteinnahmen von 1,128 Millionen auf 2,240 Millionen Mark, somit um 98,53 %. Bei den Ausgaben beträgt die Steigerung 122,01 % von 814 999 Mark auf 1,809 Millionen Mark. Der Überschuß beträgt demnach 430 584 ℳ gegen 313,294 ℳ oder 37,43 % und entfällt zu einem erheblichen Teil auf den Monat März d. J. Die Betriebszahl stellt sich auf 80,77 gegen 72,23 im Vorjahre. Nach Abschreibungen und Rücklagen sowie nach Vornahme der Verzinsungen bleibt ein Reingewinn von 274 509 ℳ gegen 160 470 Mark i. V., aus dem eine Dividende von 4¾ % (i. V. 2¾ %) verteilt werden soll. Über das laufende Jahr wird mitgeteilt, daß trotz teilweise nachlassenden Verkehrs infolge der hohen Tarife bis jetzt eine wesentliche weitere Steigerung der Einnahmen eingetreten ist, der aber wieder so hohe Ausgaben für das Personal und sonstige Betriebserfordernisse gegenüberstehen, daß die Aussichten heute kaum beurteilt werden können. In der Bilanz erscheinen Material mit 432 774 (100 005) Mark, Debitoren mit 1,266 Millionen (263 483) Mark und Kreditoren mit 1,463 Millionen (192 786) Mark.

— Die Gernrode-Harzgeroder Eisenbahngesellschaft erzielte im Geschäftsjahr 1919/20 1,122 Millionen Mark (i. V. 606 769 ℳ) Betriebseinnahmen. Die Betriebsausgaben erforderten 1,089 Millionen Mark (536 591 ℳ). Nach Abzug der Zinsen usw. ergibt sich ein Verlust von 43 597 ℳ (1534 ℳ). Nach der Bilanz ist die Bankschuld von 67 148 ℳ auf 161 656 ℳ gestiegen. Die Betriebszahl erhöht sich trotz sparsamer Wirtschaftsführung von 81,8 auf 97,04.

— Personalnachrichten. Der Unterstaatssekretär im württembergischen Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten — Verkehrsabteilung — Hitzler ist zum Ministerialdirektor im Reichsverkehrsministerium ernannt worden.

Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Sachsen, sind versetzt: die Regierungs- und Bauräte Seibt, Vorstand des Neubauamts Altenberg, als Vorstand zum Neubauamt Klingenberg und Uhlfelder, Vorstand des Neubauamts Klingenberg, zum Bauamt Plauen (Vogtl.). — Ausgeschieden ist der Regierungsamtmann bei der Generaldirektion Dr. jur. Richter auf Ansuchen. — Dem Regierungsbaumeister Daßler beim Neubauamt Altenberg ist die Leitung des Neubauamts übertragen worden.

Ungarn.

— **Wirkung der Tariferhöhung.** Auf den ungarischen Staats- und Lokalbahnen ist am 11. August d. J. der neue Tarif, der eine Erhöhung aller Sätze um rund 300 % brachte, in Kraft getreten. Trotz der aufs höchste gestiegenen Warenpreise mußte diese gewaltige Steigerung der Transportkosten bei den Massenartikeln, wie Kohle, Holz, Eisen und Stahl, Zement, Ziegel usw. einen wesentlichen Einfluß auf die Preisbildung nehmen. Dieser Umstand hat, wie der „Allg. Tarifanzeiger" mitteilt, den ungarischen Handelsminister schon seinerzeit bei der Einführung der Tariferhöhung zu der Zusage veranlaßt, daß die Staatsbahnen die Wirkungen der Tariferhöhung genau verfolgen werden, und daß die Regierung, sofern berechtigte wirtschaftliche Interessen von der Tariferhöhung schwer getroffen werden, geeignete Maßnahmen ergreifen wird. Nun hat sich als Folge der 300 prozentigen Erhöhung der ungarischen Tarife auch ein empfindlicher Rückgang des Verkehrs eingestellt, und diese Erscheinung im Zusammenhang mit der erwähnten, volkswirtschaftlich sehr nachteiligen Belastung der Massenartikel hat den ungarischen Handelsminister bewogen, die Interessenten vor einigen Tagen zu einer Enquete zu berufen, um für gewisse Güter eine Ermäßigung der Tarife durchzuführen und auf diese Weise den Verkehr wieder zu beleben. Die Vorschläge, die bei dieser Enquete gemacht wurden, gipfelten darin, für Roh- und Halbfabrikate, kurzum für die nicht hochwertigen Güter Tarife einzuführen, die gegenüber dem Stande bis 10. August 1920 nicht wie bisher eine 300prozentige, sondern nur eine 100- bis 150prozentige Erhöhung aufweisen. Der ungarische Handelsminister hat den Interessenten die Zusage gemacht, die in Vorschlag gebrachten Anregungen in Erwägung zu ziehen.

Übrige europäische Länder.

— **Elektrisierung der Säröbahn in Schweden.** Wie wir der Zeitschrift „Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen" entnehmen, hat im Auftrage der Därnvägsaktiebolaget Göteborg-Särö in Gothenburg der Bureauchef im elektrotechnischen Bureau der Eisenbahndirektion Ivar Oeverholm einen Bericht mit Kostenanschlag über die Elektrisierung der Säröbahn ausgearbeitet. Danach wären sechs elektrische Lokomotiven zum Preise von je 200 000 Kr. erforderlich, mit denen eine Geschwindigkeit von 30 km die Stunde erzielt wurde; für die Anlage der Leitung werden 540 000 Kr. veranschlagt, für die Änderung der Fernsprech- und Telegraphenleitung 200 000 Kr.; für die Elektrisierung bedürfte es also eines Gesamtkapitals von 1 940 000 Kr. Die jährlichen Betriebskosten werden mit 229 460 Kr. veranschlagt und bleiben bei Zugrundelegung eines Kohlenpreises von 150 Kr. jetzt um 230 640 Kr. unter den jährlichen Kosten für Dampfbetrieb. Bei sonst gleichbleibenden Unkosten würden die Kosten des elektrischen Betriebes denen des Dampfbetriebes erst wieder gleichkommen, sobald der Kohlenpreis auf 35 Kr. je Tonne heruntergegangen wäre.

— **Schwedischer Luftverkehr.** Die schwedische Eisenbahndirektion hat nunmehr eine vom Luftverkehrsausschuß gestellte Frage beantwortet, zwischen welchen Orten im Lande die Einrichtung von Luftverkehrsverbindungen für die Beförderung von Reisenden und Gütern wünschenswert sein könnte, und in welches Verhältnis der Verkehr auf solchen Fluglinien zu dem Verkehr der schon vorhandenen Verkehrsmittel treten könnte. Was den Personenverkehr betrifft, so glaubt die Eisenbahndirektion, daß Luftverkehr zwischen folgenden Plätzen in Frage kommen könnte: a) Stockholm-Göteborg, b) Stockholm-Malmö, möglicherweise ausgedehnt bis Kopenhagen, Berlin, Hamburg oder einen anderen Ort in Norddeutschland; c) Stockholm-Ostseeküste; d) Stockholm-Kristiania; e) Stockholm-Sundsvall, möglicherweise ausgedehnt bis Härnösand oder Östersund und weiter bis Gällivare oder Kiruna; f) (Kopenhagen-) Malmö-Göteborg-Kristiania. Unter der Voraussetzung, daß eine Zwischenlandung ohne allzugroßen Zeitverlust stattfinden kann, sollte in zwischenliegenden größeren Städten Aufenthalt gemacht werden. Die Eisenbahndirektion gibt für alle obigen Routen einen genauen Plan über einzulegende Zwischenstationen.

Damit der Luftverkehr überhaupt vom allgemeinen Verkehrsstandpunkt Bedeutung erlangen soll, ist es vor allem nötig, daß das neue Verkehrsmittel die gleiche Sicherheit für Leib und Leben bietet, wie jetzt die Eisenbahnen. Die Bedeutung eines regelmäßigen Verkehres ist natürlich sehr abhängig davon, wie sich die Preise im Vergleich zu den Eisenbahnen stellen, und wie groß der Zeitgewinn ist, welchen der Luftverkehr bietet. Dabei muß darauf hingewiesen werden, daß durch die Elektrisierung der Eisenbahnen, die binnen kurzem in größerem Maße in Angriff genommen werden soll, die Geschwindigkeit der durchgehenden Schnellzüge beträchtlich gesteigert wird. Soweit man jetzt beurteilen kann, wird z. B. ein Schnellzug die Strecke zwischen Stockholm und Göteborg nach der Elektrisierung diese Strecke in ungefähr 6 bis 7 Stunden gegen jetzt 9 Stunden zurücklegen. Für Güterbeförderung, besonders im Eilgutverkehr, hält die Direktion folgende Luftlinien für erforderlich (bei Weglassung verschiedener Zwischenstationen): 1. Stockholm-Göteborg, 2. Stockholm-Norrköping-Malmö, 3. Malmö-Göteborg-Kristiania, 4. Stockholm-Upsala-Küstenstädte, 5. Göteborg-Örebro-Sundsvall.

Vor kurzem ist der nördlichste Flugweg der Welt eröffnet worden, auf der Strecke Porjus-Suorvajaune.

* * *

Die Aussichten, nach Norrland Luftpostlinien zustande zu bringen, scheinen zurzeit ziemlich gering zu sein. Man könnte dabei nur an das obere Norrland denken. Aber da dieser Landstrich besonders dünn bevölkert ist, könnte sich der Verkehr hauptsächlich nur auf Luleå und einige andere größere Städte beziehen. Es würde dies aber nicht hinreichen, den Betrieb wirtschaftlich vertretbar zu machen. Was aber den Luftpostverkehr mit dem mittleren und unteren Norrland betrifft, so ist hier mit den Nachtzügen zu rechnen, mit denen die Post, praktisch genommen, ebenso schnell befördert wird wie mit der Flugmaschine. Der Gedanke an die Einrichtung norrländischer Luftpostlinien muß daher für die nächste Zukunft begraben werden. Man denkt zurzeit auch nicht an andere Luftpostlinien, wie z. B. nach Göteborg oder Malmö, weil auch hier die Nachtzüge die Post mit aller wünschenswerten Schnelligkeit befördern. Nach Gottland könnte man zwar eine Flugpostlinie einrichten, aber es hat sich gezeigt, daß es schwer, wenn nicht geradezu unmöglich ist, einen regelmäßigen Verkehr, der ja erst einer Luftpostlinie den eigentlichen Wert gibt, einzurichten. Dr. S.

— **Elektrisierung der Strecke Stockholm-Gothenburg.** Der Staatsausschuß hat dem Elektrisierungsantrag zugestimmt und dabei ausgesprochen, daß die Frage der Art der Stromzuführung vom Kraftwerksnetz zum Eisenbahnnetz weiter erörtert werden solle, bevor hierüber endgültige Entscheidung getroffen wird, auch solle es eine unbedingte Voraussetzung für die Durchführung der Elektrisierung sein, daß die Frage, wie die störenden Einwirkungen des Eisenbahnkraftnetzes auf die Telegraphenleitungen vermieden werden könnten, zufriedenstellend gelöst werde. Beide Kammern haben den Antrag des Ausschusses genehmigt. Sowohl für die Stromüberführungsart wie auch für Vermeidung der Telegraphenstörungen hat die Regierung je einen besonderen Ausschuß eingesetzt. Die Verwaltung der Wasserfälle hat zum nächsten Reichstag 5 Millionen Kronen für Anlagen zur Lieferung elektrischer Kraft von Trollhättan zur Staatsbahn Stockholm-Gothenburg und 8 Millionen Kronen für Inangriffnahme von Kraftstationen am Motalafluß zwischen Norbysee und Roxen zur Erzeugung elektrischer Kraft für den gleichen Zweck beantragt.

— **Die Werkstätten der schwedischen Staatsbahnen in Malmö.** Die Werkstätten wurden während der Kriegsjahre gebaut, und es hat dies auf die Wahl der Bauart usw. Einfluß ausgeübt. Die Aufführung der Werkstätten bildet ein Glied des Umbaues des Bahnhofs Malmö. Die Bauten liegen im Gebiete der Werkstätten bei Östervärn. Die Werkstattbauten sind drei an Zahl, nämlich die Wagenwerkstätte, die Räderschmiede und Räderwerkstätte in einem Bau vereinigt, und die Lokomotivwerkstätte. Die beiden ersteren sind nun vollendet und in Benutzung genommen; die letzte ist im Bau und soll im nächsten Herbste fertig werden.

In den Hauptbauten ist außer den Werkstätten eine ganze Reihe verschiedener Werkstättenabteilungen untergebracht, die für den Betrieb der größeren Hauptabteilungen erforderlich sind. Man ist also von dem Verfahren, die verschiedenen Abteilungen in besonderen Gebäuden auszuscheiden, abgegangen und hat verschiedene Werkstättenabteilungen in ein und demselben Bau untergebracht, wodurch große Vorteile für die Einheitlichkeit des Betriebes erzielt werden. Die Wagenwerkstätte hat nicht weniger als 16 000 qm Fläche und einen Luftraum unter den Dachstuhlunterkanten von 115 000 Kubikmeter. Die Dachstühle sind aus Holz ausgeführt statt aus Eisen, wie früher geplant. Man hat dadurch wesentlich gespart. Die Kosten des Baues einschließlich Ablauf, Beleuchtungseinrichtungen, Wärmeleitung u. a., aber ohne Inventar, erreichen 1 800 000 Kr. oder nur 15,65 Kr. für 1 cbm Raum. Der Bau wurde teils durch die eigene Arbeitsleitung der Staatsbahnen, teils durch kleinere Unternehmungen, denen die Staatsbahnen in der Regel alle Materialien lieferten, ausgeführt.

Dieses Verfahren brachte, wie sich herausstellte, große Ersparnisse, stellte aber natürlich große Anforderungen an die Arbeitsleitung, wobei vollständige Arbeitszeichnungen und Baustoffverzeichnisse erforderlich wurden. Die Dachstühle der Räderwerkstätte sind ebenfalls aus Holz, während die Räderschmiede ein Dach aus Eisenbetonbögen mit Zugbändern hat. Die Kosten für die vereinigte Werkstätte ohne Betriebsinventar betragen 450 000 Kr. Die Lokomotivwerkstätte hat eine Fläche von 10 000 qm und 95 000 cbm Raum. Der Bau ist vierschiffig, wovon zwei Abteilungen eine lichte Höhe von 12,5 m haben. In diesen laufen Traversen mit einem Tragvermögen bis zu 80 t. Alle Säulen innerhalb des Baues und die Kranenbalken für die genannten Traversen sind von Eisenbeton. Die Dachstühle sind von Holz. Die Kosten für den Bau ohne Inventar belaufen sich auf 2 300 000 Kr. oder ungefähr 24 Kr. für 1 cbm des überbauten Raumes. Die Bauweise ist die gleiche wie bei der Wagenwerkstätte. Sämtliche Bauten sind durch die Neubauabteilung und das Werkstättenbureau der Eisenbahndirektion ausgeführt. Alle Entwürfe, Arbeitszeichnungen und Baustoffverzeichnisse stammen von dem Fabrikbaubureau in Stockholm. Dr. S.

– **Schwedische Dampffährenpläne.** Die Absichten Schwedens, Dampffährenverbindungen nach England, Finnland und Rußland (vgl. diese Zeitung 1919, S. 453 und 1053, dann 1920, S. 129 und 580) einzurichten, kommen noch nicht zur Ruhe, kehren vielmehr in der schwedischen Tages- und Fachpresse immer wieder. Für die Verbindung nach Finnland — und auf irgendeinem der möglichen Wege nach Rußland — scheint zwar genügend Unternehmungsgeist vorhanden zu sein, doch fehlt wohl die Hauptsache, nämlich die Verfügbarkeit von Mitteln. Neuerdings scheint wieder das Dampffährenprojekt nach England in ernsthafte Behandlung genommen zu werden. Die Regierung hat Abgeordnete für Schweden zur Teilnahme an einer in London geplanten Beratung mit einem von der Federation of British Industries eingesetzten Ausschuß zur Behandlung der Frage der Dampffährenverbindung zwischen Schweden und England beauftragt. Nach Nachrichten, die von London nach Schweden gelangt sind, soll der Plan einer täglichen Dampffährenverbindung von den zuständigen Stellen erneuter Prüfung unterworfen werden. Man erwartet dort, daß die schwedische Abordnung binnen kurzem an England mit einem endgültigen Vorschlag für die finanzielle Bereinigung der Angelegenheit herantreten werde. Dieser Vorschlag dürfte darauf hinausgehen, daß die schwedische Regierung englische Finanzleute auffordert, das nötige Kapital für eine zehnjährige Anleihe zu beschaffen, für welche die schwedische Regierung dann Sicherheit leisten soll. Dr. S.

Besondere Erklärung bezw. Anerkenntnis mangelhafter Verpackung usw.

Von welch großer Wichtigkeit für die Eisenbahn ein ordentliches, vorschriftsmäßiges Anerkenntnis der mangelhaften Verpackung oder des Unverpacktseins bei abzusendenden Stückgütern auf dem Frachtbrief ist, wird jeder Abfertigungsbeamte, namentlich einer größeren Güterabfertigung, bestätigen können. Die alltäglich aufliefernden Firmen haben wohl zumeist eine allgemeine Erklärung über die Art der Verpackung des Gutes bei der Versandabfertigung hinterlegt. Sie weisen es nach unter Mitangabe des Tages der Abgabe dieser Erklärung an der im Frachtbrief hierzu vorgesehenen Stelle. Nicht so ist es mit vielen anderen Versendern. Es ist für den abfertigenden (vorprüfenden) Beamten teilweise schwer, ein ordnungsmäßiges Anerkenntnis oder eine Erklärung von dem Absender selbst zu erhalten. Die Vorschrift lautet: Ist das Anerkenntnis im Frachtbrief nicht vorgedruckt oder nicht mit der gleichen Handschrift wie der Frachtbrief ausgestellt, so ist die unterschriftliche Vollziehung durch den Absender erforderlich. Fehlt das Anerkenntnis oder der Hinweis, so ist die Annahme des Gutes bis zur Nachholung des Fehlenden abzulehnen. Bis zur Nachholung des Fehlenden! Dies ist in manchen Fällen außerordentlich schwer. Der Aufgeber des Gutes ist nicht selten von der Eisenbahn, dem Spediteur oder Bringer des Gutes zwecks Abgabe der Unterschrift gar nicht zu erreichen, zum Beispiel wenn er ein auswärtiger ist. Bestimmungsgemäß sind dann allerdings Frachtbrief nebst Gut zurückzuweisen. Wie ist nun allgemein eine ordnungsmäßige und vorschriftsmäßige Erklärung über mangelhafte Verpackung usw. vom Absender von Haus aus zu erlangen? Gemäß Verkehrsordnung ist die Stelle zur Abgabe der Erklärung über mangelhafte Verpackung usw. auf dem Frachtbriefe mit den Worten: „Zulässige oder vorgeschriebene Erklärungen“ . . . angedeutet. Dieser Platz wird in wenigen Fällen von Laien aus dem Publikum als zu diesem Zwecke dienend erkannt. Er müßte m. E. mehr hervorgehoben werden zur Ausfertigung der für die Eisenbahn so überaus wichtigen Niederschrift. Ich möchte den Vorschlag machen, in jedem Frachtbriefe über der Rubrik: „Inhalt“ des Frachtbriefes — also an obengenannter Stelle — ein Kästchen folgender Art vorzudrucken:

Unverpackt. Anerkenntnis mangelhafter Verpackung . . .

Durch solches würde der Versender auf die Verpflichtung zur Abgabe der Erklärung bzw. des Anerkenntnisses gleich von vornherein aufmerksam gemacht; nicht allein aber das, die vorgeschriebene Erklärung wäre eben ohne weiteres vorhanden.

Mühlhausen (Thüringen). Julius Günther, U.-Ass.

Der Schriftleitung sind folgende Bücher zugegangen:

Handbuch der Ingenieurwissenschaften in fünf Teilen. Erster Teil: Vorarbeiten, Erd-, Grund-, Straßen- und Tunnelbau. Herausgegeben von Prof. L. v. Willmann. Fünfter Band: Tunnelbau. Bearbeitet von Dr.-Ing. und Dr. phil. e. h. Karl Brandau (†), Dipl.-Ing. Karl Imhof und Dr.-Ing. e. h. Ernst Mackensen (†). Mit einem Nachtrag von Dr.-Ing. Erich v. Willmann. Vierte, vermehrte Auflage. Verlag von Wilhelm Engelmann, Leipzig 1920. Preis geheftet 44 *M*, gebunden 56 *M* + 50 % Teuerungszuschlag.

Kritik des Taylor-Systems. Zentralisierung — Taylors Erfolge. Praktische Durchführung des Taylor-Systems. Ausbildung des Nachwuchses. Von Gustav Frenz. Berlin 1920. Verlag von Julius Springer. Preis 10 *M*.

Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen für das Jahr 1918/19, erstattet von der Direktion der städtischen Straßenbahnen. Verlag der Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Der in km 428,45 der Eisenbahnstrecke Dirschau-Marienburg belegene Bahnhof 4. Klasse Ließau, der bisher nur dem Güterverkehr diente, ist seit dem 1. September d. J. auch für den Personenverkehr eröffnet worden. Reisegepäck wird von und nach Ließau erst vom 1. Oktober d. J. an abgefertigt werden.

Danzig, 13. September 1920. (892)

Eisenbahndirektion für das Gebiet der Freien Stadt Danzig.

2. Verkehrswiederaufnahme.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Personenschiffsverkehr.

Im Postschiffverkehr zwischen Linz-Wien werden die infolge Hochwassers eingestellt gewesenen Stationen Ispersdorf, Persenbeug und Schönbühel mit sofortiger Gültigkeit wieder eröffnet.

Wien, am 16. September 1920. (895)

3. Verkehrseinstellung.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Personenschiffsverkehr.

Der Postschiffverkehr Passau-Linz wird in beiden Richtungen mit letzter Fahrt am 19. September 1920 diesjährig geschlossen.

Wien, am 16. September 1920. (894)

4. Güterverkehr.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr. Nr. Gv. VII.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1920 an werden die Angaben für Bernhausen, Echterdingen und Neuhausen (Filder) in der Kilometertafel I und IV des Tarifs geändert. Neuaufgenommen wird gleichzeitig die Station Sielmingen. Die Station Degerloch hat die Be-

zeichnung Stuttgart-Degerloch erhalten. Näheres bei den Dienststellen und in unserem Tarifanzeiger.

Stuttgart, 20. September 1920. (891)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil II, Gemeinsames Heft A — Tfv. 200.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Berechtigung zur Abstempelung von Frachtbriefen oder zur Verleihung von Stempeln (s. Abschnitt „5. Frachtberechnung für Saatkartoffeln") vom Lippeschen landwirtschaftlichen Hauptverein in Lage übertragen auf den Kriegswirtschaftverband Lippischer Landwirte in Hovedissen. — Die Tarifbestimmungen werden durch die nächste Nummer des Tarifanzeigers geändert.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 21. September 1920. (895)
Eisenbahndirektion.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1920 an werden die Station Ludwigshafen (Rhein) Anilinfabrik Bes und an Stelle der Schmalspurbahnstation Oppau-Edigheim, die gleichzeitig im Tarif gestrichen wird, die Vollspurbahnstation Oppau-Edigheim in den Tarif einbezogen. Näheres bei den Dienststellen und in unserem Tarifanzeiger.

Stuttgart, 17. September 1920. (896)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Gütertarif Bayern-Basel, Konstanz, Schaffhausen und Singen (Hohentwiel) vom 1. April 1919.

Der Tarif tritt mit Ablauf des 30. September 1920 außer Kraft. (889)

Tarifamt b. Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern, in München.

Gemeinschaftliches Heft CIb (Stationstariftafeln usw.). — Tfv. 200.

Am 1. Oktober 1920 erscheint der Nachtrag 1 (Verkaufspreis 1,50 *M* für 1 Stück). Er enthält außer den bereits im Verfügungswege eingeführten Änderungen und Ergänzungen

a) die Erhöhung der im Verkehr mit den Bahnhöfen der Butzbach-Licher und der Greifswald-Grimmener Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge,

b) die Aufhebung der Bestimmung für Lippstadt Nord im Abschnitt III,

c) die Erhöhung der auf Bahnhof Zollhaus b. Worms zu erhebenden Überfuhrgebühren bei Beförderung in der Richtung von und nach Horchheim b. Worms,

d) die Einführung von Frachtzuschlägen im Verkehr mit den Bahnhöfen der Prignitzer Eisenbahn,

e) die Erhöhung der Gebühr für die Überführung zwischen dem Bahnhofe der ehemaligen bayr. Staatsbahn und dem der ehemaligen preußischen Staatsbahn in Meiningen.

Das Inkrafttreten der unter a) und c) bis e) genannten Erhöhungen am 1. Oktober 1920 gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, Seite 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, 21. September 1920. (890)
Eisenbahndirektion.

Badisch-Pfälzischer Güterverkehr.

Auf den 15. Oktober 1920 werden die Stationen Ludwigshafen (Rhein) Anilinfabrik Bes und Oppau-Edigheim (Vollspurstation) in den Tarif einbezogen. Die Entfernungen für erstere Station werden durch Anstoß von 8, für letztere Station durch Anstoß von 6 km an die Entfernung für Oggersheim gebildet. Die Entfernungen für Oppau-Edigheim (Schmalspurstation) treten gleichzeitig außer Kraft. Im Ausnahmetarif 4d für rohe Gipssteine ist an Stelle von „Ludwigshafen (Rhein) Hbf" der Stationsname „Ludwigshafen (Rhein) Anilinfabrik" zu setzen. Der Frachtsatz dieses Ausnahmetarifs ändert sich nicht.

Karlsruhe, 17. September 1920. (887)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr, Tarif vom 1. Februar 1917.

In der Kilometertariftafel I treten in der Anordnung der norddeutschen Gruppen bei Engelmannsreuth, Groschlatengrün, Schirnding, Schnabelwaid und Seussen Änderungen ein.

Hassum Grenze und Herzogenrath Grenze werden mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1920 mit den um 2 km erhöhten Entfernungen für Hassum und Herzogenrath in die Kilometertariftafel II aufgenommen. (888)

Aufschluß erteilen die Dienststellen.
Tarifamt b. Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern, in München.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalschiffverkehr auf den Strecken Passau-Linz und Grein - Krems - Hollenburg. Lokalgütertarif Teil II vom 1. April 1918. Personen- und Gepäcktarif Teil I und II, vom 15. März 1918. Änderungen.

Die Sätze unter B, Ziffer (4) im Abschnitte IV des Lokalgütertarifes, Teil II, (Paketverkehr mit dem Lokalschiffe auf den Strecken Passau-Linz und Grein-Krems-Hollenburg) gelten als Tarifziffern (siehe Bekanntmachung (589) der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 40 vom 12. Juni 1920); sie werden mit Gültigkeit vom 20. September 1920 bis auf weiteres zum Zwecke der Frachtberechnung auf Grund der Verhältniszahl 24 auf Heller umgerechnet.

Im Paketverkehre von Passau nach Obernzell oder umgekehrt werden jedoch an Stelle der auf Grund vorstehender Bestimmung sich ergebenden Sätze bis auf weiteres die folgenden erhoben:

Für eine Sendung im Gewichte

bis 20 kg	320 Pfennig,
über 20— 50 „	400 „
„ 50— 75 „	480 „
„ 75—100 „	600 „

Die Zulässigkeit der Beförderung im Paketverkehr ist auf Sendungen im Gewichte von mehr als 100 bis höchsten 200 kg ausgedehnt; für das 100 kg übersteigende Gewicht wird ab 20. September 1920 bis auf weiteres für je angefangene 10 kg im Verkehre Passau-Obernzell oder umgekehrt eine Frachtgebühr von 80 ₰, in den sonstigen Verkehrsbeziehungen eine Frachtgebühr von 400 Heller berechnet.

Sendungen im Gewichte von mehr als 200 kg werden im Paketverkehre nicht abgefertigt.

Die Bestimmungen und Sätze im Anhange zum Personen- und Gepäcktarif vom 15. März 1918 unter A (Beförderung von nicht unter den Begriff „Reisegepäck" fallenden Gegenständen) und B (Beförderung von Lebensmitteln im Gewichte von mehr als 30 kg usw.) finden keine Anwendung.

Die Bekanntmachung (503) in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 32 vom 12. Mai 1920 wird mit Gültigkeit vom 20. September 1920 aufgehoben.

Die für den Lokalschiffverkehr eröffneten Stationen sind jeweils aus den bezüglichen besonderen Verlautbarungen zu entnehmen.

Wien, am 15. September 1920. (886)

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Personen- und Gepäcktarif, Teil II, Heft 2, für den Preußisch-Hessisch-Oldenburgischen Personenverkehr.

Am 1. Oktober 1920 tritt ein neuer Nachtrag XV in Kraft.

Oldenburg, den 20. September 1920.
Namens der beteiligten Verwaltungen
Eisenbahndirektion. (898)

Preußisch-Sächsischer Staatsbahn-Privatbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 15. Oktober 1920 ab erhöhen sich die Personenfahrpreise im Verkehr mit Stationen der Kleinbahn Hausdorf-Wüstewaltersdorf. Nähere Auskunft erteilt die Betriebsleitung der Kleinbahn. (897)

Hannover, den 21. September 1920.
Eisenbahndirektion.

---

6. Verdingung.

Die Ausführung der Schneeabfuhr in den Bezirken der Bahnmeistereien 30, 31, 32 und 33 in Berlin Lehrter und Hamburger Bahnhof sowie Moabit soll öffentlich vergeben werden. Die Verdingungsunterlagen können im Zimmer 28 des unterzeichneten Betriebsamts eingesehen werden, auch können Angebothefte, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 5,00 *M* in der Kanzlei, Zimmer 60 hierselbst, bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder portofrei einzusenden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift: „Angebot auf die Ausführung der Schneeabfuhr in den Bezirken der Bahnmeistereien 30, 31, 32 und 33" versehen bis zum 5. Oktober 1920, vormittags 11 Uhr, nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 4 Wochen. (899)

Eisenbahn-Betriebsamt 3.
Berlin NW. 40, Invalidenstraße 51.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Regierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 71. Berlin, den 29. September 1920. LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen,** beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 16 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 80 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 90 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Inhalt:

Vorschläge zur Hebung der Wirtschaftlichkeit bei den Eisenbahnen.

Von Eisenbahn-Oberkassenvorsteher **Brill**, Köln.

In Nr. 49 d. Ztg. ist eine Abhandlung des Herrn E. O. S. Ziemer, Dresden, enthalten, welcher sich mit der Einnahme und Verrechnung der Personenfahrgelder bei den Eisenbahnen befaßt. Der Vorschlag geht dahin, in den Schaltern Registrierkassen aufzustellen, in denen die auszugebenden Karten nochmals behandelt werden; bei richtigem Gebrauch ist dann eine Sicherung der Einnahmen anscheinend gewährleistet, eine Abrechnung mit der Kontrolle vereinfacht; eine wesentliche Vereinfachung des bisherigen Verfahrens in der Beschaffung, Lagerung usw. der Karten ist jedoch nicht nachgewiesen. Wie Herr Ziemer selbst zugibt, wären u. a. noch weitere Hilfskräfte notwendig, um den eigentlichen Schalterbediensteten die Karten aus den Schränken zuzubringen; es würde sich demnach nur eine Verschiebung der Kräfte einstellen, und zwar nach Seite der Fahrkartenausgaben eine Vermehrung, ein durchaus nicht wünschenswerter Zustand, weil bestimmt mit einer Verlangsamung bei der Ausgabe von Karten verbunden.

Um einen Vorteil für die Eisenbahn-Verwaltungen zu erreichen, erscheint es notwendig, eine Vereinfachung von Grund aus vorzunehmen, d. h. die Beschaffung, Herstellung und Verrechnung der Karten auf die billigste und bequemste Art zu erreichen. Zurzeit beträgt der Preis für 1000 unbedruckte Pappen rund 10 *M*, bis zur Anlieferung an die Fahrkartenausgaben in fertigem Zustande 20 *M*; die Kosten der Bearbeitung durch die Fahrkartenverwaltungen betragen demnach soviel, wie die der Beschaffung; hierzu treten noch die weiteren auf den Fahrkartenausgaben infolge Verbuchung, Lagerung und Verrechnung usw. entstehenden Kosten, die mit mindestens 10 *M* für 1000 Stück in Anschlag zu bringen sind, so daß bis zur endgültigen Verrechnung 30 *M* für 1000 Karten als Unkosten gerechnet werden müssen; es sind deshalb Wege zu suchen, neben größter Vereinfachung in der Kartenausgabe die Gestehungskosten auf das geringste Maß zurückzuführen.

Die Mittel zu dieser Vereinfachung sind vorhanden. Seit 1910 sind, vorab probeweise, auf einigen Fahrkartenausgaben der preußischen Eisenbahnverwaltung „Elektra-Fahrkarten-Drucker" aufgestellt, welche die von Herrn Ziemer empfohlene Registrierkasse nebst selbsttätigem Druck der Karten mit Sicherheitszeichen, Stempel usw. in sich vereinigen. Die Anschaffungskosten der Maschine sind nicht höher, als die der Registrierkassen; hinzu treten allerdings die Beschaffungskosten der Druckplatten und die verhältnismäßig sehr geringen Kosten für die Unterhaltung der Maschinen. Demgegenüber treten jedoch in Fortfall die hohen Beträge, die jetzt durch Herstellung der Karten seitens der Fahrkartenverwaltungen, durch Lagerung, Rechnungslegung usw. bei den Fahrkartenausgaben entstehen; auch ist die kontrollseitige Arbeit denkbar vereinfacht; erstreckt sie sich doch lediglich auf die Nachprüfung der Zu- und Absetzungen, sofern Fehler bei den verstempelten Karten unterlaufen sein sollten.

Die mit elektrischem Antrieb versehenen Druckmaschinen sind völlig betriebs- und kassensicher; bei etwaigem Bruch eines Teiles des Registrierwerkes oder bei einem versuchten gewaltsamen Eingriff springen die Zahlen sowohl des Aufrechners, wie die für den Druck der Preise selbsttätig auf den höchsten Betrag: 999,99; um sich vor Schaden zu bewahren, ist der Bedienstete zu einer sofortigen Meldung gezwungen. Vorverkauf ist gänzlich ausgeschlossen; versuchte Unterschlagungen können höchstens auf die Dauer von zehn Tagen verschleiert werden, daher niemals einen derartigen Umfang annehmen, wie bei den übrigen Einrichtungen.

Die Aufstellung der Einrichtung und ihre Bedienung ist höchst einfach, letztere auch von gebrechlichen Personen leicht auszuführen. Eine nähere Beschreibung der Maschine überschreitet den Rahmen dieses Aufsatzes; es wird im Bedarfsfalle an die Deutsche Automaten-Gesellschaft, Stollwerck & Co., Köln a. Rh. verwiesen.

Der jetzige Gang bei der Beschaffung von Fahrkarten ist in groben Umrissen folgender:

1. Bei den Fahrkartenverwaltungen: Beschaffung der Pappen, Anfertigung des Satzes auf Grund der von den Fahrkartenausgaben eingereichten Bedarfslisten, Druck, Vergleichen der fertigen Bestände mit den Listen, Eintragung in die Grundbücher, Verpackung und Absendung.
2. Bei den Fahrkartenausgaben: Aufstellung der Bedarfslisten; nach Lieferung Vergleichung der Bestände mit den Listen, Eintragung in die Bestandsbücher, Lagerung, Einlegen in die Verkaufsschränke unter nochmaliger Nachzählung der einzelnen Päckchen bezüglich der Stückzahl; zeitraubende Aufnahmen am Schlusse der Verkaufszeiten, Aufbewahrung der verstempelten Karten und der Kinderabschnitte drei Monate lang und sodann Rechnungslegung.
3. Bei der Verkehrskontrolle I: Vergleichen der Rechnungen mit den vorhergehenden bezügl. Richtigkeit der übertragenen Nummern; Nachprüfung der Berechnung unter ermüdender Behandlung unendlicher Zahlenreihen usw.

Bei Gebrauch von Elektradruckern ergeben sich folgende Vorteile:

1. Die Tätigkeit der Fahrkartenverwaltung wird vollständig ausgeschaltet.
2. Bei den Fahrkartenausgaben: Abgesehen von der Beschaffung der unbedruckten Pappen keinerlei Vorarbeiten; unbedruckte Pappen sind für einen Dritten völlig wertlos; daher keine Aufbewahrungsschränke, keine Bestands- und Ausgabebücher mehr erforderlich; das Einlegen der unbedruckten Pappen in die sonst verschlossenen Druckmaschinen erfolgt durch einen Aufsichtsbeamten, der durch den Fortfall bedruckter Kartenvorräte in seinem Dienst wesentlich anderweit entlastet ist; der Druck der Karten wird durch den Schalterbediensteten in fast spielend leichter Weise dadurch bewerkstelligt, daß er die entsprechende Druckplatte in die Maschine einführt, worauf die alsdann fertig gedruckte Karte in den Ausgabeteller fällt. Ermüdung tritt bei der Leichtigkeit der Arbeit, die größtenteils sitzend ausgeführt werden kann, nicht ein; die Leistungsfähigkeit bleibt bis zum Dienstschluß deshalb allen übrigen Einrichtungen gegenüber eine gesteigerte; die Abrechnung erfolgt auf Grund des Ergebnisses des Aufrechners und nimmt selbst nach der stärksten Dienstschicht höchstens die Zeit von zehn Minuten in Anspruch; nach dieser Zeit kann der Bedienstete seine Einnahme feststellen. Die Führung des Fahrgeldeinnahmebuches besteht in der Eintragung der Zahlen des Aufrechners und der Einnahmebeträge, im ganzen sechs kleine Zahlenreihen; gegenüber der Aufnahme einer Schrankeinrichtung mit hunderten von Stationseintragungen und unendlichen Zahlen eine verschwindende Arbeit; die verstempelten Karten und Kinderabschnitte werden der Nachweisung jeder Dienstschicht beigeheftet; eine weitere Aufbewahrung entfällt.

   Die Rechnungslegung ist denkbar einfach: Die Nachweisungen werden, zehntägig zusammengeheftet, nebst den zugehörigen Kontrollstreifen und einer Zusammenstellung der Ergebnisse der Verkehrskontrolle I eingesandt. Gerade die letztere Arbeit wird in augenfälligster Weise vereinfacht. Bei dem jetzigen Achtstundentag kann den Schalterbediensteten auf Stationen mit regem Verkehr nur eine sechsstündige Verkaufszeit aufgetragen werden; die zwei weiteren Stunden sind zur Aufnahme und Abrechnung unbedingt erforderlich. Für die sonstigen Rechnungsarbeiten bleibt keine Zeit mehr übrig, und es müssen hierzu besondere Kräfte eingestellt werden. Für eine Schaltereinrichtung von 2000 Relationen ist durchschnittlich eine Kraft in Anrechnung zu bringen, die mit Bestellung, Selbstrevision und Rechnungslegung völlig beschäftigt ist; es ist deshalb für jede derartige Schrankeinrichtung mit einer zweiten Kraft zu rechnen; dagegen reicht bei den Druckmaschinen, einerlei welcher Ausdehnung, eine Kraft für die Rechnungslegung von mindestens 50 Verkaufskräften aus. Bei Elektra-Druckmaschinen ist infolge der Einfachheit nur eine Stunde zur Abrechnung erforderlich, während bei allen übrigen Einrichtungen mindestens zwei Stunden notwendig sind. Bei Elektramaschinen kann gegenüber den übrigen Einrichtungen an jeder Dienstschicht ein Achtel oder bei acht Kräften eine ganze Kraft erspart werden.
3. Auch die Arbeiten der Verkehrskontrolle I werden vereinfacht, da sie sich bei der Elektramaschine im allgemeinen nur auf die Nachprüfung der von den Schalterbediensteten vorgenommenen Gutschriften erstrecken. Die Richtigkeit der Sollbeträge kann sowohl für eine einzelne Nachweisung wie auch für einen längeren Zeitraum jederzeit durch ein einfaches Rechenexempel ermittelt werden. Umfangreiche Vergleichungen und Nachprüfungen, insbesondere die vielfach recht schwierige Überwachung über richtige Verrechnung der von den Fahrkartenverwaltungen überwiesenen Bestände entfallen gänzlich.

Ein weiterer und zwar nicht geringerer Vorteil würde seitens der Eisenbahnverwaltungen bei Verwendung einfarbiger Pappe zu erzielen sein. Die jetzigen vier Grundfarben 1. Klasse gelb, 2. Klasse grün, 3. Klasse braun und 4. Klasse grau hatten solange eine gewisse Berechtigung, als die entsprechenden Wagen die gleichen Farben trugen; man konnte sich darauf stützen, dem unkundigen Reisenden einen gewissen Anhalt beim Aufsuchen seiner Klasse zu geben. Nachdem die Wagen jedoch einen einfarbigen Anstrich, auch bezüglich ihrer Klasse deutliche, weithin sichtbare Bezeichnungen tragen, entfällt jede derartige Begründung. Daß eine einfarbige Karte für alle vorkommenden Fälle vollkommen ausreicht, beweist die an die Zugpersonale ausgehändigte Blankokarte, die seit 1918 in Benutzung ist. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte das Zugpersonal gewissermaßen einen kleinen Verkaufsschrank notwendig, um alle ihm ausgehändigten Karten unterzubringen; die Folgen davon waren ständige Verluste und andere Ärgerlichkeiten, für welche die Zugpersonale aufkommen mußten. Nunmehr ist nur ein einziger weißer, mit Vordruck versehener Kartenblock vorhanden, der vom Zugpersonal im Pauseverfahren ausgefüllt wird, und es geht sehr gut.

Bei Einführung einfarbiger Karten würde sich auch die Verwendung des um etwa 50 % billigeren Halbkartons zur Herstellung von Karten ermöglichen lassen; z. Zt. ist dies wegen der vielen auf den Fahrkarten-Ausgaben aufgestellten Druckmaschinen nicht möglich. Bei den Druckschriften muß die Pappe zur Einführung einen gewissen Grad von Festigkeit besitzen, den man Halbkarton nicht geben kann; bei einfarbigen Karten kann jedoch Halbkarton von einer Rolle den Maschinen selbsttätig zugeführt werden, und es genügt dann seine Festigkeit vollständig.

Wie Versuche ergeben, lassen sich Karten aus Halbkarton auch für Schränke verwenden. Die Päckchen müssen jedoch mit Drahtklammern geheftet werden, was für die Fahrkarten-Ausgaben nur von Vorteil ist. Trotzdem sind die Karten viel billiger als die jetzigen. Es bleibt dabei jedoch zu berücksichtigen, daß die Einführung des Halbkartons möglichst gleichzeitig geschehen müßte, weil Stempel und Lochzangen ebenfalls darauf eingestellt werden müssen.

Die Revision in den Zügen würde eingehender werden, da nicht mehr die Farbe, sondern das Klassenzeichen ausschlag-

gebend ist. Letzteres müßte klar und deutlich erkennbar sein, was sich durch eine geringe Vergrößerung des Klassenzeichens ohne Schwierigkeit erreichen läßt. Da sich bei den jetzigen Tarifänderungen doch ein Neudruck der Karten als notwendig erweist, wäre ein günstiger Zeitpunkt für eine derartige Neuerung gegeben.

Durch Beachtung der Vorschläge und Einführung der Neuerungen ließen sich schon in einem Zweige der Eisenbahnverwaltung viele Millionen, die jetzt ohne ersichtlichen Zweck verausgabt werden, ersparen. Die etwa erforderlichen Anlagemittel würden sich schon nach kurzer Zeit durch Ersparung von Kräften und Material nicht allein glänzend bezahlt machen, sondern es würden sich auch erhebliche Überschüsse ergeben; ferner würde durch die Vereinfachung in der Herstellung, Bearbeitung und Verrechnung der Karten eine bedeutend bessere Übersicht gewonnen und die Verhinderung von Unterschleifen erleichtert werden.

Die englischen Eisenbahnen im Jahre 1919.

Von Geh. Regierungsrat Wernekke, Zehlendorf (Wannseeb.)

Militärisch war der Krieg im Jahre 1919 zwar beendet, auf wirtschaftlichem Gebiet und namentlich auf dem Gebiete des Verkehrswesens machten sich aber seine Wirkungen noch sehr deutlich bemerkbar, und man kann nicht einmal erwarten, daß diese Erscheinung im Jahre 1919 zum letzten Male aufgetreten ist; es wird vielmehr noch viele Jahre dauern, ehe auf diesen Gebieten wieder ein Beharrungszustand eintritt. Die Störungen der Entwicklung durch den Krieg und als Folge des Krieges zeigen sich auch in den wirtschaftlichen Ergebnissen der Eisenbahnen von Großbritannien und Irland. Die zahlenmäßigen Angaben, die nachstehend zur Beleuchtung der englischen Verhältnisse herangezogen werden, sind einer Zusammenstellung in „Railway Gazette“ entnommen. Sie umfassen zwar nicht alle Eisenbahnen der Vereinigten Königreiche, aber die 21 Eisenbahngesellschaften von England und Wales, die fünf schottischen und die sechs irischen Gesellschaften, auf die sich die Angbaen beziehen, betreiben zusammen 95 % der Gleislänge der Eisenbahnen dieser Länder, so daß das Bild, das die Zahlen ergeben, durch Hinzufügung der wenigen noch fehlenden kleinen Gesellschaften nicht wesentlich verändert werden würde.

Nachstehend seien zunächst die die Betriebsergebnisse veranschaulichenden Zahlen des Jahres 1919 zusammengestellt; zum Vergleich sind ihnen diejenigen des Vorjahres und die des Jahres 1913 als des letzten Friedensjahres beigesellt.

	Anlage-kapital	Betriebs- Einnahmen	Betriebs- Ausgaben	Betriebs- Überschuß	Andere Einnahmen	Gesamtüberschuß
1913	1 060 989	129 194	83 385	45 809	3 303	49 112
1918	1 078 772	182 264	136 342	45 922	6 216	52 138
1919	1 080 588	226 363	180 098	46 265	6 810	53 075
	1 000 £					

Wir sehen aus der Zusammenstellung, daß die Einnahmen zwar um 44 099 000 £ gestiegen sind; da aber die Ausgaben, im wesentlichen infolge der großen Lohnerhöhungen, ebenfalls stark in die Höhe gegangen sind, haben die Betriebsüberschüsse nur um 343 000 £ zugenommen. Auffallend ist auch die geringfügige Erhöhung des Anlagekapitals, die nur 1 816 000 £ betragen hat. Dies hat seinen Grund einerseits in der Schwierigkeit, jetzt Bauten auszuführen oder größere Anschaffungen zu machen, andrerseits aber auch in dem Umstand, daß die Zukunft der englischen Eisenbahnen sehr unklar ist, worauf noch zurückgekommen werden wird. Infolgedessen fehlt den Gesellschaften der Mut und der Unternehmungsgeist, Neuanlagen zu schaffen, weil sie nicht wissen, wem sie zugute kommen werden. Die Kosten für Bauten und Neuanschaffungen sind zwar auch in England erheblich höher als vor dem Kriege, die Verteuerung reicht aber bei weitem nicht an das Maß heran, mit dem in Deutschland gerechnet werden muß; sie wird auf nur etwa 150 bis 200 % geschätzt.

Der Verkehr ist im Jahre 1919 sehr lebhaft gewesen, und die Eisenbahnen haben ihn nur mit Mühe bewältigen können. Trotz der Erhöhung der Fahrpreise ist viel gereist worden; hat doch die Erhöhung der Löhne und Gehälter einen gewissen Ausgleich für die Mehraufwendungen gebildet, die jetzt mit einer Reise verbunden sind. Erschwert wurde die Bewältigung des Verkehrs namentlich im Vorortbereich der großen Städte durch die Einführung des achtstündigen Arbeitstags. Während sich früher der Verkehr von und zur Arbeitsstätte auf etwa je drei Stunden des Morgens und des Abends verteilte, hat die Verkürzung der Arbeitszeit ihn auf etwa je zwei Stunden zusammengedrängt, so daß in der gleichen, an sich verkehrsstarken Zeit die anderthalbfache Zahl von Reisenden zu befördern ist.

Die Einnahmen, sowohl aus dem Personen- als aus dem Güterverkehr geben kein klares Bild von den Betriebs- und Verkehrsleistungen, weil die umfangreichen Transporte für die Regierung ohne Berechnung von Kosten ausgeführt werden müssen. Bekanntlich gewährleistet aber die Regierung den Eisenbahngesellschaften dafür eine Dividende, die derjenigen des Jahres 1913 gleichkommt. Der Betrag, den infolgedessen der Staat an die Eisenbahnen zahlen muß, wurde in der Mitte des Jahres auf 45 000 000 £ geschätzt. Durch die Erhöhungen der Löhne sind dann noch weitere 5 000 000 £ hinzugekommen.

Auf die Einnahmen aus dem Güterverkehr hat namentlich der Eisenbahnstreik, der vom 26. September bis zum 5. Oktober gedauert hat, einen sehr ungünstigen Einfluß gehabt, außerdem aber auch eine Anzahl von Arbeitseinstellungen in anderen Gewerben. In demselben Sinne hat die Knappheit an Wagen und Lokomotiven, die Einführung des Achtstundentags am 1. Februar, die allgemeine Unruhe in Handel und Gewerbe und das Fehlen eingearbeiteter Arbeitskräfte gewirkt. Der Betriebsmittelbestand entwickelt sich jedoch günstig. Die ins Ausland verliehenen Wagen kehren allmählich nach England zurück, die Instandsetzungen machen gute Fortschritte.

Viel Verkehr ist den Eisenbahnen dadurch zugewiesen worden, daß ihre Frachtsätze in der Vorkriegshöhe belassen worden sind, während die Binnen- und die Küstenschiffahrt ihre Sätze erhöht haben. Hierdurch ist viel Verkehr von den Wasserstraßen abgelenkt und auf die Eisenbahnen übergeleitet worden. Die Regierung hat hier regelnd eingegriffen, indem sie die Beförderung von Gütern, die zu Schiff befördert werden können, mit der Eisenbahn verboten hat; sie hat aber den Verfrachtern die Mehrkosten, die ihnen hierdurch entstanden sind, ersetzen müssen. Eine gründliche Beseitigung der Mißstände, die sich aus der Beibehaltung der alten Tarife ergeben hat, wird aber erst von der Erhöhung der Frachtsätze erwartet, die am 15. Januar 1920 eingeführt worden ist (siehe Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 31, 1920, S. 366). Diese Erhöhung soll die Einnahmen der Eisenbahngesellschaften so weit mit ihren Ausgaben in Einklang bringen, daß ein Staatszuschuß zu der schon erwähnten Gewährleistung der Dividenden nicht mehr nötig ist.

Als günstige Wirkung auf die Einnahmen ist die Verzinsung der Erhöhung des Anlagekapitals durch die Regierung zu verzeichnen; für diese hat sie die Gewährleistung übernehmen müssen, gleichviel ob die so geschaffenen Anlagen Überschüsse einbrachten oder nicht. Da die Gewährleistung der Dividende durch den Staat sich nur auf das Anlagekapital in der Höhe vor dem Kriege bezog, hätten die Eisenbahngesellschaften, wenn die Regierung diese Verpflichtung nicht übernommen hätte, überhaupt von jeder Ausgabe zu Lasten des Anlagekapitals absehen müssen, es sei denn, daß sie auf deren Verzinsung verzichtet hätten. Außerdem hat die Unsicherheit wegen der zukünftigen Gestaltung des Eisenbahnwesens die Gesellschaften veranlaßt, größere Geldbestände anzusammeln, die teils in verhältnismäßig hoch verzinslichen Staatspapieren angelegt sind, teils von den Banken infolge der Steigerung des üblichen Zinsfußes hoch verzinst werden. Hierdurch und durch die Wohnungsnot sind die Einnahmen der Eisenbahnen günstig beeinflußt worden. Letztere hat nämlich die Folge gehabt, daß die Häuser der Eisenbahngesellschaften gut vermietet werden konnten, und die Mieten haben sogar gesteigert werden können.

Die Verzinsung des Anlagekapitals hat zwischen 10 % bei der Barry-Eisenbahn und 1,25 % bei der Metropolitan-Eisenbahn geschwankt. Bei ersterer überwiegt der Güterverkehr den Personenverkehr um ein Mehrfaches, letztere hat nur Personenverkehr; man sieht also hieraus wieder einmal, daß selbst ein dichter Personenverkehr, wie er auf den großstädtischen Strecken der Metropolitan-Eisenbahn vor sich geht, die Betriebskosten kaum zu decken vermag, während starker Güterverkehr einträglich ist. Im übrigen sei wegen der Verwen-

dung der Überschüsse auf die nachstehende Zusammenstellung verwiesen.

	Feste Ausgaben	Dividenden*) bevorrechtigte und gewährleistete	gewöhnliche	Rücklagen
1913	15 232	15 572	18 319	1 164
1918	15 515	15 981	17 520	1 003
1919	15 543	16 003	17 236	994
	1 000 £			

Die Steigerung der Ausgaben war schon erwähnt. Was dabei die Erhöhung der persönlichen Ausgaben anbelangt, so sei daran erinnert, daß seit dem Jahre 1915 erhebliche Teuerungszulagen an die Arbeiter gezahlt worden sind. Sie betrugen Ende 1918 33 Shilling für erwachsene männliche Arbeiter. Trotz der Verringerung der Arbeitszeit durch die Einführung des Achtstundentags am 1. Februar 1919 hörten die Geldforderungen der Arbeiter nicht auf, und die Zulage wurde im Laufe des Jahres nochmals um 5 Shilling erhöht. Sie erreicht damit allerdings bei weitem noch nicht die Erhöhung des Einkommens, die die entsprechenden Kreise in Deutschland erzwungen haben. Dieser Satz soll bis Ende September des laufenden Jahres gelten. Er ist auf einer Verteuerung der Lebenshaltung um 125 % aufgebaut; eine Abnahme der Verteuerung um 5 Punkte soll eine Herabsetzung des Zuschlages um einen Shilling zur Folge haben, doch soll der Grundlohn niemals tiefer als auf das Doppelte des Lohnes vor dem Kriege sinken. Bei den Abmachungen zwischen den Eisenbahngesellschaften und ihren Arbeitern über Lohnfragen sind auch andere Angelegenheiten auf diesem Gebiete, so die Vergütung für Überstunden, Nacht- und Sonntagsdienst und dergleichen geregelt worden. Dabei ist ein Hauptlohnamt — Central Wages Board — und als höchste Instanz ein Landeslohnamt — National Wages Board — ins Leben gerufen worden. Kann das erstere Lohnstreitigkeiten nicht zu beiderseitiger Zufriedenheit schlichten, so soll ein Streik nicht eher als einen Monat, nachdem die höhere Instanz angerufen worden ist, beginnen. Auch die Bezahlung der Angestellten im Bureaudienst ist im Jahre 1919 neu geregelt worden, und die Regelung der Besoldung der Angestellten im Aufsichtsdienst schwebt noch. Im großen ganzen kann wohl gesagt werden, daß alle im Eisenbahndienst beschäftigten Kräfte nach Durchführung der Neuregelung ihrer Bezüge ihr Diensteinkommen gegenüber dem Stande von 1913 verdoppelt haben werden. Bei einigen gering entlohnten Klassen der irischen Eisenbahnen beträgt die Vermehrung des Einkommens sogar 240 %. Das ist, verglichen mit der Steigerung des Arbeitsverdienstes in Deutschland noch bescheiden, man darf aber nicht außer acht lassen, daß die Verteuerung der Lebenshaltung in England nur 125 % beträgt.

Stark in die Höhe gegangen sind auch die Kohlenpreise. Dabei mußten die Eisenbahngesellschaften sich trotz hoher Bezahlung mit schlechter und für die Lokomotivheizung ungeeigneter Kohle behelfen. Die Metropolitan-Eisenbahn z. B., die wöchentlich in ihrem Kraftwerk 1800 t Kohlen verbrennt, bezahlte vor dem Kriege 10½ Shilling für die Tonne, im Jahre 1919 aber durchschnittlich 26⅔ Shilling. Bei einigen anderen Gesellschaften stieg der Gestehungspreis für Kohle sogar auf über 50 Shilling für eine Tonne. Auch die Preise anderer Betriebsstoffe, sowie diejenigen der Baustoffe sind stark in die Höhe gegangen. Meist beträgt die Steigerung 100 %, in manchen Fällen 225 %. Auch Steuern und sonstige Abgaben sind an vielen Stellen erhöht worden.

Was die wegen der Kriegsschwierigkeiten aufgeschobenen Unterhaltungsarbeiten anbelangt, die über kurz oder lang mit erheblichen Mehrkosten werden ausgeführt werden müssen, so glauben sich die Eisenbahngesellschaften durch reichliche Rücklagen gegen die Wirkungen dieser Ausgaben auf ihre Betriebsrechnung gesichert zu haben. Die Rückstände sind übrigens schon jetzt nicht mehr so schlimm, wie sie am Anfang des Berichtsjahres waren. Andrerseits enthalten die Rücklagen für solche Arbeiten bei den meisten Gesellschaften aber Beträge, die weit über die je bisher gemachten Rücklagen hinaus gehen; die Eisenbahngesellschaften sind aber sehr zurückhaltend, diese Rücklagen anzugreifen, weil sie diese als Eigentum ihrer Aktionäre ansehen, das sie diesen vorbehalten wollen, wenn die Eisenbahnen etwa in das Staatseigentum übergehen sollten. Der Staat soll dann eben die Eisenbahnen in ihrem heruntergewirtschafteten Zustande übernehmen.

Besonders fühlbar und von verderblichem Einfluß auf den Verkehr sind die Rückstände in der Instandsetzung der Güterwagen. Die Eisenbahnwerkstätten arbeiten alle mit Hochdruck. Auch andere Werkstätten sind zum Bau und zur Unterhaltung von Eisenbahnwagen herangezogen worden, darunter auch staatliche Fabriken und Privatunternehmungen, die bisher Kriegsbedarf hergestellt haben. Wenn die jetzt vergebenen Aufträge erledigt sein werden, wird an Zahl der Wagen ungefähr der Stand des Jahres 1913 erreicht sein, aber der Wagenpark wird erneuert und verjüngt, also weit leistungsfähiger sein.

Im großen und ganzen kann die Lage der englischen Eisenbahnen im Jahre 1919 und an seinem Ende nicht als günstig angesehen werden. Bei den Generalversammlungen, die Anfang 1920 stattgefunden haben, haben sich aber die Vorsitzenden fast alle dahin ausgesprochen, daß sich die Verhältnisse im Laufe des Jahres 1919 schon wesentlich gebessert hätten, und daß die Aussichten für die weitere Entwicklung günstig seien. Im übrigen geht aus dem Bericht über die englischen Eisenbahnen im Jahre 1919 hervor, daß die meisten Schwierigkeiten, unter denen wir in Deutschland zu leiden haben, bei den Engländern der Art nach auch vorhanden sind, daß sie aber dem Grade nach dort nicht so weit gehen wie bei uns.

*) Daß die Dividenden trotz der Gewährleistung in der Höhe von 1913 durch die Regierung gestiegen sind, hat seinen Grund einerseits in der Erhöhung des Anlagekapitals, die von der Regierung verzinst wurde, andrerseits darin, daß der Speditions- und Hotelbetrieb der Eisenbahnen im Abkommen mit der Regierung nicht zum Eisenbahnbetrieb gerechnet wurde, die aus diesen Einnahmequellen herrührende Erhöhung der Einnahmen also den Dividenden zugute kam.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Neuordnung der Gütertarife.** Nach einer amtlichen Mitteilung des W. T. B. begann am 23. d. M. im Festsaal des Preußischen Abgeordnetenhauses unter dem Vorsitz des Reichsverkehrsministers die Besprechung über die systematische Neuordnung der Gütertarife. Da der in der Reichsverfassung vorgesehene Reichseisenbahnbeirat noch nicht gebildet ist, sind als Sachverständige Mitglieder der Reichseisenbahnräte der bisherigen Staatseisenbahnverwaltungen geladen, deren Kreis durch Vertreter der verschiedensten Erzeuger- und Verbraucherverbände verstärkt ist.

Der Reichsverkehrsminister wies in seiner Begrüßungsrede auf den ungeheuren Ernst der Wirtschaftslage hin, zu deren Gesundung in erster Linie der Wiederaufbau der Reichseisenbahnen und die Ordnung ihrer Finanzen notwendig sei. Dazu gehöre vor allem die Anpassung des Tarifsystems an die heutigen Wirtschaftsverhältnisse. Mit den durch die Kriegsverhältnisse erzwungenen rohen prozentualen Zuschlägen zu den alten Friedenstarifen müsse aufgeräumt werden. Die Tarife müßten wieder organisch gestaltet werden. Aber nicht nur um die Wiederherstellung der technischen Einrichtungen und die Neuordnung der Organisation der jungen Reichseisenbahnverwaltung dürfe es sich handeln, sondern vor allem sei die Gesundung von innen heraus notwendig. Das Personal der Eisenbahnen vom obersten Beamten bis zum letzten Arbeiter müsse wieder mit freudiger Hingabe seine Arbeit verrichten. Seine, des Ministers, Aufgabe werde es sein, mit fester Hand und klarem Kurs für Aufrechterhaltung der Ordnung und Disziplin zu sorgen. Er wisse, daß die große Masse des Personals durchaus auf dem Boden des gesunden Ordnungsgedankens stände und bereit sei, an der Gesundung mitzuarbeiten. Von außen werde aber immer noch Unruhe und Unzufriedenheit in die Eisenbahnen hineingetragen. Er werde es nicht dulden, daß die Eisenbahnen zum Tummelplatz politischer und wirtschaftlicher Händel gemacht würden. Er bitte auch an dieser Stelle die Versammlung und durch sie die öffentliche Meinung um Unterstützung seiner Bemühungen, die Ordnung und damit die Gesundung der Eisenbahnen wieder zu erreichen.

Die Versammlung trat alsdann in die sachliche Beratung der Tagesordnung ein, die die Neuregelung des deutschen Eisenbahngüter- und Tiertarifs zum Gegenstande hat. Die Sachverständigen entschieden sich mit allen gegen zwei Stimmen für den Vorschlag der Ständigen Tarifkommission

der deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten, in Zukunft bei den Gütertarifen zum Staffeltarifsystem überzugehen und hierbei die teuren Güter stärker zu belasten, die geringwertigeren zu schonen. Der weitere Vorschlag, die Frachtberechnung nach den Hauptwagenladungsklassen im Grundsatze von der Ausnutzung des Ladegewichts der 15-Tonnen-Wagen abhängig zu machen, fand einstimmige Annahme, desgleichen der Vorschlag über die Neuregelung der normalen Beförderungsgebühren im Tierverkehr. Vom Reichsverkehrsministerium wurde zugesagt, daß die Ständige Tarifkommission und der Ausschuß der Verkehrsinteressenten alsbald in eine Prüfung eintreten würden, wie bei der Neuordnung der Tarife etwa eintretende Härten gemildert oder beseitigt werden könnten.

— **Beförderung hochwertiger Güter.** Im Juli 1920 sind innerhalb des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin für bestimmte, der Beraubungsgefahr besonders ausgesetzte Güter bei Aufgabe als Stückgut Zwangsmaßnahmen getroffen worden, die das Wirtschaftsleben zwar in gewissem Umfange beeinträchtigen, aber leider durch die Ungunst der Verhältnisse geboten waren. Infolge Besserung der Betriebslage konnte der Abbau dieser Zwangsmaßnahmen erfolgen. Eine Verfügung der Eisenbahndirektion Berlin vom 4. September 1920 lautet:

„Die durch unsere Verfügungen vom 2. 7. und 1. 8. 1919 für die Beförderung hochwertiger Güter angeordneten Maßnahmen — Eilgutzwang und Annahmebeschränkung — bringen jetzt, wo sich die Betriebslage gebessert hat, derartige Erschwerungen mit sich, daß ein Abbau dieser Zwangsmaßnahmen in volkswirtschaftlichem Interesse allgemein wünschenswert erscheint. Wenn wir auch hierdurch eine wertvolle Handhabe für die Sicherung der Güter aus den Händen geben, so geschieht dies in dem Bewußtsein, daß die weitere Gesundung der Verhältnisse durch das Pflichtgefühl des Personals erreicht werden wird. Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. wird daher angeordnet:

1. Stückgüter können allgemein wieder wahlweise als Fracht- und Eilgut aufgegeben werden, soweit nicht die Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung entgegenstehen. Unberührt von dieser Freigabe bleiben also die durch die Eisenbahn-Verkehrsordnung gegebenen Bestimmungen über die Beförderung von Kostbarkeiten (vergl. Deutscher Eisenbahngütertarif Teil I A, Ausführungsbestimmungen zu § 54 (2) B I). Außer Kraft tritt auch das Verzeichnis der von den Stückgutverkehrsbeschränkungen ausgenommenen Güter (Freiliste).

2. Die auf betimmte Tage beschränkte Annahme für hochwertige Güter sowie die Ausschließung der Berliner Ringbahnhöfe von der Annahme solcher Güter werden aufgehoben. Die Bestimmungen über die richtungsweise Aufgabe von Stückgütern auf den Berliner Innenbahnhöfen und über die Auflieferung von Gütern auf den Ring- und Vorortstationen in größerem Umfange von den nicht ortsansässigen Verkehrstreibenden werden hierdurch nicht berührt.

3. Besondere Wertkurswagen sind nicht mehr abzurichten. Die hochwertigen Güter sind wieder in die gewöhnlichen Eilgutkurswagen zu laden. Nach wie vor ist aber möglichst die Bildung geschlossener Stückwagen anzustreben.

4. Die für die bisherigen Wertkurswagen verwendeten Begleiter sind, soweit es zweckmäßig erscheint, den der Beförderung von Stückgütern dienenden Zügen zur allgemeinen Überwachung innerhalb unseres Bezirks beizugeben. Weiter verfügbare Bedienstete sind für den örtlichen Überwachungsdienst zu verwenden."

— **Haftpflicht der Eisenbahn für Beschädigung und Beraubung von Gütern.** Die Handelskammer zu Magdeburg richtete am 24. August folgendes Schreiben an den Deutschen Industrie- und Handelstag: „Wie wir aus eingegangenen Antworten von zwei Eisenbahndirektionen ersehen, ist eine Neuregelung der Beförderungsbedingungen der ständigen Tarifkommission beschlossen worden, der auch die Vollsitzung der Tarifkommission unterm 8./9. Juli in Hildesheim beigetreten ist, wonach die Haftung der Eisenbahn in Zukunft allgemein auf 20 ℳ für 1 kg brutto wie bei der Post beschränkt werden soll.

Es ist wohl begreiflich, daß die Eisenbahn infolge der jetzigen trostlosen und unsicheren Verkehrsverhältnisse ihre Haftpflicht auf ein, allerdings der heutigen Geldentwertung nicht entsprechendes Minimum herabzusetzen sucht. Es bleibt aber unverständlich, daß auch die der Tarifkommission angehörenden Verkehrsinteressenten einem nur die Interessen der Eisenbahn wahrenden Beschluß ihre Zustimmung erteilen konnten. Zwar erfordert diese einschneidende Beschränkung der Haftpflicht eine Änderung des § 457 HGB. und der Verkehrsordnung, die nur mit Zustimmung des Reichstags Verbindlichkeitskraft erhalten kann. Mit Rücksicht darauf, daß die diesbezüglichen Vorbereitungen bereits im Gange sein sollen, ist Eile geboten. Es ist unbedingt erforderlich, daß die Einschränkung der Haftpflicht der Eisenbahn keinesfalls rechtsverbindliche Form erhält, denn wenn auch eine Versicherung des Mehrwerts bei der Eisenbahn vorgesehen werden soll, so bedeutet das nur eine weitere Belastung von Handel und Industrie, ganz abgesehen von den Erschwerungen, die sich daraus für die Verkehrstreibenden ergeben. Wir halten es für dringend nötig, daß auch im Eisenbahnbetriebe wieder Ordnung eintritt und nicht Maßnahmen getroffen werden, die Rücksicht auf die augenblicklich herrschenden unhaltbaren Zustände nehmen und diese damit legitimieren wollen."

Die Handelskammer zu Ludwigshafen wandte sich in einem Schreiben an den Deutschen Industrie- und Handelstag gegen die beabsichtigte Regelung der Beförderung hochwertiger Güter (vgl. Nr. 70, S. 763 d. Ztg.) und äußerte sich dabei wie folgt: „Sieht sich die Eisenbahn außerstande, die Sicherheit des Verkehrs wieder auf das unbedingt erforderliche Maß zurückzuführen, und hält sie das Risiko, welches die Verkehrsunsicherheit für sie einschließt, für zu groß, als daß sie es selbst tragen könnte, so ist es ihre Sache, sich gegen diese Gefahren durch entsprechende Versicherungen zu decken. Sie möchte aber diese lediglich ihr obliegende Verpflichtung auf die Verfrachter abladen. Im Effekt würde eine derartige Regelung nur wieder auf eine neue Tariferhöhung hinauslaufen, auf die es nebenbei abgesehen zu sein scheint. Macht die Deckung des Risikos durch die Eisenbahn selbst eine Erhöhung der Tarifsätze erforderlich, so ist dies eine Sache für sich; es erscheint uns aber keinesfalls angängig, daß die Eisenbahn die lediglich ihr als Transportführerin zufallenden Verpflichtungen auf die Verfrachter abladen möchte."

— **Reiseverbindung Berlin-Swinemünde-Königsberg.** Eine neue grundlegende Änderung wird zum 25. Oktober auf der Strecke Berlin-Swinemünde durchgeführt. Der beschleunigte Personenzug 133, der bisher um 10.30 abends Berlin verließ, wird nunmehr schon um 5.30 nm. Berlin verlassen. Er trifft in Swinemünde Hauptbahnhof um 9.15 abends und um 9.40 abends in Swinemünde Hafen ein. Der Dampfer fährt um 10.00 abends ab und ist um 4.00 nachmittags des folgenden Tages in Pillau, von wo aus die Reisenden um 5.00 nachm. Fahrgelegenheit nach Königsberg (an 6.20 nachm.) finden. In der Gegenrichtung wird sich der Fahrplan voraussichtlich wie folgt gestalten: ab Königsberg 9.30 vorm., an Pillau 10.50 vorm., Dampferfahrt ab Pillau erfolgt um 11.15 vorm. Die Ankunft läßt sich in Swinemünde nur sehr ungenau angeben, deshalb ist die Abfahrt des beschleunigten Personenzuges 134 von Swinemünde Hafen auf 5.30 früh am nächsten Tage festgesetzt. Um bei etwaigen Verspätungen noch einigen Spielraum zu haben, erhält der Zug in Swinemünde Hbf. noch einen Pufferaufenthalt bis um 6.30 vorm.; der beschleunigte Personenzug 134 trifft um 10.15 vorm. in Berlin ein.

— **Eröffnung der Strecke Vaihingen (Filder)-Leinfelden-Echterdingen und Übernahme der Strecke Echterdingen-Neuhausen (Filder) in den Betrieb der Reichseisenbahnen.** Die vollspurige, vom Reich gebaute, 7,14 km lange Nebenbahn Vaihingen (Filder)-Leinfelden-Echterdingen wird am 1. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben. Sie schließt in Vaihingen (Filder) an das bestehende Bahnnetz, in Echterdingen an die Nebenbahnstrecke Echterdingen-Neuhausen (Filder) an und wird mit Dampfkraft betrieben.

Vom gleichen Zeitpunkt an wird die am 1. März in das Eigentum des württembergischen Staates und mit der Verreichlichung in das des Reichs übergegangene Nebenbahnstrecke Echterdingen-Neuhausen (Filder) der bisherigen Filderbahn in den Betrieb der Reichseisenbahnen übernommen und die Filderbahnstrecke Unteraichen-Echterdingen aufgehoben. Die verbleibende Filderbahnstrecke Möhringen-Unteraichen ist nach Leinfelden zum Anschluß an die Reichsbahn fortgesetzt worden; die 0,62 km lange Strecke Unteraichen-Leinfelden wird gleichfalls am 1. Oktober von den Stuttgarter Straßenbahnen in Betrieb genommen.

Die neue Strecke dient dem Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Güter- und Tierverkehr. Es liegen an ihr die Stationen Rohr, Oberaichen und Leinfelden. Die Stationen Rohr und Leinfelden sind nur für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut und Kleinvieh in Einzelsendungen eingerichtet. Die Station Oberaichen dient nur dem Personenverkehr. Auf der neuen Linie beträgt der zulässige feste Radstand 5,5 m, der Raddruck 8 t, der kleinste Bogenhalbmesser 250 m und die größte Neigung 1 : 70. Auf der anschließenden, bisher schon bestehenden Strecke Echterdingen-Neuhausen (Filder) beträgt der zulässige feste Radstand 4,8 m, der Raddruck 7 t, der kleinste Bogenhalbmesser 200 m und die größte Neigung 1 : 48. Bei der Beladung offener Wagen ist das Lade-

maß I anzuwenden. Die neue Bahn einschließlich der Strecke Echterdingen-Neuhausen (Filder) ist dem Bezirk der Betriebsinspektion Stuttgart zugewiesen. Sämtliche Stationen an der neuen Linie gehören dem Verkehrsbezirk 35 (Württemberg) der Warenstatistik der Güterbewegung innerhalb des Deutschen Reichs im Vekehr mit dem Auslande an.

— **Verkürzung der bahnamtlichen Abrollfrist.** Während die Stückgüter von den bahnamtlichen Rollfuhrunternehmern bisher in der Zeit von 7 Uhr morgens bis 8 Uhr abends zugerollt wurden, ist nach einer der Handelskammer zu Berlin zugegangenen Mitteilung von jetzt ab entsprechend der verkürzten Geschäftszeit auch eine Einschränkung der bahnamtlichen Abrollfrist, und zwar auf die Zeit von 8 Uhr morgens bis 6 Uhr abends, eingeführt worden.

— **Die 60. Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure.** Die Hauptversamlung des Vereins deutscher Innieure umfaßt mit den Sitzungen der im Rahmen des Vereines bestehenden Gesellschaften, Ausschüsse und Arbeitsstellen ein stattliches Gebiet der deutschen Technik. In der Zeit vom 20. bis 22. September haben der Deutsche Ausschuß für Technisches Schulwesen, die Deutsche Gesellschaft für Metallkunde, die Deutsche Gesellschaft für Bauingenieurwesen, der Ausschuß für Technik und Landwirtschaft, der Ausschuß für Technische Mechanik, die Arbeitsgemeinschaft deutscher Betriebsingenieure, der Normenausschuß der Deutschen Industrie getagt.

Die Tagung wurde am 20. September in der Aula der Technischen Hochschule, Charlottenburg, in Gegenwart von Vertretern zahlreicher Behörden, Anstalten und befreundeter Vereine — erschienen waren unter zahlreichen anderen Vertretern der Reichs- und der veschiedenen Landesbehörden Reichsverkehrsminister Groener, der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten Oeser und Ministerialdirektor Sympher, Ministerialdirektor Le Suire vom Reichswirtschaftsministerium — durch den Vorsitzenden, Generaldirektor Reinhardt aus Dortmund, eröffnet, der in seiner Ansprache ausführte: „Die anhaltenden Schwierigkeiten der wirtschaftlichen Lage Deutschlands lasten schwer auch auf den technisch-wissenschaftlichen Aufgaben des Vereins deutscher Ingenieure und haben ihn gezwungen, im Berichtsjahr den Umfang dieser Aufgaben hier und da zu beschränken. Zum Ausgleich demgegenüber hat sich der Verein mit doppeltem Eifer der vertieften Bearbeitung und Fortentwicklung wichtiger Einzelgebiete der Technik gewidmet, so in den Zweigen der Wärmewirtschaft, der Metallkunde, der landwirtschaftlichen Technik, des Bauingenieurwesens, des technischen Schulwesens usw. Neugegründete Zweiggesellschaften sind hier in einer für das Gemeinwohl ersprießlichen Arbeit begriffen. Die deutsche Industrie hat Verständnis für die Notlage der technischen Wissenschaften bekundet und tritt für die Notwendigkeit der Fortführung der wissenschaftlichen Aufgaben des Vereines ein.“ Der Vorsitzende dankt unter lebhaftem Beifall der Versammlung für die freundliche Stellungnahme, die der Verein stets und überall in der Industrie gefunden hat. „Die Hauptforderung für die Gegenwart heißt: Arbeit, vermehrte Arbeit und vermehrte Erzeugung zu demselben Gesamtlohne! Denn ohne vermehrte Arbeit ist unser Zusammenbruch unabwendbar. Einschneidendste Fragen der Arbeitsmethoden, der werktäglichen Arbeitsdauer, der Wirtschafts- und Sozialpolitik, Steuer- und Valutafragen stehen zur Entscheidung. In unserer schwierigen wirtschaftlichen Lage gilt es, den Mut nicht sinken zu lassen; Klarheit über das mögliche Maximum unserer Leistungen auf den verschiedenen Gebieten zu schaffen, alle Widerstände gegen diese höchstmögliche Leistung in Gemeinschaftsarbeit aller Beteiligten zu überwinden und die seit vorigem Jahre schon etwas gestiegene Arbeitsfreudigkeit wieder zu beleben.“

Österreich.

— **Sonderkurse des Wiener Kaufmännischen Vereins.** Dieser Verein veranstaltet auch in diesem Jahre wieder Sonderkurse, die den Zweck haben, bereits im Berufe stehenden Personen, die nicht zum Besuche einer gewerblichen Fortbildungsschule verpflichtet sind, die Möglichkeit zu bieten, daß sie für ihre praktische Betätigung wichtige Kenntnisse sich aneignen, Vergessenes im Gedächtnis auffrischen und angeleitet werden, ihre theoretischen Kenntnisse praktisch zu verwerten. Die erforderlichen Vorkenntnisse sind bei der Aufnahme durch das Abgangszeugnis einer Bürgerschule nachzuweisen. Für einzelne der Spezialkurse werden besondere Vorkenntnisse gefordert. In diesem Jahre wird ein Kursus über kommerzielles Eisenbahn- und Tarifwesen abgehalten, auf den besonders hingewiesen werden soll. Er beginnt am 15. Oktober und dauert 6 Monate. Die Stunden finden Dienstags, Donnerstags und Sonnabends von ½7 bis ½9 im eigenen Hause des Vereins, Wien, Johannesgasse 4, statt und kosten für Mitglieder 80 K., für Nichtmitglieder 100 K. für den ganzen Kursus. Sein Zweck ist die Einführung in das Reglement- und Tarifwesen der Eisenbahnen Deutschösterreichs, der Nationalstaaten und Deutschlands. Von den übrigen Kursen seien noch erwähnt: ein Steuerkursus, ein Bankkursus, Stenographiekurse, ein Kursus für Buchhaltung und kaufmännisches Rechnen und verschiedene Sprachkurse.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Lieferfristzuschläge.** Aus Verfrachterkreisen ist an die Handels- und Gewerbekammer in Prag nach einer Mitteilung der Zeitschrift „Die Wirtschaft“ folgende Eingabe gerichtet worden: „Die vom vormaligen österreichischen Eisenbahnministerium laut Verordnung vom 26. Oktober 1918 eingeführten Lieferfristzuschläge, welche für je angefangene 200 km bei Eilgut 5 Tage, bei Frachtgut 14 Tage als Zuschlag festsetzten, waren Maßregeln, welche ebenso wie die von den ungarischen Staatsbahnen und auch von der Kaschau-Oderberger Bahn festgesetzten Lieferfristzuschläge (bei Eilgütern 6 Tage für je angefangene 10 km und bei Frachtgütern 14 Tage für je angefangene 400 km) eine gewisse Berechtigung hatten, da während des Krieges infolge der großen Truppen- und Kriegsmaterialtransporte die im Reglement festgesetzten Lieferfristen nicht ausreichten und von den Bahnverwaltungen nicht eingehalten werden konnten. Jetzt nach Beendigung des Krieges, sind wohl die durch die obgenannten Transporte hervorgerufenen Stauungen weggefallen, demgegenüber jedoch so viele andere Schwierigkeiten im Verkehre entstanden, daß auch noch gegenwärtig die im Reglement festgesetzten Lieferfristen bei Eil- und Frachtgütern von den Bahnverwaltungen nicht eingehalten werden können. Jedoch fehlen für die Lieferfristzuschläge in jenem Ausmaße, wie sie laut obigen Ausführungen für die Kriegszeit erlassen wurden, jetzt nach Beendigung des Krieges unbedingt die Voraussetzungen und müßte jedenfalls auf Herabsetzung dieser Lieferfristzuschläge auf mindestens die Hälfte hingearbeitet werden, um so mit dem Abbau jener Bestimmungen, welche den Verkehr künstlich zu erdrosseln bestimmt waren, zu beginnen. Hierbei wäre jedoch daran festzuhalten, daß die Lieferfristzuschläge für das gesamte Eisenbahnnetz in der Tschechoslowakei sowohl auf den ehemals österreichischen Linien als auf den vormals ungarischen und jetzt slowakischen Eisenbahnlinien einheitlich zu gestalten wären. Die Herabsetzung der Lieferfristzuschläge wäre im Interesse der Industrie, des Handels und Gewerbes gelegen und würde anderseits den Bahnverwaltungen zum Ansporn dienen, auf eine etwas beschleunigtere Abwicklung des Verkehrs durch ihre Bediensteten hinzuwirken. Den Verfrachtern wäre anderseits wieder dabei die Möglichkeit geboten, bei Versäumnissen der Bahnverwaltungen bzw. des Personals derselben rücksichtlich der Verfrachtung und Ablieferung der Güter Ersatzansprüche in kürzester Frist geltend zu machen. Im Zusammenhang damit wird die Handels- und Gewerbekammer ersucht, beim Eisenbahnministerium dahin vorstellig zu werden, damit dieses die Bahnverwaltungen anweist, Reklamationen innerhalb kürzester Frist zu erledigen, während gegenwärtig erst viele Monate, oft auch ein Jahr nach Einbringung der Reklamationen die Erledigung erfolgt.“

Ungarn.

— **Die Lage der Eisenbahnangestellten und die Verpachtungsfrage der Staatseisenbahnen.** Handelsminister Julius Rubinek erklärte auf eine an ihn gerichtete Anfrage, daß die Regierung die Lage der Eisenbahnangestellten erheblich zu bessern wünsche. Dies sei umsomehr angebracht, weil sich diese auch während der Revolutionen stets patriotisch benommen hätten. Er teilte daher mit, daß die Versorgung der Eisenbahnangestellten mit Lebensmitteln zu den Preisen des Jahres 1918 wie auch mit Heizmaterialien gesichert sei, und daß hinsichtlich ihrer Versorgung mit Schuhen und Kleidern entsprechende Maßnahmen getroffen werden sollten. Der Minister teilte ferner mit, daß er den Landlerschen Eisenbahnerverband aufgelöst und den auf christlicher Grundlage stehenden Verbänden die Organisationsfreiheit gesichert habe. Über die Verpachtung der Staatsbahnen bemerkte er, daß die Regierung an derartigen Verhandlungen niemals teilgenommen habe, und daß auch nicht die Absicht bestehe, die Staatsbahnen zu verpachten. Es werde nur eine Anleihe auf

genommen werden, zu deren Sicherstellung sämtliche Linien der Staatsbahnen dienen würden. Auf diese Art würden die Staatsbahnen wieder instand gesetzt werden können, damit sie den Anforderungen des Verkehrs wieder vollkommen entsprechen könnten. Vom Bau neuer Linien könne, solange sich die Kohlenförderung nicht steigern ließe, keine Rede sein. Die Regierung habe entsprechende Maßnahmen getroffen, um die Kohlenförderung zu heben. Schließlich erwähnte der Minister, daß die Elektrisierung der Eisenbahnen einen der wichtigsten Pläne der Regierung bilde, wodurch eine erhebliche Ersparnis an Kohle erreicht werden könnte.

— **Unterbringung der Wagenbewohner.** Die Angelegenheit der Wagenbewohner (vgl. Nr. 62, S. 689 d. Ztg.) wurde endlich einer Lösung zugeführt. Die Wagenbewohner, die nicht in Budapest dienstuende öffentliche Angestellte sind, wurden nach der Provinz befördert und dort untergebracht, diejenigen aber, die durch ihren Dienst an Budapest gebunden sind, erhielten in Budapest Wohnung.

— **Anleihe zur Wiederinstandsetzung der Staatsbahnen.** Nach einer Meldung der „Petite République" werden demnächst die Verhandlungen französischer Geldgeber mit der ungarischen Regierung fortgesetzt, die auf Gewährung eines Hypothekarkredits zur Wiederinstandsetzung der Staatsbahnen hinzielen.

— **Die Einfuhr preußischer Kohle nach Ungarn.** Seit Ende August sind infolge der in Kattowitz ausgebrochenen Unruhen die preußischen Kohlenlieferungen vollkommen ausgeblieben. Während des gegen Ungarn verhängten Boykotts lagerte die bis zum Ausbruch des Aufruhrs in Oberschlesien für Ungarn angewiesene Kohle in ungarischen Wagen auf österreichischem Gebiet. Da nun etwa 20 % der Kattowitzer Arbeiter die Arbeit wieder aufgenommen haben, ist nunmehr die Ablieferung der noch rückständigen Kohle zu gewärtigen.

Uebrige europäische Länder.

— **Französische Pläne für drahtlose Telegraphie.** Wie die „Vossische Zeitung" dem „Scientific American" entnimmt, hat die französische Regierung unlängst ein System für drahtlose Telegraphie ausgearbeitet, wodurch es ermöglicht wird, Europa, Asien, Afrika, Süd- und Nordamerika zu verbinden. Als Mittelpunkt ist Paris gewählt. Wenn dieses System, das bereits in Angriff genommen ist, vollständig wie geplant durchgeführt wird, dann dürfte die französische drahtlose Weltenverbindung imstande sein, mit den englischen Kabelverbindungen zu wetteifern. Seit dem 20. Mai 1920 besteht der drahtlose Nachrichtenverkehr mit Ungarn, diesem folgt demnächst der mit Belgrad. Die Station für die Übermittlung von Handelsnachrichten nach Nordamerika befindet sich in Dona nahe Lyon, als Ergänzung zur Station Lafayette bei Bordeaux. Für den Verkehr zwischen Frankreich und seinen Kolonien werden die Stationen Saigon und Tahiti mit einem Wirkungskreis von 7500 Meilen errichtet. Funkstellen mit einem Radius von wenigstens 4375 Meilen sollen in Djibouti und Tananarivo, Noumea und Französisch-Guinea erbaut werden. In Afrika wird den Statonen Saida und Bamako die Aufgabe zufallen, den Handelsverkehr zwischen Paris einerseits, Algerien und Westafrika andererseits zu regeln. Ferner ist die Errichtung je einer Funkstelle in Senegal nahe Dakar und einer in Brazzaville in Erwägung gezogen.

— **Tariferhöhung in Spanien.** In Spanien hat sich aus der Frage der Erhöhung der Eisenbahntarife die Gefahr einer neue Krise entwickelt. Um den Forderungen der Eisenbahnarbeiter entgegenzukommen, hat sich nämlich das Kabinett Dato entschlossen, die Löhne zu steigern; dadurch sind die Eisenbahngesellschaften aber gezwungen, ihre Tarife heraufzusetzen. Um nun der zu erwartenden Opposition zuvorzukommen und Weiterungen zu vermeiden, beabsichtigt Dato, ohne an die Cortes heranzutreten, die neuen Tarife einfach durch einen Erlaß zu genehmigen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schließung von Stationen.

Schließung des Haltepunkts Bürgerholz an den Wochentagen.

Am 25. Oktober 1920 wird der zwischen den Stationen Salzwedel und Dibbow an der Bahnstrecke Salzwedel-Lüchow gelegene Haltepunkt Bürgerholz für den Verkehr an den Wochentagen geschlossen. An Sonn- und Festtagen hält in der Richtung nach Lüchow Zug 977, in der Richtung nach Salzwedel Zug 7858.

Hannover, im September 1920. (904)
Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Güterverkehr zwischen Belgien, Frankreich, Luxemburg einerseits und Deutschland anderseits.

Am 1. Oktober 1920 wird der direkte Güterverkehr zwischen Belgien, Frankreich, Luxemburg einerseits und dem gesamten Deutschland (besetztes und unbesetztes Gebiet) anderseits aufgenommen.

Für diesen Verkehr gelten die „Reglementarischen Bestimmungen für den Eil- und Frachtgutverkehr sowie den Verkehr mit lebenden Tieren, Fahrzeugen und Leichen zwischen den belgischen, französischen und luxemburgischen Eisenbahnen einerseits und den deutschen Eisenbahnen sowie den Saarbahnen anderseits vom 1. Oktober 1920", die zum Preise von 2,25 ℳ von den Auskunftsbüros, den Drucksachenverwaltungen und den Güterabfertigungen der beteiligten Verwaltungen bezogen werden können.

Die Reglementarischen Bestimmungen enthalten das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr nebst Ausführungs- und einheitlichen Zusatzbestimmungen (sowie die für den oben genannten direkten Verkehr getroffenen besonderen Zusatzbestimmungen.

Vom gleichen Tage ab treten außer Kraft:

1. Die vorläufigen Vorschriften für den Eil- und Frachtgutverkehr zwischen den französischen Eisenbahnen einerseits und den deutschen Eisenbahnen des von den Alliierten besetzten Rheingebiets anderseits vom 20. Juni 1919 nebst Nachträgen;
2. die vorläufigen Vorschriften für den Eil- und Frachtgutverkehr zwischen den belgischen Eisenbahnen einerseits und den deutschen Eisenbahnen des von den Alliierten besetzten Rheingebiets anderseits vom 1. September 1919;
3. die Vorschriften für die Beförderung von Eil- und Frachtgut und lebenden Tieren im Verkehr mit den Eisenbahnen in Elsaß und Lothringen einschl. Luxemburg vom 1. Januar 1920.

Die Frachten und Gebühren werden nach den Binnen- und Wechseltarifen der beteiligten Verwaltungen berechnet. Nähere Auskunft, insbesondere über etwaige Beschränkungen oder den Ausschluß des Verkehrs über einzelne Grenzübergänge sowie über die Dienstbeschränkungen der französischen Stationen usw. erteilen die Güterabfertigungen sowie die Verkehrs- (Tarif-) und Auskunftsbüros der beteiligten Verwaltungen.

Essen, den 22. September 1920. (916)
Eisenbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Güterverkehr.

Kundmachung für den Eil- und Güterverkehr (einschl. Kohlenverkehr) zwischen Stationen der deutschen Eisenbahnen einerseits und Stationen der niederländischen Eisenbahnen anderseits.

Infolge Aufhebung der bisherigen direkten Gütertarife wird am 1. Oktober 1920 ein direktes Abfertigungsverfahren auf Grund der beiderseitigen Binnentarife — ähnlich wie im deutsch-belgisch-französischen Güterverkehr — eingeführt. Die grundlegenden Bestimmungen sind in der vorbezeichneten Kundmachung enthalten, die zum Preise von 0.20 ℳ vom Publikum käuflich erworben werden kann. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Güterabfertigungen.

Köln, den 24. September 1920. (915)
Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1920 werden die Entfernungen und Verweisungszeichen bei den württembergischen Stationen Bernhausen, Echterdingen und Neuhausen (Filder) geändert. Gleichzeitig wird die württemb. Station Sielmingen „O R" in den Tarif aufgenommen. Der Name der Station Degerloch (Württemb. Nebenb.) ist in Stuttgart-Degerloch zu ändern.

Zum 15. Oktober 1920 wird die Station Ludwigshafen (Rhein) Anilinfabrik „Bes" — Bayern, pfälzisches Netz — in den Tarif aufgenommen. Desgl. ist die pfälzische Schmalspurbahnstation Oppau-Edigheim zu streichen. Dafür wird mit neuen Entfernungen die Vollspurbahnstation Oppau-Edigheim in den Tarif aufgenommen. Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, 25. September 1920. (917)
Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Ab 1. Oktober 1920 werden die Tarifentfernungen für die württembergischen Stationen Bernhausen um 12 km, Echterdingen um 9 km und Neuhausen (Filder) um 14 km gekürzt. Neuaufgenommen wird die Station Sielmingen O R mit den um 19 km erhöhten Entfernungen der Station Vaihingen (Filder).

München, 23. September 1920. (901)
Tarifamt b. Reichverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1920 an wird die Station Stammheim b. Ludwigsburg in den Tarif aufgenommen. Näheres bei den Dienststellen und in unserem Tarifanzeiger.

Stuttgart, 22. September 1920. (902)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

Am 1. Oktober 1920 werden die Tarifpunkte Hassum Grenze und Herzogenrath Grenze in den Tarif einbezogen. Näheres enthält der gemeinsame Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Bereich der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung und unser Verkehrsanzeiger.

Dresden, 21. September 1920. (903)
Eisenbahn-Generaldirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr Heft C II.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1920 wird die Station Celle als Torfstreufabrikstation in den Ausnahmetarif 2 a für Torfstreu usw. aufgenommen.

Hannover 23. September 1920. (905)
Eisenbahndirektion.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Seite 6 des Tarifs und Seite 1 des Nachtrags I ist bei Lehesten folgende Bemerkung nachzutragen: Satz und fester Zuschlag sind zu verdoppeln. Beim Ausnahmetarif 5 „(Wegebaustoffe) ist nur der Zuschlag zu verdoppeln.

München, 23. September 1920. (900)
Tarifamt des R. V. M., Z. B.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr. Gemeinsames Heft.

Mit Gültigkeit vom 20. September 1920 werden die im Nachtrag II auf S. 13 für die Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn vorgesehenen Frachtzuschläge erhöht. Das frühere Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, 20. September 1920. (907)
Eisenbahn-Generaldirektion als geschäftsführende Verwaltung.

Wechselverkehr Sachsen-Bayern, pfälz. Netz und Baden, Tarifhefte 8 und 9 B.

Am 15. Oktober 1920 werden die Stationen Ludwigshafen (Rhein) Anilinfabrik Oppau-Edigheim (Vollspurbahn) und Krozingen-Kyanisieranstalt (Nebenbahn Krozingen-Münstertal-Sülzburg) einbezogen. Vom gleichen Tage an wird die Schmalspurbahnstation Oppau-Edigheim im Tarif gestrichen. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und aus dem Gemeinsamen Tarif- und Verkehrs-Anzeiger der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen zu ersehen.

Dresden, am 25. September 1920. (910)
Eisenbahn-Generaldirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1920 werden die Überfuhrgebühren zwischen dem Bahnhof Königsberg (Pr.) Lizent und dem Packhof auf 19 ₰ für 100 kg, mindestens 8 ℳ für den Wagen erhöht.

Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und bei den beteiligten Stationen. (913)

Königsberg (Pr.), 22. September 1920.
Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Württ. Binnen-Gütertarif (Tfv. 39a).

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1920 werden infolge der Betriebseröffnung auf der Neubaustrecke Vaihingen (Filder)-Leinfelden-Echterdingen und der Übernahme der Strecke Echterdingen-Neuhausen (Filder) auf das Reich die Bestimmungen über die Tarifbildung für die Stationen der Filderbahn geändert. Neben Frachtermäßigungen ergeben sich in einigen Stationsbeziehungen auch Frachterhöhungen.

Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Stuttgart, 22. September 1920. (911)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen, Braunkohlen usw. für den Staats- und Privatbahngüterverkehr, sowie die Wechselverkehre Norddeutschland-Bayern r. d. Rh. usw. vom 1. Oktober 1919. Nr. 1101 des Tarifverzeichnisses.

Ab 1. Oktober d. J. ist unter IVa (Geltungsbereich, Gewinnungsstätten) die Station Dürrenberg b. Leipzig als Versandstation nachzutragen.

Halle (Saale), 24. September 1920.
Eisenbahndirektion. (908)

---

a) Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C. I b.
b) Staats- und Privatbahn-Tiertarif, Teil II.

Am 1. November 1920 treten erhöhte Frachtsätze im Verkehr mit den Güternebenstellen Wittdün (Amrum) und Wyk (Föhr) in Kraft.

Das alsbaldige Inkrafttreten gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). (912)

Altona, den 24. September 1920.
Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Württembergische Nebenbahnen A.-G. zu Stuttgart.

Am 1. Oktober d. J. werden bei der Härtsfeldbahn, Reutlingen - Gönninger Bahn und Strohgäubahn die festen Frachtzuschläge im Güterverkehr erhöht. Näheres bei der unterzeichneten Direktion und bei den Stationen der vorgenannten Bahnstrecken. (914)

Stuttgart, im September 1920.
Direktion der Württembergischen Nebenbahnen.

3. Personen- und Gepäckverkeh[r]

Badischer Personentarif, Heft A.

1. Vom 1. Oktober 1920 ab werden [d]e Beförderungsgebühren bei den in [d]er Schweiz liegenden deutschen Reic[hs]bahnstationen im Verkehr dieser [Sta]tionen unter sich nach dem erhöh[ten] Tarif der schweizerischen Bund[es]bahnen vom 1. August 1920 in [der] Frankenwährung festgesetzt und [er]hoben.

2. Im Verkehr von den unter 1 [ge]nannten Stationen nach Deutschl[and] werden vom genannten Zeitpunkt [ab] die Fahrpreise des deutschen Tarifs [zu] einen festen Kurs von 1 ℳ = 15 R[ap]pen in die Frankenwährung um[ge]rechnet. Soweit hierbei Unterbiet[un]gen gegenüber dem Verfahren unte[r 1] eintreten würden, werden die Fa[hr]preise durch Zusammenstoß [der] schweizerischen und deutschen Fa[hr]preise ermittelt. Die Maßnahme ist [ge]mäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrso[rd]nung genehmigt. Nähere Auskunft [er]teilt unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe 22. September 1920. (9[..])
Eisenbahn-Generaldirektion.

Binnentarif der Straßburger Straßenbahn-Gesellsch[af]t vom 1. Mai 1913.
Wechseltarif Nebenbahnen der Straßburger Straß[en]bahn-Gesellschaft und der Nebenba[hn] Rhein-Lahr-Seelbach vom 1. Oktober 1914.

Vom 1. Oktober 1920 ab werden [di]e Personenfahrpreise auf den Neb[en]bahnen Kehl-Bühl, Kehl-Ottenhe[im]-Offenburg und Rastatt-Schwarz[ach] herabgesetzt. Nähere Auskunft [er]t[eilt] das Verkehrsbüro Kehl.

Kehl, den 24. September 1920. (9[..])
Straßburger Straßenbahn-Gesellscha[ft] Abteilung Baden.
Eisenbahn-Generaldirektion Karlsru[he].

4. Verdingung.

Die Ausführung der Oberbauarbei[ten] zur Herstellung der Rückverschw[en]kung der Wetzlarer Hauptgleise [v]on km 33,7 bis km 34,3 auf dem V[er]schiebebahnhof Seddin soll nach M[aß]gabe der im Deutschen Reichs- u[nd] Preußischen Staatsanzeiger veröffe[nt]lichten „Bedingungen für die Bew[er]bung um Arbeiten und Lieferung[en]" vergeben werden. Die Angebotsmus[ter] sind gegen porto- und bestellgeldfr[eie] Bareinsendung von 6,00 ℳ für [das] Stück von der Eisenbahnbauabteilu[ng] in Michendorf zu beziehen. Falls [Zu]sendung durch die Post gewüns[cht] wird, sind 60 ₰ Bestellgeld mit ein[zu]senden.

Die Bedingungen sind im Büro [der] Bauabteilung in Michendorf ein[zu]sehen.

Die versiegelten und mit der e[nt]sprechenden Aufschrift versehe[nen] Angebote sind spätestens ¼ Stu[nde] vor der Eröffnung am Dienstag, [den] 12. Oktober 1920, vormittags 10 U[hr] pünktlich und postfrei an die Bau[ab]teilung einzusenden.

Die Angebote werden zur ange[ge]benen Stunde im Beisein etwa ersch[ie]nener Bewerber geöffnet.

Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Michendorf, den 27. September 19[20].
Eisenbahnbauabteilung. (9[..])

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 72. Berlin, den 2. Oktober 1920 LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen,** beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 16 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 80 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 90 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 72. Berlin, den 2. Oktober 1920. LX. Jahrgang.

Inhalt:

Einiges über die Bezeichnungsweise der Lokomotiven.

Von Rudolf Kreutzer, Hannover-Linden.

Die Lokomotiven der ersten Eisenbahnen trugen statt der jetzt vorhandenen Betriebsnummern als Unterschiedsmerkmal Namensbezeichnungen. Die Auswahl der Namen war im Anfang leicht zu treffen, da die einzelnen Bahnverwaltungen einen verhältnismäßig kleinen Lokomotivbestand hatten. In der ersten Betriebszeit waren es meist Namen, die an die Kraft oder Schnelligkeit des neuen Beförderungsmittels erinnerten. So finden wir bei der Eröffnungsfahrt der ersten deutschen Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth die Lokomotive „der Adler", bei Leipzig-Dresdner Eisenbahn: „Komet, Blitz, Windsbraut, Sturm, Renner". Bei der Zunahme der Verkehrsmittel ging man dazu über, die Lokomotiven gleicher Bauart und gleichen Verwendungszwecks mit Namen gleichen Begriffs zu bezeichnen, indem man den Schnell- und Personenzuglokomotiven Städtenamen, den Güterzuglokomotiven Flüssenamen und den Tenderlokomotiven Vornamen gab. Jede Bahnverwaltung wählte die Bezeichnungen der einzelnen Namengruppen selbst. Der besseren Übersicht wegen gab man den Lokomotiven noch eine Ordnungsnummer (Betriebsnummer), anfänglich durchzählend, später reihenweise, damit die Lokomotiven derselben Bauart übersichtlich in einer Nummernreihe untergebracht waren.

Anläßlich der großen Eisenbahnverstaatlichung in Preußen in den Jahren 1880/81 entfernte man die Namen und gab den Lokomotiven nur noch Betriebsnummern. Der Ordnungsplan für alle preußischen Eisenbahndirektionen enthielt für die Schnellzuglokomotiven die Nummern 1—99, für die Personenzuglokomotiven 100—499, für Lokomotiven für gemischten Dienst 500—799, für Güterzuglokomotiven 800 bis 1399 und für Tenderlokomotiven ab 1400. Diese Einteilung stieß in einigen Bezirken, in denen die Vermehrung der Betriebsmittel besonders hervortrat, auf Schwierigkeiten, z. B. in Essen, wo infolge des großen Kohlenverkehrs die Zahl der Lokomotiven stark anschwoll, so daß hier mit anderen Nummernreihen eingesprungen werden mußte. Im Jahre 1903 gingen die preußischen Staatsbahnen dazu über, die Lokomotiven außer mit Betriebsnummern auch noch mit Gattungszeichen zu versehen und zwar nach den vier Hauptverwendungsarten: Schnellzug-, Personenzug-, Güterzug- und Tenderlokomotiven. Als Abkürzung dienten hierfür die Buchstaben S. P. G. und T. Die einzelnen Bauarten wurden nach der Zugkraft (Stärke) der Lokomotive mit Unterbuchstaben S_1, S_2, S_3 usw. bezeichnet, wobei in der Regel die höhere Zahl die größere Zugkraft wiedergibt, die S_9-Type z. B. ist eine stärkere als die S_7. Bei den neueren Gattungen ist noch die Heißdampfwirkung durch gerade und Naßdampf durch ungerade Zahlen zum Ausdruck gebracht. Bei der Preußischen Staatsbahn haben wir zurzeit die Gattungszeichen S_{1-11}, P_{1-8}, G_{1-12} und T_{1-18}.

Seit 1905 bezeichnet die preußische Staatsbahn ihre Lokomotiven nach einem neuen Nummernschema von 1—10 000, in dem die Schnellzuglokomotiven zwischen 1—1500, die Personenzuglokomotiven von 1501—3000, Güterzuglokomotiven von 3001—6000 und Tenderlokomotiven von 6001—10 000 liegen. Da jede der einundzwanzig preußischen Eisenbahndirektionen ihren Lokomotivpark von Nr. 1 an zählt, sind viele Nummern einundzwanzigmal vorhanden.

Inzwischen zeigte sich, daß auch mit diesem System nicht mehr auszukommen war, so daß man für einzelne Lokomotivgattungen die Nummernreihen anderer Bauarten zur Hilfe nehmen mußte. Auch bei Überweisung aus einem in den anderen Bezirk macht es sich recht störend bemerkbar, daß die Betriebsnummer geändert werden muß. Entweder ist die Nummer von einer anderen Lokomotive schon besetzt, oder es paßt die Lokomotive nicht mehr in das Schema in bezug auf das Jahr der Indienststellung. Da bei Änderung der Betriebsnummern auch die Steuerungsteile und Stangen umgeschlagen, Kesselpapiere, Betriebsbücher umgeschrieben werden müssen, bringt das Umbezeichnen verhältnismäßig umständliche Arbeiten mit sich. So kann es oft vorkommen, daß eine Lokomotive während ihrer Betriebsdauer fünf bis sechs verschiedene Betriebsnummern getragen hat.

Die bayerische Staatsbahn bezeichnete ihre Lokomotiven bis zum Jahre 1892, außer mit der fortlaufenden Nummer, mit Namensbezeichnungen und Gattungszeichen A, B, C und D, wobei das Gattungszeichen A Lokomotiven mit einer, B mit zwei, C mit drei Treibachsen und D Tenderlokomotiven bedeutete. In neuerer Zeit, etwa seit 1904, wählte man als Gattungszeichen leicht verständliche Abkürzungen z. B. S 3/6, G 5/5, G t 2 × 4/4, also 3/6 Schnellzuglokomotive, 5/5 = gek. Güterzuglokomotive, 2 × 4/4 (D + D) gek. Güterzugtenderlokomotive, ferner L als Lokal- und R als Rangierlokomotive.

Die württembergischen Staatsbahnen versahen ihre Lokomotiven bis 1896 ebenfalls mit Namensbezeichnungen. Als Merkmal der verschiedenen Gattungen dienen die Buchstaben A bis K, wobei mit A bis D Personenzug- und Schnellzug-, mit E bis K Güterzuglokomotiven bezeichnet sind, Tenderlokomotiven sind mit T kenntlich gemacht.

Die badische Staatsbahn verließ die Namensbezeichnung und unterschied ihre Lokomotivbauarten durch römische Gattungszeichen von I bis XI, z. B. IV e = 2 C S L, IV f = 2 C 1 H. S. L., IV g = 1 C 1 H. S. L. und IV h = 2 C 1 H. S. L.

Auch die sächsischen Staatsbahn gab ihren sämtlichen Lokomotiven außer den Betriebsnummern bis 1892 Namensbezeichnungen, bis zum Jahre 1900 solche nur noch den Lokomotiven für den Personenverkehr. Als Gattungsunterschiede dienen die römischen Zahlen I bis XX, wobei die geraden Zahlen Lokomotiven für Personenverkehr, die ungeraden solche für den Güterzugdienst bedeuten. Als weitere äußere Kennzeichen sind H als Heißdampf-, V für Verbund- und T für Tenderlokomotiven vorhanden.

Bei den früheren Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen ist die alte Sitte, den Lokomotiven Namen zu geben, bis kurz vor dem Kriege erhalten geblieben. Da die Eisenbahn erst 1870/71 mit Betriebsmitteln versehen wurde, konnte die Einteilung von Anfang an gut durchgeführt werden. Es haben hier die Lokomotiven für den Personenverkehr Flüssenamen, die für den Güterzugdienst Städtenamen und Tenderlokomotiven Vornamen, letztere sind nochmals unterschieden, und zwar Lokomotiven mit zwei Treibachsen tragen weibliche, solche mit drei Treibachsen männliche Vornamen. Außerdem trugen die Lokomotiven noch Gattungszeichen, nämlich S, P, G, oder T. Die Unterbuchstaben S_1, S_2 usw. hatten bis zum Jahre 1912 ihre eigene Bedeutung; erst seit 1913 bezeichnete die Reichseisenbahn ihre Lokomotiven nach dem preußischen Nummern- und Gattungsschema.

Die oldenburgische Staatsbahn versieht ihre rund 280 Lokomotiven bis in die Neuzeit mit Namen, jedoch ohne Gattungszeichen. Hierbei finden wir recht drollige Namen. So gibt es z. B. Lokomotiven: „Kurz, Hin, Her, Schnipp, Schnapp", sowie „Spatz, Pudel, Dackel, Mops, Spitz, Ratte, Maus", und noch andere ähnlich klingende Namen.

Die Übernahme der Eisenbahnen durch das Reich wird demnächst wieder eine Neuordnung der Einteilung der Betriebsnummern und Gattungszeichen notwendig machen. Da bisher jede Bahnverwaltung ihre eigenen Bauarten in Verwendung hatte, so werden vielleicht über hundert verschiedene Bauarten in einer neuen Gattungs- und Nummernreihe unterzubringen sein. Die große Anzahl Lokomotiven gleicher Bauart, die bei einigen Typen in die Tausende geht, erfordert ein besonders gut durchdachtes Ordnungsschema. Zweckmäßig dürfte es sein, die Lokomotivbauart und Zugkraft schon in dem Gattungszeichen oder der Betriebsnummer zum Ausdruck zu bringen. Dabei soll die Bezeichnungweise der Lokomotive möglichst kurz und einfach sein, damit z. B. im dienstlichen Verkehr bei telegraphischen Anfragen keine Mißverständnisse oder Verstümmelungen aufkommen können.

Ein Vorschlag des Verfassers, für eine einfache, leicht faßliche Bezeichnungsweise unter größtmöglicher Verwertung der bestehenden Nummernreihen, sei hier unter Ausführung einiger Beispiele kurz wiedergegeben. Das Hauptmerkmal ist bei der Nummernangabe das Fortlassen des besonderen Gattungszeichens. Voraussetzung ist ferner, daß sämtliche Lokomotiven gleicher Gattung innerhalb des Bereiches einer Verwaltung durchnumeriert werden, daß also beispielsweise eine Betriebsnummer, einerlei ob die Maschine der Direktion Köln oder Breslau untersteht, nur einmal erscheint. Die Nummernreihe soll so weit wie möglich die Kuppelung und die Zugkraft der Maschine anzeigen. Bei dieser Gelegenheit sei auf das Nummernsystem der ehemaligen k. k. österreichischen Staatsbahnen hingewiesen, das sich viele Jahrzehnte trefflich bewährt hat. Die Lokomotiven haben eine Serien- und Ordnungsnummer, die zusammen auf einer Tafel nur durch einen Punkt getrennt sind, z. B. 6.21, 73.344, 180.533, 429.905 usw. Diese Numerierung bietet vorerst den Vorteil, daß man nie auf die Nummernreihe einer anderen Bauart aufläuft. Jede Lokomotive behält ihre ursprüngliche Nummer bis zu ihrer Ausordnung.

In Frankreich bezeichnet die Staatsbahn und die von ihr übernommene Westbahn die Lokomotiven nach der Achsenzahl und Stellung der Achsen, z. B. wird eine 2 C 1 (Pacific-Lokomotive) mit 231 gekennzeichnet, weil diese Type 2 Laufachsen, 3 Treibachsen und 1 Schleppachse besitzt. Die 1 D (4/5) Lokomotive wird mit der Ziffer 140 bezeichnet, also 1 Lauf-, 4 Treib- und 0 (keine) Schleppachse. 030 = 3 Treibachsen, keine Laufachsen.

Die M. A. V. (ungarische Staatsbahn) kennzeichnet in ihren Betriebsnummern in der ersten Ziffer die Treibachsen, die Einteilung der zweiten Ziffern in der Seriennummer zeigt den Achsdruck der Lokomotive an, wobei die Zahlen

01—19	14—16 t	Achsdruck
20—50	12—14 t	„
51—59	10—12 t	„
70—74	unter 10 t	„

bedeuten, z. B. Serie 301 ist eine 2 C 1-Lokomotive mit 14—16 t Achsdruck, Serie 324 eine 1 C 1-Lokomotive mit 12—14 t Achsdruck.

Die Bezeichnungsarten der französischen und ungarischen Staatsbahnen sind aber für einen so großen Lokomotivpark wie den der deutschen Reichsbahnen nicht ausreichend.

Bei dem nachstehenden Vorschlag über die Reihenbezeichnungen der deutschen Reichsbahnen ist hier an den Nummernplan der preußischen Staatsbahn gedacht, da diese den weitaus größten Bestand an Lokomotiven besitzt, also die Reihen 1—15 für Schnellzug-, 15—29 für Personenzug-, 30—60 für Güterzug- und 61—100 für Tenderlokomotiven.

Für Schnell- und Personenzuglokomotiven werden die jetzt gültigen Nummernreihen unverändert übernommen. Z. B. würde die Bauart S_9 mit ihren 99 Ausführungen Reihe 9.01—9.99, P_8 24.01—24.2000 bezeichnet werden. Neue Schnellzugbauarten z. B. 2 D 1 könnten mit Reihe 13.01, 2 E 2 mit Reihe 14.01, neue Personenzuglokomotiven Bauart 1 D 1 mit Reihe 25.01, 2 D 1 mit Reihe 26.01 kenntlich gemacht werden. Für weitere neue Personenzuglokomotivbauarten ist bis 29.01 also hinreichend Platz vorhanden.

Für Güterzuglokomotiven stehen die Nummernreihen 30—60 zur Verfügung. Hier ließe sich ohne Schwierigkeiten die Anzahl der gekuppelten Achsen zum Ausdruck bringen, es würden z. B.

Reihe 30 die G_3-Lokomotiven (C Zwilling), Lokomotiven mit 3 Kuppelachsen,

Reihe 31 die G_4-Lokomotiven (C Verbund), Lokomotiven mit 3 Kuppelachsen,

Reihe 32 die G_5-Lokomotiven (1 C Zwilling), Lokomotiven mit 3 Kuppelachsen,

Reihe 33 die G_5-Lokomotiven (1 C Verbund), Lokomotiven mit 3 Kuppelachsen,

Reihe 40 die G_{71}-Lokomotiven (D Zwilling), Lokomotiven mit 4 Kuppelachsen,

Reihe 41 die G_{72}-Lokomotiven (D Verbund), Lokomotiven mit 4 Kuppelachsen,

Reihe 42 die G_9-Lokomotiven (D Zwilling), Lokomotiven mit 4 Kuppelachsen,
Reihe 43 die G_{7^3}-Lokomotiven (1 D Verbund), Lokomotiven mit 4 Kuppelachsen,
Reihe 44 die G_8-Lokomotiven (D Heißdampf), Lokomotiven mit 4 Kuppelachsen,
Reihe 45 die G_{8^1}-Lokomotiven (D Heißdampf), Lokomotiven mit 4 Kuppelachsen,
Reihe 46 die G_{8^2}-Lokomotiven (1 D Heißdampf-2-Zylinder), Lokomotiven mit 4 Kuppelachsen,
Reihe 47 die G_{8^3}-Lokomotiven (1 D Heißdampf-3-Zylinder), Lokomotiven mit 4 Kuppelachsen,
Reihe 50 die G_{10}-Lokomotiven (E Heißdampf), Lokomotiven mit 5 Kuppelachsen,
Reihe 51 die G_{12}-Lokomotiven (1 E Heißdampf), Lokomotiven mit 5 Kuppelachsen.

Die Reihen der Tenderlokomotiven 61—100 lassen ich ebenfalls nach den gekuppelten Achsen gut unterbringen:

Reihe 61—65 Lokomotiven mit 1 und 2 Treibachsen T_1, T_2, T_4 und T_5,
Reihe 66—75 Lokomotiven mit 3 Treibachsen T_3, T_6, T_7, T_8, T_9, T_{10}, T_{11}, T_{12}, T_{18},
Reihe 76—80 Lokomotiven mit 4 Treibachsen T_{13}, T_{14},
Reihe 81—85 Lokomotiven mit 5 Treibachsen T_{15}, T_{16}.

Für Lokomotiven neuer Bauart ist also auch hier genügend Raum vorhanden. In diese Nummernordnung lassen sich ohne Schwierigkeiten sämtliche in der Bauart und Leistung ähnliche Lokomotiven der früheren Bundesbahnen (Bayern, Sachsen usw.) unterbringen.

Einzureihende Lokomotiven der Bundesbahnen würden durch Vorsetzen einer Ziffer, beispielsweise für Bayern 1, für Württemberg 2, für Baden 3, für Sachsen 4, für Mecklenburg 5, für Oldenburg 6, ohne weitere Schwierigkeiten in den alten bzw. geänderten Nummernplan aufgenommen werden können.

Einige Beispiele seien hier kurz angeführt. Die bayerische 2 C-Vierzyl.-H.-S.-L. (3/5 Reihe 3301) ist in der Bauart der preußischen Lokomotivgattung $S_{10}{}^1$ (Nummernreihe 1100) angelehnt. Vorschlag: Bisherige preußische Nummerreihe 11, Kennzeichnung für Bayern die Zahl 1, mithin neue Reihe: 111, Die sächsische 2 C.-H.-P.-L. (XII H_2 Reihe 3651) lehnt sich in der Bauart und Leistung der preußischen Gattung P_8 an Nummerreihe 2400), neuer Vorschlag: Sachsens vorgesetzte 4, also neue Reihe 424. Die Einheits-Güterzuglokomotive trägt jetzt in Preußen die Bezeichnung G_{12}, in Sachsen XIIIH, in Württemberg Klasse E usw. Für die neue Bezeichnung wird folgender Vorschlag gemacht: Die Lokomotive hat 5 gek. Achsen und ist leistungsfähiger als die ältere G_{10}. In Betracht käme die Bezeichnung Reihe 51, also 5 gek. Achsen, und weil stärker als G_{10} (Reihe 50). Für die einzelnen Verwaltungen würde die Einheitslokomotive demnach heißen: Reihe 51 Preußen, Reihe 251 Württemberg, Reihe 351 Baden, Reihe 451 Sachsen.

Würde z. B. für das bayerische Netz der Reichseisenbahnen die Beschaffung solcher Lokomotiven vorgesehen, so bliebe für diese Lokomotiven die Serienreihe 151 ohne weiteres offen. Nach den hier angeführten Beispielen, die beliebig erweitert werden können, dürfte es nicht schwer fallen, die zahlreichen verschiedenen Bauarten der deutschen Reichseisenbahnen in diesem Rahmen unterzubringen.

Die Einnahme und Verrechnung von Personenfahrgeldern bei den Eisenbahnen.

Der Aufsatz des Eisenbahn-Obersekretärs Ziemer in Nr. 49 d. Ztg. veranlaßt mich zu einigen Erwiderungen. Gewiß ist es sehr erstrebenswert, in der Verrechnung der Personenfahrgelder Vereinfachungen einzuführen. Ob dieses Ziel durch die Einführung von Registrierkassen erreicht wird, erscheint mir zumindest zweifelhaft. Ein großer Vorzug der Registrierkassen ist allerdings, daß die Kassenführer sowie deren Vorgesetzte jederzeit ohne große Mühe feststellen können, wie hoch die Soll-Einnahme der Kasse ist, und wieviel der Unterschied beträgt. Solange es aber nicht genügt, diese Ergebnisse allein zu wissen, wird immer noch ein Abrechnungsverfahren nebenher bestehen bleiben müssen, so daß der Wert der Registrierkassen und die Vorteile dieser Einrichtung recht beträchtlich zusammenschmelzen dürften.

Wenn durch die Einführung der Registrierkassen auch erreicht würde, daß in den Fahrkartenverwaltungen keine Hauptbücher mehr geführt zu werden brauchten, und daß die Kassenrevisionen wesentlich vereinfacht würden, so ständen doch diesen Ersparnissen an Beamten und Hilfskräften zweifellos Mehraufwendungen gegenüber, weil der Verkauf der Fahrkarten an den Schaltern nicht mehr so schnell erfolgen würde, wie jetzt. Es würden mehr Verkaufsstellen geöffnet werden müssen, was Personalvermehrungen erforderte. Das Bedienen der Registrierkassen, besonders das Einstellen der Ziffertasten würde doch zweifellos mehr Zeit erfordern, als jetzt das einfache Abstempeln der Fahrkarten mit den Ausgabedaten.

Alle übrigen Erfordernisse, wie Drucken der Fahrkarten, Einlegen in und Entnahme aus den Verkaufsschränken müßten bestehen bleiben; es würde daran nichts gespart werden können. Ob zum Verkaufen der Fahrkarten billigere Kräfte gebraucht werden könnten als jetzt, ist zum mindesten ebenfalls stark zu bezweifeln. Man bedenke, daß das Verkaufen von Fahrkarten doch nicht eine ganz mechanische Arbeit ist. Vor allen Dingen muß ein Fahrkartenverkäufer nach wie vor ein guter Kopfrechner sein, denn er wird ständig rechnen müssen. Er muß, wenn mehrere Fahrkarten von einer Person gelöst werden, was sehr häufig vorkommt, die Einzelbeträge zusammenrechnen und muß fast immer Geld zurückgeben, denn in ganz wenig Fällen wird das Fahrgeld von den Reisenden abgezählt an die Kasse gebracht. Der Verkäufer muß auch die in Frage kommenden tarifarischen Bestimmungen genau kennen. Man denke nur an die verschiedenen Fahrpreisermäßigungen, Reisewege, Zuganschlüsse usw. Ob nun für den Fahrkartenverkaufsdienst Invaliden verwendet werden können, erscheint mir sehr fraglich. Glaubt vielleicht jemand, daß ein Invalide, vielleicht einer mit einem lahmen Bein, es aushält, täglich acht Stunden lang, ohne sich einmal längere Zeit setzen zu können, schnell an die Schränke, dann an die Registrierkasse und dann an das Fenster zu laufen, oder daß jemand mit beschädigten Händen in der erforderlichen Eile das Publikum bedienen kann? Der Vorschlag mag gut gemeint sein, aber ich glaube, man könnte eher solche Leute in der Fahrkartenverwaltung die Hauptbücher führen lassen, wo sie sich auch einmal setzen können. Für den Verkaufsdienst werden nach wie vor körperlich und geistig gesunde Arbeitskäfte erforderlich sein, die auch den besonderen Anstrengungen des Nachtdienstes gewachsen sind.

In dem Artikel wird unter Punkt 12 weiter empfohlen, in Zukunft Fahrkarten durch Warenhäuser, Zigarrengeschäfte, Schankwirtschaften usw. verkaufen zu lassen. Haben denn die Erfahrungen mit den M. E. R.-Büros nicht gerade gelehrt, daß der Verkauf von Fahrkarten durch Private den Verwaltungen außerordentlich teuer zu stehen kommt? Würden andre Privatgeschäfte billiger arbeiten können als die amtlichen Fahrkartenausgaben? Im Hauptbahnhof Dresden betragen die Aufwendungen für den Verkauf von Fahrkarten:

in den Fahrkartenausgaben für I. bis III. Klasse rund 0,8 %,
in den Fahrkartenausgaben für IV. Klasse, Militär- und Arbeiter-Rückfahrkarten rund 1,25 %,
in den Fahrkartenausgaben für Blankokarten für alle Klassen, Zeitkarten und Beförderungsscheine rund 180 %

der Einnahmen. Durch Anfrage in den Geschäften ließe sich vielleicht feststellen, ob diese zu nicht wesentlich höheren Prozentsätzen den Verkauf übernehmen würden. Wollte man aber wesentlich höhere Sätze gewähren, so würde man eben nicht sparen. Dabei möchte noch berücksichtigt werden, daß die Geschäftsleute für die Anschaffung und die Abnutzung der Registrierkassen gewiß hohe Entschädigungen (jährlich wohl mindestens 1000 ℳ für eine solche) rechnen würden.

Jedenfalls wird es noch mancher Erörterung und Erwägung bedürfen, ehe so wesentliche Änderungen des jetzigen Verfahrens eingeführt werden. Ich glaube, auch ohne Einführung

von Registrierkassen lassen sich Vereinfachungen des Abrechnungswesens durchführen, wenn manche zu statistischen Zwecken jetzt gebrauchte Angaben wegfallen könnten.

Käppler, Obergütervorsteher.

* * *

In Nr. 49 dieser Zeitung bringt Obersekretär Ziemer unter obiger Überschrift eine Neuerung im Fahrkartenverkauf in Anregung, die vom Standpunkt eines erfahrenen Fahrkartenverkäufers nicht unwidersprochen bleiben kann.

Es ist zur Genüge bekannt, daß bei keiner öffentlichen Kassenstelle mit so außerordentlicher Schnelligkeit gearbeitet werden muß, wie am Fahrkartenschalter. Vergegenwärtigt man sich, daß bei dem angeregten Verfahren der Fahrkartenverkäufer folgende Handhabungen vornehmen muß: 1. Entnahme der Fahrkarte aus dem Verkaufsschrank, 2. Einführung der Karte in die Registrierkasse, 3. Niederdrücken der Typen, 4. Umdrehen der Kurbel, 5. Entnahme der Karte aus der Registrierkasse, 6. Ausgabe an den Reisenden, 7. Vereinnahmung des Geldes, so wird man zu der Überzeugung kommen, daß das neue Verfahren eine ganz bedeutende Verlangsamung in der Ausgabe der Fahrkarten zur Folge haben würde.

Die weitere Folge wäre, wenn Beschwerden der Reisenden oder Zugverspätungen vermieden werden sollen, eine Vermehrung der Fahrkartenausgaben. Denn in der Zeit, in der man die vermehrten Arbeiten unter 3 bis 5 vornimmt, verkauft man nach dem jetzigen Verfahren mindestens drei Fahrkarten. Es entsteht also bei dem neuen Verfahren eine Zeitversäumnis, die der Eisenbahn recht kostspielig werden könnte, und die von den Reisenden entschieden bekämpft werden würde. Betrachtet man noch, daß eine Registrierkasse eben eine Maschine ist, die leicht einmal versagen kann, und daß dieses Versagen gerade zu einem Zeitpunkte eintreten kann, wo starker Andrang herrscht, eine Reservekasse aber nicht vorhanden ist, und nun der Tag und der Verkaufspreis nebst Verwaltungsstempel mit Handstempel angebracht werden müssen, so kann man sich auch als Laie in die unglückliche Lage eines Schalterbeamten versetzen. Es erübrigt sich, hier auf die Nachteile der angeregten Ausgabe von Fahrkarten noch weiter einzugehen. Dagegen kann in dem Buchungsverfahren noch ganz wesentlich an Arbeit und Zeit gespart werden, und da gibt Herr Ziemer sehr beachtliche Winke, die weiter ausgebaut zu werden verdienen. Ohne Mitwirkung von Kassenbeamten größerer und auch kleinerer Fahrkartenausgaben möchte aber diese Frage nicht entschieden werden. Zu empfehlen wäre hier eine Aufforderung der Verwaltung an die Fahrkartenausgaben und an die Kontrollstellen, Vorschläge über Vereinfachung im Buchungsverfahren einzureichen. Auf Grund der gewiß zahlreich eingehenden Vorschläge ließe sich dann sicher etwas schaffen, was eine wesentliche und auch wünschenswerte Vereinfachung im Kassenwesen zeitigte.

Es soll nicht verkannt werden, daß die Ziemersche Anregung eine ideale Grundlage hat, aber in der geschilderten Form kann sie als eine Verbesserung nicht erkannt werden. Man kann ihr aber insofern nachgehen, als man sie einmal einer praktischen Prüfung unterzieht und dabei die erwähnten Mängel in irgend einer Form beseitigt, oder daß man dadurch auf ein neues, besseres Verfahren zukommt, das eine wirkliche Verbesserung und Verbilligung der Verwaltungskosten, auf die die ganze Anregung letzten Endes hinausläuft, gewährleistet.

M. Wolf.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Über die Abfertigung und Beförderung von Flüchtlingen und ihrer Habe auf den deutschen Eisenbahnen** sind die bisherigen Bestimmungen mehrfach geändert und erweitert worden. Die Eisenbahnverwaltung hat im Tarif- und Verkehrsanzeiger diese Vorschriften nunmehr zusammenstellen lassen und gibt darin eine Übersicht, bei welchen Behörden und Instanzen die Stundung von Fahrgeld, Fracht usw. beantragt werden muß. Weiterhin ist aus der Zusammenstellung zu ersehen, welche Paßvorschriften der Flüchtling erfüllen muß. Das übersichtlich geordnete Material gibt Aufschlüsse über die Unterschiede zwischen der Beförderung von Lehrern und Beamten und anderen Flüchtlingen. Den einzelnen Fahrscheinmustern sind in verkleinerten Vordrucken der Zusammenstellung die Vorschriften beigegeben, so daß es dem Flüchtling jederzeit möglich ist, festzustellen, ob er den für seine Fahrt erforderlichen richtigen Ausweis besitzt.

— **Billigere Baupläne für den Bahnhof Friedrichstraße.** Die Reichshauptstädtische Korespondenz schreibt hierzu: Bekanntlich sollte durch den Umbau des Bahnhofs Friedrichstraße ein neues Monumentalbauwerk geschaffen werden und dieses durch die Freilegung auf der Nordseite für die über die Stadtbahn in Berlin eintreffenden Reisenden besonders zur Geltung gebracht werden. Der Krieg hat die Ausführung des Umbaues des alten Bahnhofes verzögert, und die außerordentliche Steigerung der Kosten aller Bauausführungen hat die Frage aufkommen lassen, ob es nicht zweckmäßiger sei, den Umbau überhaupt so lange zu unterbrechen, wie die Preise so hohe sind. Aus verschiedenen betriebstechnischen Erwägungen heraus hat man sich aber neuerdings zum Weiterbau entschlossen, doch soll der ursprüngliche Plan soweit abgeändert werden, daß die Kosten erheblich niedriger werden. In den technischen Einzelheiten bleibt es bei dem ursprünglichen Projekt, drei Bahnsteige, von denen der eine, nördliche für die beiden Richtungen des Stadt- und Vorortverkehrs bestimmt ist. Auf dem mittleren Bahnsteig werden sämtliche Fernzüge der Ost-Westrichtung, auf dem südlichen Bahnsteig sämtliche Fernzüge der West-Ostrichtung abgefertigt werden. Der Zugang zu den Fernbahnsteigen erfolgt von der Nordseite her, wo die Fahrkartenschalter und die Gepäckannahme angeordnet sind. Der Ausgang der ankommenden Reisenden ist jedoch nur nach der Südseite möglich, hier sind auch die Gepäckabfertigungen, die großen Droschkenhalteplätze von jeher gewesen. Im großen Ganzen sollen nach dem neuen Plane die ursprünglichen Fundamente, Mauern usw., die anfangs durch Eisenbetonkonstruktionen ersetzt werden sollten, für den Umbau benutzt werden. Danach wird die Südseite des Bahnhofes in dem jetzigen Zustand erhalten bleiben. Nur die Ausführung des Dienstgebäudes auf der Südseite wird eine Veränderung des Bildes bringen. In diesem Dienstgebäude sollen Post und Polizei sowie eine Bahnmeisterei und einige Dienstwohnungen untergebracht werden. Auch die Brücken in der Friedrichstraße und über die Spree, die bei dem weiter fortschreitenden Umbau neuzeitlichen Eisenkonstuktionen Platz machen sollten, bleiben bestehen, so daß nur der wirklich neue Teil des Bahnhofes, der Anbau, noch nach den bisherigen Plänen ausgeführt wird, bei dem in der Konstruktion der Halle usw. schon auf die geplante Elektrisierung der Stadtbahn Rücksicht genommen wird. Der umgebaute Bahnhof Friedrichstraße wird wenigstens vom Norden her den Eindruck eines Monumentalbaues machen.

— **Winterzeit im besetzten Gebiet.** In der Nacht zum 24. Oktober wird für das gesamte besetzte Gebiet im Verkehr der Eisenbahn mit Belgien und Frankreich wieder die sogenannte westeuropäische Winterzeit zur Einführung gelangen. Sie soll nur für den Eisenbahnverkehr eingeführt werden. Der Winterfahrplan tritt deshalb erst am 24. Oktober in Kraft. Die Winterzeit ist bekanntlich hinter der jetzt geltenden Zeit um eine Stunde zurück.

— **Wagengestellung für Kohlentransporte.** In der Zeit vom 16. bis 31. August d. J. wurden für die 8 Steinkohlenbezirke im ganzen 423 656 Wagen gestellt; gegen dieselbe Zeit des Vorjahres bedeutet das ein Mehr von 77 902 Wagen, wogegen die Vorkriegszahl noch um 251 350 größer war. Die Zahl der nicht rechtzeitig gestellten Wagen hat bedeutend abgenommen gegen den Vormonat; aber auch hier ist es noch weit bis zum Vorkriegszustand, wo die Zahl der nicht zur rechten Zeit gestellten Wagen gar nicht nennenswert war. Die Zahl der für die 10 Braunkohlenbezirke gestellten Wagen hat wieder sehr zugenommen gegen den Juli. Es standen zur Verfügung 185 999 Wagen, gegen 117 650 im Vormonat und 137 576 in der gleichen Zeit von 1913. Nicht zur rechten Zeit gestellt wurden viel weniger Wagen als im Vormonat, ein Zeichen, daß der Betrieb der deutschen Eisenbahnen trotz aller Schwierigkeiten anfängt besser zu arbeiten.

— **Die Lohnforderungen bei den Straßen- und Kleinbahnen.** Vom Arbeitgeberverband der Deutschen Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen wird mitgeteilt:

Die schwierigen und langwierigen Verhandlungen des Arbeitgeberverbandes der Deutschen Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen mit dem Transportarbeiterverband und dem Fachverband der Privateisenbahner zur Erneuerung des am 30. September abgelaufenen Tarifvertrages sind gescheitert. Die Forderungen der Arbeitnehmerorganisationen gingen dahin, daß die volle Reichsbesoldung auch auf die Kleinbahnen und Privateisen-

bahnen übertragen werden sollte. Es ist allgemein bekannt, daß die Reichseisenbahn mit einem jährlichen Zuschuß von 17 Milliarden arbeitet, der zum großen Teil durch die Ausgaben an Lohn und sonstigen geldlichen Leistungen bedingt wird. Wenn dies bei einem öffentlichen Unternehmen des Reiches für möglich gehalten wird, so ist es ohne weiteres klar, daß eine Zuschußwirtschaft bei Unternehmungen, die überwiegend mit privatem Kapital arbeiten, ausgeschlossen ist. Die Unternehmungen müssen sich zum mindesten aus sich selbst erhalten. Die volle Reichsbesoldung konnte daher vom Arbeitgeberverband nicht bewilligt werden. Der Arbeitgeberverband ist aber im Bewußtsein der großen Verantwortung, die er der Allgemeinheit gegenüber trägt, bis an die Grenze der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit seiner Mitglieder gegangen und hat den Arbeitnehmern von den Bezügen der Reichsbesoldung an Grundgehalt, Ortszuschlag, Kinderzulage, Teuerungszulage und Betriebszulage in Ortsklasse A 90 %, in Ortsklasse B 85 % und in den Ortsklassen C, D und E 80 % angeboten. Dieses Angebot schließt sowohl eine erhebliche Aufbesserung des Einkommens wie der Pension in sich. Trotzdem haben die Arbeitnehmerverbände geglaubt, dieses Angebot ablehnen zu müssen. Der Arbeitgeberverband sieht sich unter diesen Umständen genötigt, es bei den bisherigen Bezügen bewenden zu lassen und abzuwarten, bis die Arbeitnehmerverbände einsehen, daß ihre Forderungen an der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Unternehmungen ihre Grenze finden.

— **Badens Wasserwege und weiße Kohle.** Unter diesem Stichwort wird, wie wir zur Ergänzung der Mitteilung in Nr. 68 d. Ztg. mitteilen, vom südwestdeutschen Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar, zusammen mit dem Rheinschiffahrtsverband Konstanz in der Zeit vom 1. bis 19. Oktober eine Schiffahrts- und Wasserkraftausstellung in der städtischen Ausstellungshalle zu Karlsruhe veranstaltet. Die Ausstellung enthält Projektentwürfe des Großschiffahrtsweges Rhein-Neckar-Donau und Donau-Bodensee, preisgekrönte Entwürfe des deutsch-schweizerischen Preisausschreibens für die Schiffbarmachung der Oberrheinstrecke Basel-Konstanz, generelle Untersuchungen über die Schiffbarmachung der oberen Donau und Projekte über die Ausnutzung der Schwarzwaldwasserkräfte. Außerdem ist eine große Anzahl von Modellen, Zeichnungen, Plänen und graphischen Darstellungen ausgestellt. Während der Ausstellungtage wird auch der Schiffahrts- und Wasserwirtschaftskongreß für das Stromgebiet Oberrhein, Donau und Neckar sowie der große Auschuß des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt (Berlin) eine Tagung in Karlsruhe abhalten, die Ausstellung besuchen und eine Fahrt zur Besichtigung des Murgwerkes im Schwarzwald unternehmen. Ferner sollen die Karlsruher Hafenanlagen auf einer Dampferfahrt besichtigt werden.

— **Um den Mittellandkanal.** Die Regierungen von Sachsen, Braunschweig, Anhalt und Bremen haben an die Reichsregierung den Antrag gestellt:

„Schon vor Übernahme der Wasserstraßen auf das Reich die Vorarbeiten und Planungen für die Fortführung und Vollendung des Mittellandkanals in Angriff zu nehmen und dabei den gesamtdeutschen volkswirtschaftlichen Interessen und insbesondere der Bedeutung des mitteldeutschen Industriegebiets durch Berücksichtigung der Vorschläge für eine südliche Linienführung mit Anschluß nach Bernburg-Leipzig Rechnung zu tragen, sowie für die erforderlichen Vorarbeiten entsprechende Mittel in den Nachtragsetat von 1920/21 einzusetzen."

Zur Begründung dieses Antrags wird etwa folgendes ausgeführt: „Nachdem durch Artikel 171 der Reichsverfassung als künftiger alleiniger Träger der Wasserstraßen und ihres weiteren Ausbaues das Reich bestimmt ist, ist dieses berufen und berechtigt, sich des gesamten, allseitig als dringlichstes und wichtigstes Kanalunternehmen anerkannten Projekts ohne Verzug anzunehmen und schon vor der formellen Übernahme der Wasserstraßen auf das Reich die nötigen Vorbereitungen zu treffen, um seine rascheste Ausführung zu sichern. Es wird von Preußen auch rückhaltslos zugegeben, daß man nicht daran denke, das jetzt der Beschlußfassung unterliegende Mittellandkanalprojekt noch selbst und aus eigenen Mitteln auszuführen. Daher ist es unter den obwaltenden Verhältnissen nicht mehr angebracht, die Frage der Vollendung des Mittellandkanals durch die preußische Landesversammlung entscheiden zu lassen, vielmehr ist das Kanalunternehmen schon jetzt als eine Angelegenheit des Reiches zu betrachten und durch das Reich zu betreiben.

Die Überzeugung der eingangs erwähnten Regierungen, daß durch die Vorschläge einer südlichen Linienführung mit Wasserstraßenverbindung nach Bernburg-Leipzig den gesamtdeutschen volkswirtschaftlichen Interessen am besten gedient wird, stützt sich auf die Ergebnisse der vom preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen Denkschrift selbst. Sie hat den unwiderlegbaren Beweis erbracht, daß vom Standpunkt der deutschen Volkswirtschaft und des Kanalunternehmens selbst entscheidender Wert darauf gelegt werden muß, daß der Kanal einerseits an das märkische Wasserstraßennetz, anderseits auch an die Saale und dadurch an das hochwichtige mitteldeutsche Industriegebiet Anschluß erhält. Die Denkschrift hat gleichzeitig den Nachweis erbracht, daß während die Mittellinie durch ein verkehrsschwaches Gebiet führt, durch die Südlinie der an Bodenschätzen reiche Harz und seine Vorlande verkehrswirtschaftlich aufgeschlossen werden.

Nur die Südlinie kann nach ihrem ganzen technischen und wirtschaftlichen Aufbau, nach ihren weiteren Entwicklungsmöglichkeiten, ihren hochwichtigen landeskulturellen Nebenwirkungen und nach ihrer umfassenden Bedeutung für die gesamte deutsche Volkswirtschaft für die Fortführung des Mittellandkanals in Frage kommen. Wenn dem gegenüber die preußische Regierung in ihrer Vorlage an die Landesversammlung einen abweichenden Standpunkt eingenommen hat, so erklärt sich dies aus der Tatsache, daß die von ihr befragten preußischen Wasserstraßenbeiräte sich unter Beiseitelassung aller für die gesamte deutsche Volkswirtschaft in Betracht kommenden Gesichtspunkte nur durch die Rücksichtnahme auf die engbegrenzten Verkehrsbeziehungen zwischen Berlin und Westfalen über Magdeburg haben bestimmen lassen.

Auch die Finanzierung des Kanalbaues, die bei der heutigen ungünstigen Finanzlage des Reiches in weit größerem Umfange als bei früheren derartigen Unternehmungen durch Garantieleistungen der Interessenten gestützt werden muß, wird durch die Wahl der Südlinie insofern erleichtert, als der Kreis der zu Garantieleistungen bereiten Wirtschaftsinteressenten durch die Einbeziehung des mitteldeutschen Industriegebietes eine wesentliche Erweiterung erfährt.

Die Regierungen sind überzeugt, daß die in Frage kommenden Wirtschaftskreise, zu besonderen Zweckverbänden zusammengefaßt, erhebliche Mittel für den Bau des Kanals aufbringen und weiterhin eine Garantie für seine Rentabilität übernehmen können. Hinsichtlich der Dringlichkeit des gestellten Antrags stehen die Regierungen auf dem Standpunkt, daß, so schwierig die finanzielle Lage des Reichs auch ist, bei der schon bestehenden und weiter zu erwartenden Arbeitslosigkeit die durch die möglichst rasche Inangriffnahme des Mittellandkanalbaues sich darbietende Arbeitsgelegenheit von solcher Wichtigkeit ist, daß das Reich schon aus diesem Grunde dem Antrag unverzüglich näher treten sollte."

Österreich.

— **Änderung der Geschäftseinteilung im Staatsamt für Verkehrswesen.** Der Staatssekretär für Verkehrswesen hat die Departements für allgemeine und für besondere Personalangelegenheiten aus dem Verbande der Sektion für administrative Angelegenheiten ausgeschieden und sie seiner Person unmittelbar unterstellt.

— **Schnellzugverkehr Wien-Innsbruck.** Seit 20. September verkehren die Tagesschnellzüge Wien Westbahnhof-Bad Ischl-Bad Ausse und Wien Westbahnhof-Bad Gastein-Böckstein nicht mehr. Hingegen werden die Tagesschnellzüge Nr. 201/202 zwischen Wien Westbahnhof und Innsbruck auch weiterhin dreimal wöchentlich beibehalten. (Wien ab Dienstag, Donnerstag und Sonnabend 8 Uhr früh, Wien an Montag, Mittwoch und Freitag, 9 Uhr 10 Minuten abends.) Diese Schnellzüge führen durchlaufende Wagen aller drei Klassen sowie einen Speisewagen Wien-Innsbruck.

— **Plattensee-D-Züge.** Die Betriebsdirektion der Südbahn teilt mit, daß vom 21. September an die auf der Südbahnstrecke bisher unter der Bezeichnung Balaton (Plattensee)-Expreßzüge geführten Züge als D-Züge mit Wagen 1. und 2. Klasse verkehren. Die Fahrpreise für die Strecke Wien-Budapest ermäßigen sich bei diesen Zügen hiernach auf 200 öst. K., 756 ung. K. für 1. Klasse und 100 öst. K., 444 ung. Kronen für 2. Klasse. Neben den Fahrpreisen wird für die Besorgung der Zoll- und Paßrevision der Betrag von 20 öst. Kronen eingehoben. Die Platzkarten werden kostenlos verabfolgt.

— **Kahlenbergbahn.** Wegen Mangels an Brennmaterial ist der Gesamtverkehr auf der Zahnradbahn Nußdorf-Kahlenberg am 21. September eingestellt worden. Der Betrieb des Hotels am Kahlenberg bleibt aufrechterhalten.

— **Studie über den neuen Güterbahnhof in Linz.** Am 6. September d. J. wurde der neue Frachtgüterbahnhof in Linz in Betrieb genommen und hiermit auch die erste elektromechanische Umladebühne in Österreich. Über die Neueinrichtung und die nunmehrige Abwicklung des Dienstes hat Oberinspektor Oswald Zuber eine Broschüre verfaßt, die zum Preise von 6 K. bei ihm (Linz, Neuer Frachtgüterbahnhof) zu erwerben ist.

— **Die Alpine Montangesellschaft** wird demnächst einen kleinen Holzkohlenhochofen in Vordernberg in Betrieb setzen, da sie sich die hierfür notwendige Menge von Holzkohle — allerdings zu sehr teuren Preisen — verschafft hat. Die Wiederaufnahme dieses kleinen Hochofens, der in gewöhnlichen Zeiten nicht mehr in Betrieb hätte gestellt werden sollen, verfolgt den Zweck, die Stahlwerke außerhalb der Alpinen Montangesellschaft, insbesondere Ternitz, Böhler, Bleckmann, mit Roheisen zu versorgen und die Tätigkeit dieser Werke zu ermöglichen. Die Roheisengewinnung dieses Holzkohlenhochofens ist allerdings gering. Sie umfaßt nur vier Wagenladungen täglich, den zehnten Teil jener Menge, welchen ein großer Kokshochofen der Alpinen Montangesellschaft herstellt. Von diesen letzteren Oefen ist nach wie vor nur ein einziger in Donawitz in Betrieb. Eine Wiederaufnahme der übrigen Kokshochöfen ist, solange nicht die Kokszufuhr gesteigert wird, nicht zu erwarten.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Zur Frage der Tariferhöhungen.** Am 16. September fand, wie wir dem „Globus" entnehmen, bei der Handels- und Gewerbekammer in Prag eine Besprechung von Interessenten statt, an der etwa 30 Vertreter der wichtigsten Industriezweige (Steinbrüche, Zuckerfabriken, Tonwaren, Nahrungsmittel, Holz, chemische Industrie, Petroleumraffinerien usw.) und Vertreter zweier Spediteurverbände teilnahmen. An der Erörterung beteiligten sich die Vertreter beinahe aller erschienenen Interessentengruppen. Alle Redner sprachen sich gegen eine neuerliche Erhöhung der Tarife aus und brachten Beispiele aus den betreffenden Industrien zur Sprache, um zu zeigen, daß die Erhöhung der Tarife nicht notwendig wäre, wenn die Bahnverwaltung auf die Bedürfnisse der Bevölkerung und besonders der Industrie mehr Rücksicht nähme und ihre Anordnungen und Verfügungen mehr den jeweiligen volkswirtschaftlichen Notwendigkeiten anzupassen verstände. So wurde z. B. vorgebracht, daß die Neben- und Abfallprodukte einzelner Industrien durchaus keine Belastung mehr vertragen, da diese ohnehin schon zum großen Teile ohne Verdienst abgegeben werden müßten. Ein Vertreter der Petroleumindustrie verwies auf das wirtschaftlich unrichtige System der Frachtberechnung für Kesselwagen und verlangte eine entsprechende Änderung, während ein Vertreter der Steinbruchindustrie vorbrachte, daß schon bei dem gegenwärtigen Stand der Frachsätze jede Versendung von den großen Steinbrüchen aus unmöglich ist, so daß allerorts kleine Steinbrüche entstehen, die dann ihre Produkte mit Fuhrwerken unter Ausschluß des Bahntransportes zu den Straßen führen. Auch die sonst von der Bahnverwaltung nach Beendigung der Zuckerrübenernte den Steinbrüchen zur Verfügung gestellten offenen Wagen werden jetzt von diesen nicht mehr benötigt. Es ist von der Bahn ganz unwirtschaftlich, sagte der betreffende Redner, ihre Frachtsätze so zu stellen, daß wir überhaupt nicht mehr in die Lage kommen, ihre Betriebsmittel zu benutzen. Ferner brachten einige Teilnehmer an der Besprechung einzelne Unstimmigkeiten bei der Durchrechnung der Tarife vor. Die Referenten nahmen die vorgebrachten Einwände gegen die beabsichtigte Neugestaltung des Lokalgütertarifes zur Kenntnis und versprachen, diese Einwände bei der endgültigen Beratung im Eisenbahnministerium vorzubringen. Die Vertreter der Industrie forderten schließlich, auch zu diesen Ministerialkonferenzen zugezogen zu werden.

Ungarn.

— **Personalwechsel bei den Staatsbahnen.** Der Ministerrat hat das bei den Königlich ungarischen Staatsbahnen seit dem 16. Oktober v. J. eingeführte Regierungskommissariatssystem aufgehoben und den stellvertretenden Staatssekretär im Handelsministerium Dionys v. Kelety zum Präsidenten der Staatsbahnen, den Ministerialrat Andreas v. Tasnády-Szüts in der Eigenschaft eines Präsidentenstellvertreters zum Direktor der allgemeinen Verwaltungshauptsektion ernannt.

— **Fahrkartenhefte für Staatsbeamte.** Infolge der am 10. August d. J. eingetretenen Erhöhung der Personentarife um 200 % sind am 1. Oktober d. J. auch die Preise der für die staatlichen Angestellten und ihre Familienangehörigen aufgelegten Fahrkartenhefte (sogenannte Beamtenkarten) auf den Staatsbahnen erhöht worden und zwar um 100 %. Die am 1. Oktober übriggebliebenen Abschnitte der bisher gültigen Fahrkartenhefte haben mit diesem Tage ihre Gültigkeit verloren. Der Betrag dafür wird zurückgezahlt.

— **Die Donaubrücke zwischen Párkánynána und Esztergom (Gran),** welche während der Kommunistendiktatur nach Abzug der Bolschewisten durch die Böhmen gesprengt wurde, wird demnächst wieder hergestellt werden, um den Verkehr zwischen Esztergom und Párkánynána wieder zu ermöglichen.

— **Die Lage der pensionierten Eisenbahnbeamten.** Eine Abordnung der pensionierten Beamten der Staatsbahnen erschien unter Führung des Inspektors i. R. Kugler beim Handelsminister Rubinek, an den sie das Ersuchen stellten, er möge die Lage der dem größten Elend ausgesetzten Pensionäre der Staatsbahnen vorläufig zumindest insoweit lindern, daß diese den Teuerungsbeitrag in dem gleichen Verhältnis wie die aktiven Beamten erhielten. Der Minister nahm das Ansuchen wohlwollend entgegen und versprach im Einvernehmen mit dem Finanzminister eine zufriedenstellende Lösung der Frage anzustreben.

— **Unmittelbarer Eisenbahnverkehr zwischen Ungarn und Rumänien.** Zurzeit werden von einer aus rumänischen und ungarischen Staatsmännern und volkswirtschaftlichen Fachleuten zusammengesetzten Versammlung Verhandlungen zur Lösung der wichtigsten wirtschaftlichen Fragen zwischen Rumänien und Ungarn gepflogen. Unter den wichtigsten Aufgaben, die der Lösung harren, gehört die Herstellung eines direkten Eisenbahnverkehrs zwischen Rumänien und Ungarn.

— **Budapest als Sitz der internationalen Donaukommission.** Der „Temps" veröffentlicht einen Leitartikel, der als Sitz der internationalen Donaukommission die Hauptstadt Budapest vorschlägt. Damit scheinen die früher in dieser Hinsicht geäußerten Zweifel als beseitigt angesehen werden zu können (vgl. Nr. 5, S. 58 d. Ztg.). Dieses Blatt wünscht ferner ein Zusammengehen Englands und Frankreichs in der Donaufrage und fügt hinzu, daß eine besondere internationale Kommission für das Eiserne Tor nötig sei, da das Österreich-Ungarn eingeräumte Vorzugsrecht aufgehoben ist.

— **Deutsch-Ungarische Handelskammer.** Vor kurzem ist in Budapest die Deutsch-Ungarische Handelskammer gegründet worden, die ihre Tätigkeit bereits aufgenommen hat. Die Handelskammer beschäftigt sich insbesondere mit der Prüfung und Förderung aller den wirtschaftlichen Verkehr zwischen Deutschland und Ungarn berührenden Fragen.

Uebrige europäische Länder.

— **Die schwedischen Verbindungen nach Deutschland, insbesondere nach Hamburg.** In einem Schreiben an die deutschen Eisenbahnbehörden hat die schwedische Eisenbahndirektion ausgesprochen, daß Schweden besonders danach strebe, daß die Verbindungen zwischen Schweden und Deutschland sobald als möglich wieder auf den Friedensstand zurückgeführt würden. Die Reisezeit zwischen Stockholm und Trälleborg mußte deshalb verlängert werden, weil der vor dem Kriege wegen der vielen Auslandsreisenden auf zwei Nachtzugpaare verteilte Verkehr jetzt mit nur einem Nachtzugpaare besorgt würde, das naheliegenderweise entsprechend schwer wird und längere Fahrzeiten erfordert. Sobald der Verkehr so stark wird, daß zwei Zugpaare nötig sind, hat die Eisenbahndirektion die Absicht, sofern es die Kohlenzufuhr zuläßt, wieder doppelte Nachtzüge zwischen Stockholm und Malmö einzulegen, wobei dann die Reisezeit zwischen Stockholm und Trälleborg wieder wesentlich verkürzt werden könnte. Eine allererste Voraussetzung für eine wirkliche Verkürzung der Reisedauer Stockholm-Berlin ist indes, wie die Eisenbahndirektion hervorhebt, daß Einrichtungen getroffen werden, bei denen die Paß- und Visierungsmaßnahmen innerhalb einer Übergangszeit von 20 Minuten sowohl in Trälleborg wie in Saßnitz abgewickelt werden können, und daß wieder durchgehende Personen- und Gepäckwagen zwischen Schweden und Deutschland eingestellt werden.

Die Eisenbahndirektion hat sich auch gegenüber den Handelskammern in Stockholm und Malmö über die Möglichkeit ausgesprochen, Verbindungen zwischen Schweden und Ham-

burg über Trälleborg und Saßnitz herzustellen. Vor dem Kriege hatte Stockholm zwei unmittelbare Verbindungen mit Hamburg über Trälleborg, jetzt besteht gar keine. Die Ursachen liegen teils in den längeren Fahrzeiten sowohl in Schweden wie in Deutschland, teils in den sehr bedeutend gestreckten Übergangszeiten in Saßnitz und schließlich in der Einziehung schnellaufender Züge zwischen Stralsund und Rostock. Zur Behandlung dieser Frage fand kürzlich in Saßnitz eine Besprechung zwischen Vertretern der deutschen, schwedischen und dänischen Eisenbahnbehörden statt. Dabei wurde festgestellt, daß es während der Winterfahrplanzeit nicht angängig sei, eine Verbindung herzustellen, weil man es deutscherseits nicht für möglich erachtete, die notwendigen neuen Schnellzüge zwischen Stralsund und Rostock einzulegen. Man einigte sich schließlich dahin, die Verbindung für den nächsten Sommer vorzusehen. Schwedischerseits wird hierbei die Wiedereinlegung des während des Krieges eingezogenen Nachtschnellzugpaares zwischen Stockholm und Malmö vorausgesetzt, die Eisenbahndirektion hofft jedoch, daß der Verkehr bis zum nächsten Sommer so angewachsen sein wird, daß die Einlegung des Zugpaares vertretbar ist. Dr. S.

— **Triumph der Kunze-Knorrbremse in Schweden.** Nach Reichstagsbeschluß vom Jahre 1919 wurde die deutsche Kunze-Knorrbremse von den schwedischen Staatsbahnen angenommen. Nach dem ursprünglichen Plane sollte alles rollende Staatsbahnmaterial innerhalb 8 bis 10 Jahren mit der Kunze-Knorrbremse ausgerüstet sein. Die Arbeit wurde so schnell betrieben, daß schon jetzt gewisse Güterzuggruppen ausschließlich mit druckluftgebremsten Wagen durchgeführt werden. Von den bisherigen Erfahrungen mit der neuen Bremseinrichtung heißt es in einem Bericht des Maschinenbaubureaus der Eisenbahndirektion, daß die neue Bremse ganz sicher arbeitet, und daß das Personal sich leicht mit der Einrichtung vertraut gemacht habe. Die letzte gründliche Generalprobe hatte die Kunze-Knorrbremse am 13. August auf der Strecke Ange-Bräcke zu bestehen. Diese Strecke war gewählt worden mit Rücksicht auf das nahezu ununterbrochen 20 km lange Gefälle 1 : 100 von Kotjärn bis Ange. Zu diesem Zwecke wurde ein besonders langer Güterzug, der außer den zwei Lokomotiven nicht weniger als 57 Wagen mit zusammen 132 Wagenachsen enthielt, bereitgestellt. Der Zug war ungefähr 1300 t schwer und hatte die ansehnliche Länge von nahezu 700 m. Die Bremse wurde dabei sehr starken und gewagten Erprobungen ausgesetzt, erfüllte diese aber glänzend und zeigte, daß die Wirkung der Bremse völlig den Erwartungen entsprach, welche die Fachleute auf sie gesetzt hatten. Man bekam unwillkürlich den Eindruck, daß der Lokomotivführer das Zugungetüm völlig in seiner Gewalt hatte, und man wurde durch das ruhige, fast behagliche Abbremsen überrascht. So konnte der Zug bis 45 km/st. Geschwindigkeit und acht Bremswagen im Zuge in dem Gefälle innerhalb 70 Sekunden bei 605 m Bremsweg zum Stehen gebracht werden. Bei 20 km/st. Geschwindigkeit waren die entsprechenden Zahlen 38 und 145. Der Bremsanstoß pflanzte sich von der Lokomotive zum letzten Wagen innerhalb 5,2 Sekunden fort. Bei 60 km/st. Geschwindigkeit wurde bei 18 Bremswagen ungefähr das gleiche Ergebnis erzielt. Von den Proben sind ferner zu erwähnen die sogenannten Regulierbremsungen, d. h. fortwährend wiederholte Abbremsungen auf verschiedene Geschwindigkeiten mit unmittelbar darauf folgender Geschwindigkeitszunahme, wobei man einen deutlichen Eindruck von der Unerschöpflichkeit der Bremskraft erhielt. Sämtliche bei den Proben erzielten Ergebnisse konnten von den Teilnehmern an den verschiedenen Vorrichtungen, die in einigen, in den Zügen eingestellten Prüfwagen eingebaut waren, unmittelbar abgelesen werden. Alle Proben wurden ohne jede Beanstandung durchgeführt, und die anwesenden Fachleute, unter denen sich auch gegen 30 Vertreter der schwedischen Privatbahnen befanden, sprachen sich sehr anerkennend über die Wirkung der Bremse aus.

An einigen Bremsen war eine neue schwedische eisenbahntechnische Erfindung angebracht, nämlich ein sogenannter Bremsregulator, der endlich eine alte Aufgabe löst, nämlich den Spielraum zwischen Bremsklotz und Rad selbsttätig zu regeln, unabhängig von der fortlaufenden Abnutzung des Bremklotzes. Die Erfindung rührt von dem schwedischen Ingenieur Djurson her. Die Vorrichtung wird von der Aktiengesellschaft Bremsregulator in Malmö hergestellt und auf den Markt gebracht. Nachdem die öffentlichen Erprobungen mit zufriedenstellendem Ergebnis ausgeführt waren, wurden von den Staatsbahnen solche Regulatoren zu den Kunze-Knorrbremsen bestellt, die noch in diesem und im nächsten Jahr eingebaut werden sollen. Auch in mehreren anderen, sowohl europäischen wie außereuropäischen Ländern wurden die Regulatoren amtlich geprüft, und sie erhielten gute Zeugnisse wegen ihrer verläßlichen Bauart.

Die Kunze-Knorrapparate für die schwedischen Bahnen sollen der Hauptsache nach in Schweden selbst hergestellt werden. Ein Abkommen hierüber wurde zwischen der deutschen Bremsgesellschaft und den Nordischen Armaturenfabriken A.-G. in Lund getroffen. Binnen kurzem dürfte man vollständige Ausrüstungen liefern können, und wenn einmal die Herstellung gut in Gang gekommen ist, hofft man schon von Anfang an eine Leistungsfähigkeit zu erreichen, die den Bedarf der Staatsbahnen nach dem jetzt aufgestellten Programme vollständig deckt. Die Kosten für die Einführung der neuen Bremse an dem älteren Staatsbahnwagenmaterial wird zu 30 Millionen Kronen nach den Preisen von 1919 angenommen, während die Nettoersparnis, wenn das Bremssystem einmal voll eingeführt sein wird, auf Grund der Einsparung an Bremserpersonal, auf nicht weniger als 5½ Millionen Kronen jährlich berechnet wird. Der Reichstag hat für dieses Jahr 2 300 000 Kr. für Herstellung und Einbau der Kunze-Knorrbremse am rollenden Staatsbahnwagenmaterial bewilligt. Dr. S.

— **Die Einnahmen der belgischen Bahnen.** Wie die „D Allg. Ztg.“ der „Libre Belgique“ entnimmt, beliefen sich die Einnahmen der belgischen Eisenbahnen im Monat August auf rund 83 Millionen Frank gegenüber 36 Millionen im Vorjahre. In den ersten acht Monaten dieses Jahres haben die Einnahmen die Zahl von einer halben Milliarde erreicht.

— **Pläne zur Ordnung der Seefahrtverbindungen von Paris.** Es ist allgemein bekannt, welche Rolle der Hafen von Paris in der Seefahrt Frankreichs spielt. Aber es muß zugleich zugegeben werden, daß dieser Hafen unzureichend ist, insbesondere wenn man die Verbindungen in Betracht zieht, welche dieser Hafen mit dem Inneren des Landes und mit dem Auslande aufrechterhalten soll. Augenblicklich ist diese Frage von neuem brennend geworden; Pläne sind schon entworfen und warten nur noch auf die Genehmigung des Parlaments. Es handelt sich darum, Paris in nähere Verbindung mit dem Meere zu setzen, mit den nördlichen Kohlenfeldern und schließlich auch mit dem Ruhrgebiet und mit Westfalen. Gleichzeitig sollen die Häfen von Paris und Rouen verbessert werden, und es soll die Hauptstadt besser vor Überschwemmungen geschützt werden. Die wachsende Bedeutung von Paris als Mittelpunkt des Handels in überseeischen Erzeugnissen mit Mitteleuropa gibt dieser Frage neuerlich Bedeutung. Der Plan begreift zwei neue Kanäle in sich, welche Paris vor Überschwemmungen schützen sollen, dadurch, daß bei hohem Wasserstand der Marne dieses Wasser von Meaux über Sevran in die Seine bei La Briche und Saint-Denis geleitet wird. Diese Kanäle sind in einem allgemeinen Plane für die Verbesserung des Hafens von Paris mit enthalten. Der Ourcqkanal, welcher ebenfalls in diesen Plan mit inbegriffen ist, soll so vertieft werden, daß er mit Fahrzeugen von 600 t Tragfähigkeit befahren werden kann, und bei Bobigny und Pantin werden zwei gewaltige Wasserbehälter erbaut, die mit der Stadt mittels Eisenbahn verbunden werden sollen. Von La Rosée am Ourcqkanal soll ein Kanal die Marne mit dem Canal du Nord, dem Saint-Quentinkanal und der Sambre verbinden. Dadurch würde Paris Kohle mittels größerer Fahrzeuge und zu den niedrigsten Beförderungskosten von den Kohlenfeldern in Nordfrankreich und sogar aus den deutschen Kohlenbezirken erhalten. Die Arbeiten in Paris sollen so schnell als möglich in Gang gesetzt werden; sie sollen den Bau von großen Bahnhöfen an der Wasserstraße, nahe den Häfen in Sèvres, Issy und Saint-Denis enthalten. Eine Anzahl Entladekais soll mit den Bahnhöfen in Verbindung gebracht werden. Geräumige Ausladehäfen sollen ebenfalls angelegt werden, einer an der Seine in Gennevilliers und einer an der Marne in Bonnieul. Um den Plan zu vervollständigen, sollen die Verbindungen mit dem Kanal verbessert werden; eine große Anzahl von Brücken und Dämmen soll eingerissen werden, ein Teil soll geändert oder neu gebaut werden. Nirgends soll die Seine unter 70 m Breite erhalten. Im allgemeinen sollen Fahrzeuge mit höchstens 4,5 m Tiefgang nach Paris gelangen können. Die Durchfahrt durch die Schleusen soll durch Einführung längerer Schleusen beschleunigt werden. Gleichzeitig soll das Entladen der Fahrzeuge in Rouen durch Aufstellung zeitgemäßer Kräne erleichtert werden. Auch der Hafen von Rouen soll vertieft werden. Die mit der Ausführung dieser Pläne verbundenen Kosten sind noch nicht genau berechnet. Die Regulierung der Seine innerhalb Paris bis Bougival kostet voraussichtlich 80 Millionen Franken, die Arbeiten von Bougival bis Rouen, die Verbesserung des Hafens von Rouen inbegriffen, 625 Millionen. Den Umbau des Hafens von Paris selbst schätzt man auf 450 Millionen, den Bau der beiden Kanäle über Sevran auf 500 Millionen und den Bau von 69 km Kanal zwischen La Rosée und Montmacq auf weitere 250 Millionen Franken. Voraussichtlich werden Paris und Rouen einen Teil dieser Kosten tragen und dafür Staatsanleihen und die Berechtigung bekommen, Hafenabgaben zu erheben. Dr. S.

— **Ungarische Handelskammer für die Schweiz.** In Zürich ist vor kurzem eine „Ungarische Handelskammer für die Schweiz" gegründet worden, der bereits eine namhafte Zahl erster schweizerischer und ungarischer Handels- und Industriefirmen beigetreten ist.

Bücherschau.

— **Die Entwicklung des Gleisoberbaues der Badischen Staatseisenbahnen.** Von Baurat a. D. E. Lang. Verlag der Badischen Staatseisenbahnen, Karlsruhe, 1920.

Die Verreichlichung der Eisenbahnen wird die Verwaltungen in absehbarer Zeit auch vor die Fragen der Schaffung eines Einheitsoberbaues und der Vereinheitlichung der Oberbauvorschriften stellen, da besonders durch die Verminderung der bisher zahlreichen Oberbauarten erhebliche Ersparnisse bei der Herstellung zu erwarten sind und die Unterhaltung vereinfacht wird. Allerdings wird es hierzu eingehender Vorarbeiten bedürfen, um unter Benutzung der reichen Erfahrungen der einzelnen Verwaltungen geeignete Normen für den Oberbau festzulegen. Es ist daher lebhaft zu begrüßen, daß die Badischen Staatseisenbahnen in dem oben genannten Werke ihre Erfahrungen mit den verschiedensten Arbeits- und Bauweisen unter Beifügung umfangreichen, statistischen Materials durch den ehemaligen Vorstand ihres Oberbaubüros der Öffentlichkeit übergeben und hierdurch wertvolle Unterlagen für spätere Arbeiten auf dem Gebiete des Oberbaus geschaffen haben. Ein gleiches Vorgehen sei allen anderen Verwaltungen empfohlen, vorausgesetzt, daß sich auch dort Bearbeiter finden, die sich mit gleicher Liebe und Sorgfalt dieser schwierigen Aufgabe unterziehen. Aus dem Inhalt sei erwähnt, daß die Fragen des Oberbaus mit Lang- und Querschwellen aus Holz und Eisen sowie die Schwellentränkung eingehende Behandlung erfahren. Zahlreiche Angaben über Materialbedarf, Beschaffungspreise, Versuche und Versuchsergebnisse veranschaulichen die allmähliche Entwicklung des badischen Oberbaus und geben ein treffendes Bild von der im Laufe von 80 Jahren geleisteten technischen Arbeit. Die Streitfrage, ob dem Oberbau mit Querschwellen aus Holz oder Eisen der Vorzug zu geben ist, ist in Baden zugunsten der eisernen Querschwelle entschieden worden, da sich dieser Oberbau hinsichtlich der Liegedauer und der Unterhaltung günstiger erwiesen hat. Allerdings werden die veränderten Verhältnisse nach dem Kriege für holzreiche Gebiete eine stärkere Verwendung der hölzernen Schwelle vom wirtschaftlichen Standpunkte rechtfertigen. Die genauen Angaben mit Preisen über die Bahnunterhaltung im Akkord, die von 1886 bis 1905 in Baden üblich war, werden für vergleichende Untersuchungen mit dem heute gebräuchlichen Tagelohnsystem von Interesse sein. Leider fehlen in dem Werk selbst die entsprechenden Durchschnittspreise für die einzelnen Unterhaltungsarbeiten nach Einführung des reinen Tagelohns, obwohl zeitweilige Aufschreibungen und Berechnung von Durchschnittspreisen — wie es neuerdings z. B. bei den preußischen Eisenbahnen geschieht — nicht nur für die Verwaltung, sondern auch für die Belehrung des Personals über seine jeweiligen Leistungen recht anschaulich sind.

Wirtschaftliche Betrachtungen über das Verhältnis des Aufwandes für die Unterhaltung des Oberbaues zu den geförderten Nutzlasten, mit denen die Überlegenheit des Oberbaues auf eisernen Querschwellen nochmals nachgewiesen wird, bilden den Schluß des für alle Fachkreise empfehlenswerten Buches.

Dr.-Ing. Busse.

— **Die Bestimmungen über die Anlegung, Genehmigung und Untersuchung der Dampfkessel in Preußen.** Textausgabe mit Einleitung, Anmerkungen und Sachregister. Bearbeitet von Dr.-Ing. Dr. jur. Hilliger. IV und 258 Seiten gr. 8°. 1920. Verlag von R. Oldenbourg, München und Berlin. Preis geheftet 20 ℳ.

Grundlegende Änderung erfuhren die Dampfkesselbestimmungen in Preußen durch die „Allgemeinen polizeilichen Bestimmungen" vom 17. Dezember 1908 und die „Kesselanweisung" vom 1. Januar 1910. Die in der Zwischenzeit gesammelten eingehenden Erfahrungen über die Anwendung dieser Vorschriften beim Bau und Betrieb sowie bei der Überwachung der Kessel haben in mancher Hinsicht zu einer Abänderung der Vorschriften geführt, teilweise aber auch deren genauere Auslegung ermöglicht. Über solche Änderungen und Auslegungen ist in der Fachliteratur wiederholt berichtet worden. Die Veröffentlichungen sind jedoch reichlich verstreut, und es dürfte oft schwierig sein, die für den jeweiligen Fall besonders in Frage kommenden Angaben schnell zur Hand zu bekommen. Hier springt das vorliegende Buch helfend ein. Es enthält alle Abänderungen des amtlichen Textes sowie die wesentlichen Ausführungsverfügungen der Ministerien, unter denen auch ältere Verfügungen berücksichtigt wurden, soweit sie jetzt noch Geltung haben.

Aus dem ersten Abschnitt, in dem in kurzen Zügen ein geschichtlicher Überblick über die Entwicklung der Dampfkesselaufsicht in Preußen gegeben ist, erfährt der Leser, wie zunächst der Staat versucht hat, die Aufgaben, die aus der beim Dampfkesselbetrieb auftretenden Gefahrenmöglichkeit entstehen, selbst durchzuführen, dann sich aber dazu entschloß, die Mitarbeit besonderer aus der Industrie hervorgegangener Selbstverwaltungskörper, der Dampfkessel-Überwachungsvereine, zu benutzen, denen schließlich die gesamte Durchführung dieser Aufgaben übertragen wurde. Diese Maßnahme hat sich nach Mitteilung des Verfassers hervorragend bewährt, und man kann wohl mit ihm annehmen, daß die Dampfkessel-Überwachungsvereine auch weiterhin allen Ansprüchen auf Sicherheit und Wirtschaftlichkeit der Kesselbetriebe genügen werden.

Die ebenso knappe wie übersichtliche Darstellung erleichtert den Gebrauch des handlichen Buches; auch das beigefügte Sachregister dürfte gute Dienste leisten.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Schließung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Am 25. v. M. ist der zwischen den Stationen Salzwedel und Lübbow an der Bahnstrecke Salzwedel-Lüchow gelegene Haltepunkt Bürgerholz für den Verkehr an den Wochentagen geschlossen worden. An Sonn- und Festtagen hält in der Richtung nach Lüchow Zug 977, in der Richtung nach Salzwedel Zug 7858.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahn-Generaldirektion Karlsruhe. Am 1. Oktober d. J. ist der an der Strecke Offenburg-Freiburg zwischen den Stationen Kenzingen und Riegel gelegene Haltepunkt Hecklingen für den Personenverkehr in Betrieb genommen worden.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cassel. Der an der Strecke Frankenberg-Berleburg gelegene Bahnhof 4. Klasse Hatzfeld hat am 1. Oktober d. J. die Bezeichnung Hatzfeld-Eber erhalten.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt (Main). Der an der Bahnstrecke Gießen-Fulda gelegene Haltepunkt Angersbach, welcher bisher nur dem Personenverkehr sowie dem Verkehr in Eil- und Frachtstückgut diente, ist am 1. Oktober d. J. auch für den Wagenladungsverkehr eröffnet worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. II 119 vom 20. September 1920 an a) sämtliche Vereinsverwaltungen, b) die Herren Mitglieder des Preisausschusses (abgesandt am 24. September d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Der an der Bahnstrecke Gießen-Fulda gelegene Haltepunkt Angersbach, welcher bisher nur dem Personenverkehr sowie dem Verkehr in Eil- und Frachtstückgut diente, wird vom 1. Oktober d. J. ab auch für den Wagenladungsverkehr eröffnet. Die Beförderung von Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen. Für die Frachtberechnung gelten die in den Gütertarifen bereits enthaltenen Entfernungen.

Näheres ist auf den Stationen sowie im Verkehrsbüro zu erfahren. (921)

Frankfurt (M.), 25. September 1920.

Eisenbahndirektion.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Vom 1. Oktober 1920 ab wird der Stationsname Degerloch der Filderbahn in „Stuttgart-Degerloch" geändert.
Stuttgart, 25. September 1920. (928)
Stuttgarter Straßenbahnen,
Abteilung Filderbahn.

3. Güterverkehr.

Badischer Gütertarif.

Ab 1. Oktober 1920 gilt auf den früheren bad.-württembergischen Gemeinschaftsstationen Bretten, Eppingen, Emmendingen, Osterburken, Pforzheim, Pfullendorf, Schiltach und Villingen nur noch der Nebengebührentarif der früheren badischen Staatsbahnen und auf den früheren bad.-württembergischen Gemeinschaftsstationen Bad Mergentheim, Jagstfeld, Mengen, Mühlacker und Sigmaringen nur noch der Nebengebührentarif der früheren württembergischen Staatsbahnen. Soweit hierdurch Erhöhungen eintreten, gelten sie erst vom 1. Dezember 1920 an. (919)
Karlsruhe, den 25. September 1920.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1920 — Frachterhöhungen ebenfalls vom Oktober 1920 — treten im Staats- und Privatbahn-Güterverkehr Entfernungsänderungen ein, die durch Beseitigung der Eröffnung verschiedener Rheinübergänge bedingt sind.
Näheres enthält die am 30. d. Mts. erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Entfernungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455).
Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, 27. September 1920. (922)
Eisenbahndirektion.

Nordisch-tschechoslowakischer Güterverkehr.

Am 10. Oktober d. J. tritt eine Dienstanweisung, enthaltend Kundmachung und Abfertigungsvorschriften für den Güterverkehr zwischen Stationen der dänischen, schwedischen und norwegischen Eisenbahnen einerseits und den Stationen der tschechoslowakischen Eisenbahnen andererseits in Kraft. Über die Bestimmungen der Kundmachung erteilen die beteiligten Endverwaltungen und die deutschen Grenzübergangsstationen Auskunft. (920)
Altona, den 27. September 1920.
Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1920 werden die Tarifpunkte Alstätte Grenze und Gildehaus Grenze sowie die Station Helmingen und mit Gültigkeit vom 5. Oktober 1920 die Station Ludwigshafen (Rhein) Anilinfabrik in die Tarifhefte des vorbezeichneten Verkehrs aufgenommen. Ferner werden mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1920 die Entfernungen der Station Oppau-Edigheim der Direktion Ludwigshafen (Rhein) bis zu 6 km erhöht. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen und in der nächsten Nummer des gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeigers.
Frankfurt (M.), 27. September 1920.
Eisenbahndirektion. (927)

Württ. Binnen-Gütertarif (Tfv. 39 a).

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1920 werden die besonderen Zuschläge zu den Frachtsätzen der Privatbahnen Aalen-Neresheim-Dillingen (Donau), Amstetten-Gerstetten, Amstetten-Laichingen, Ebingen-Onstmettingen, Gaildorf-Untergröningen, Jagstfeld-Ohrnberg, Korntal-Weissach, Nürtingen-Neuffen, Reutlingen-Eningen (Achalm), Reutlingen-Gönningen und Vaihingen (Enz) Stb.-Enzweihingen erhöht.
Näheres in unserem Tarifanzeiger.
Stuttgart, 27. September 1920. (926)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1920 werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen folgender Privatbahnen zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht:

1. Nebenbahn Amstetten-Gerstetten,
2. Nebenbahn Amstetten-Laichingen,
3. Nebenbahn Ebingen-Onstmettingen,
4. Nebenbahn Gaildorf-Untergröningen,
5. Härtsfeldbahn (Aalen-Neresheim-Dillingen),
6. Nebenbahn Jagstfeld-Ohrnberg,
7. Nebenbahn Korntal-Weissach (Strohgäubahn),
8. Nebenbahn Nürtingen-Neuffen,
9. Lokalbahn Reutlingen-Eningen (Achalm),
10. Nebenbahn Reutlingen-Gönningen und
11. Nebenbahn Vaihingen (Enz) Stadt-Enzweihingen.

Näheres enthält die am 30. September 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455).
Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen, sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 28. September 1920. (923)
Eisenbahndirektion.

Güterverkehr der bad.-schweizerischen Übergangsstationen mit der Schweiz.

Auf 1. Oktober l. J. wird zum Gütertarif Basel Bad. Bf.-Schweiz der I. Nachtrag ausgegeben. Er ist zum Preise von 90 Rappen käuflich und enthält neben den bereits im Verfügungswege durchgeführten Änderungen in der Hauptsache Änderungen der Verkehrsleitung und Erhöhungen der Frachtsätze für ostschweizerische Stationen um das Gebiet Brugg-Baden-Zürich-Wädenswil-Glarus-Chur bis zu 42 Rappen für 100 kg. Dieselben Erhöhungen werden im Verkehr zwischen Basel Bad. Bf. und den Stationen der Rhätischen Bahn und der Chur-Arosa-Bahn auf 1. X. 20 durchgeführt. Ferner wird im Verkehr mit diesen Bahnen ein neuer Ausnahmetarif Nr. 24 (Holz) eingeführt und der Verkaufspreis der Blechmarken und Blechrahmen für Milchgefäße (Ausnahmetarif Nr. 41) auf 50 und 60 Rappen erhöht. Näheres in unserem Tarifanzeiger.
Karlsruhe, 27. September 1920. (924)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Ausnahmetarif für verschiedene Futtermittel sowie für Stickstoff-Düngemehl Tfv. 2 c.

Anstelle des mit dem 30. 9. 20 außer Kraft tretenden Tarifs wird mit Gültigkeit vom 1. 10. 20 bis auf weiteres, gegen jederzeitigen Widerruf ein neuer Tarif eingeführt. Dieser stimmt im Wesentlichen mit dem bisherigen Tarif überein, nur sind in das Warenverzeichnis des neuen Tarifs einige inzwischen entbehrlich gewordene Güter nicht wieder mit aufgenommen worden. Der Tarif wird als Sondernummer des ehemaligen preußisch-hessischen Tarif- und Verkehrsanzeigers ausgegeben.
Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 28. September 1920. (929)
Eisenbahndirektion.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Gemeinsamer Binnentarif der Deutschen Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft (Badische Nebenbahnen).

Die Gültigkeit der auf den Nebenbahnen Achern-Ottenhöfen, Biberach-Oberharmersbach, Haltingen-Kandern, Krozingen-Münstertal-Sulzburg, Mosbach-Mudau, Oberschefflenz-Billigheim und Rhein-Ettenheimmünster zur Ausgabe gelangenden Wochenkarten wird mit sofortiger Wirkung vom Sonntag bis einschl. Sonnabend statt bisher Montag bis Sonntag festgesetzt. Bereits verausgabte Karten behalten die bisherige Gültigkeit.
Berlin, den 28. September 1920. (925)
Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft,
Aktiengesellschaft.

5. Verdingung.

Die Lieferung von rd. 1500 qm Pflastersteine IV. Klasse und 110 lfdm Bordsteine zur Befestigung der Ladestraße auf dem Verschiebebahnhof Seddin soll nach Maßgabe der im Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeiger veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" vergeben werden. Die Angebotsmuster sind gegen porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 6.00 ℳ von der Eisenbahnbauabteilung in Michendorf, Bahnstraße 1 a zu beziehen.
Die allgemeinen Vertragsbedingungen sind im Büro der Bauabteilung in Michendorf einzusehen.
Die versiegelten und mit der entsprechenden Aufschrift versehenen Angebote sind spätestens ¼ Stunde vor der Eröffnung am Mittwoch, den 20. Oktober 1920, vormittags 10 Uhr, pünktlich und postfrei an die Bauabteilung einzusenden.
Die Angebote werden zur angegebenen Stunde im Beisein etwa erschienener Bewerber geöffnet.
Zuschlagsfrist 2 Wochen.
Michendorf, 28. September 1920. (930)
Eisenbahnbauabteilung.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 73. | Berlin, den 6. Oktober 1920. | LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.
Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, **amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.
Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 16 M. für das Vierteljahr bezogen werden.
Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 80 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 90 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.
Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.
Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Inhalt:

Am 2. Oktober 1920 verschied in Berlin-Steglitz der

Generalsekretär des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

Herr **Hans Burmeister**

im 57. Lebensjahre.

Am 1. November 1911 auf diesen verantwortungsvollen Posten berufen, wurde er schon 1914 durch den Weltkrieg seinen Aufgaben entzogen. Lange und schwere Krankheit hat ihn sodann an der Wiederaufnahme seiner vollen Amtstätigkeit behindert. Durch seine umfassenden Fachkenntnisse, durch seine rastlose Tätigkeit wie auch durch seinen nie ermüdenden Fleiß hat er schon in der verhältnismäßig kurzen Zeit seines Wirkens sich die allgemeine Anerkennung und Wertschätzung in den Kreisen der Vereinsverwaltungen zu erringen vermocht.

Der Verein wird ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Berlin, den 4. Oktober 1920.

Die Geschäftsführende Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Wulff.

Die Beerdigung findet am 7. Oktober d. Js. nachmittags 3 Uhr in Berlin-Steglitz auf dem Gemeindefriedhof (Bergstraße) statt.

Umleitungsfahrpläne.

Die früheren preußisch-hessischen Eisenbahndirektionen haben für Streckensperrungen und Verkehrsstockungen auf bestimmten Strecken besondere Fahrplanbücher für Umleitungszüge herausgegeben, während die süddeutschen Verwaltungen bisher ohne solche ausgekommen sind. Auf den bayerischen, badischen und württembergischen Linien wurden für etwaige Umleitungen die im gewöhnlichen Fahrplanmaterial enthaltenen Bedarfsfahrpläne benützt. Schwierigkeiten sollen sich dabei nicht ergeben haben. Die Frage, ob auf die Herausgabe besonderer Fahrpläne mit Rücksicht auf die mit ihrer Herstellung verbundene große Arbeit und die jetzt sehr hohen Druckkosten künftig verzichtet werden kann, ist sowohl auf der letzten ostdeutschen, wie auf der mitteldeutschen Fahrplanbesprechung erörtert worden. Während die Meinungen der ostdeutschen Verwaltungen geteilt waren, wurde auf der mitteldeutschen Fahrplanbesprechung folgender Beschluß gefaßt: „Die besonderen Fahrplanbücher für Umleitungszüge sollen nicht mehr aufgestellt werden und künftig ganz entfallen. Nur einzelne für bestimmte Verkehrsbeziehungen erfahrungsgemäß nötige Umleitungsfahrpläne sollen in die gewöhnlichen Fahrplanbücher aufgenommen werden, unter Hinweis im Kopfe des Fahrplans auf den Charakter des betreffenden Umleitungszuges und mit dem Vermerk, daß bei Bedarf weitere Umleitungen über die gleiche Strecke nach dem Muster dieses Umleitungsfahrplanes angeordnet werden.“

Einige mittlere und westliche Eisenbahndirektionen haben jedoch gegen den Fortfall der besonderen Umleitungspläne Widerspruch erhoben und sie als unentbehrlich bezeichnet. Es erscheint daher eine weitere Erörterung angezeigt, durch die vielleicht ein auch für die jetzigen Gegner des Wegfalls der Pläne gangbarer Weg gefunden werden kann.

Gegen die Beibehaltung sprechen folgende Gründe: Die Notwendigkeit zur Benutzung der Umleitungspläne tritt, von Ausnahmen abgesehen, sehr selten ein. Das hat zur Folge, daß sich die Beamten des Außendienstes im gegebenen Augenblick ihres Vorhandenseins nicht erinnern. Der die Umleitung anordnende Beamte wird, wenn er nicht — was meistens der Fall sein wird — den Fahrplan der Umleitungsstrecke so genau kennt, daß er ohne weiteres einen passenden Bedarfsplan bestimmen kann, den bildlichen Fahrplan zur Hand nehmen, um sich einen für seinen Zweck geeigneten Plan auszuwählen. Auf die Umleitungspläne wird er dabei nicht stoßen, denn sie sind im bildlichen Fahrplan nicht enthalten, weil sie meistens später aufgestellt werden. In vielen Fällen wird also ein umzuleitender Zug auch dann nach einem gewöhnlichen Bedarfsfahrplan (oder Fm-Plan) befördert, wenn ein fester Umleitungsplan besteht; dazu zwingen auch häufig die bei Störungen unvermeidlichen Verspätungen und die notwendigen Verschiebungen der Lokomotiv- und Personalkurse. Richtig ist, daß die Eisenbahndirektion anordnet, welche Züge bei Streckensperrungen und Verkehrsstockungen umzuleiten, und über welchen Weg sie zu fahren sind. Dazu bedarf es aber keiner besonderen, hohe Kosten verursachenden Drucksache, sondern es kann dies viel einfacher etwa in folgender Weise geschehen. Im gewöhnlichen Fahrplanbuch wird bei jedem Zuge, der bei Stockungen über einen anderen Weg geleitet werden soll (einerlei ob S z, P z oder G z), am Fuß des Fahrplans ein entsprechender Vermerk angebracht.

Beispiel für D 6806 Wahren-Bebra:

Umzuleiten: a) bei Stockungen auf der Strecke Weißenfels-Gotha über den Weg Wahren-Sangerhausen-Nordhausen-Eichenberg;

b) bei Stockungen auf der Strecke Wahren-Weißenfels-Weimar über den Weg Wahren-Zeitz-Gera (Reuß) Pr. St. B. Weimar-Bebra.

Im Fahrplanbuch der Umleitungsstrecken müssen, wenn keine Fm-Pläne bestehen, einige Bedarfszugpläne und ein Musterfahrplan für Umleitungszüge der betreffenden Zuggattung vorhanden sein. Der letztere dient der Station als Hilfsmittel zur Aufstellung eines Sonderzugfahrplans, wenn ausnahmsweise kein anderer Plan verwendbar ist (Nebenbei sei hier darauf hingewiesen, daß nach den Fahrdienstvorschriften in dringenden Fällen die Verständigung zwischen den Zugmeldestellen als Fahrplan gilt.) Soweit ein tatsächliches Bedürfnis dazu vorliegt, können einzelne feste Umleitungspläne in das gewöhnliche Fahrplanbuch der Umleitungsstrecke aufgenommen werden. Der oben vorgeschlagene Vermerk im Fahrplanbuch des Regelwegs erhält dann zweckmäßig einen hierauf weisenden Zusatz (z. B. „Fahrplan siehe Heft 2 b“).

Zur Erzielung eines einheitlichen Verfahrens möchte ich dann noch die Aufnahme einer neuen Vorbemerkung in die Fahrplanbücher vorschlagen mit ungefähr folgendem Wortlaut:

„Am Fuße des Fahrplans derjenigen Züge, die bei Streckensperrungen und Verkehrsstockungen über einen anderen Weg umzuleiten sind, ist ein entsprechender Vermerk angebracht. Soweit nicht feste Umleitungspläne dafür vorgesehen sind, ist der umzuleitende Zug in einem geeigneten Bedarfsplan (oder Fm-Plan) der Umleitungsstrecke zu befördern. Ist auch ein solcher nicht vorhanden und auch die Beförderung als Nachzug eines anderen Zuges nicht tunlich, so hat die Umleitungsstation einen Sonderzugfahrplan bis zur nächsten Lokomotivwechselstation aufzustellen. Im Fahrplanbuch vorhandene Musterfahrpläne der gleichen Zuggattung können hierbei als Hilfsmittel dienen. Die weitere Bestimmung oder Aufstellung des Fahrplans obliegt den Lokomotivwechselstationen.“

Durch den Wegfall der besonderen Umleitungsfahrpläne können ganz erhebliche Ersparnisse erzielt werden, da sich die Herstellungskosten für jede Neuausgabe bei einer Eisenbahndirektion auf etwa 5000 ℳ belaufen. Die in vorstehenden Zeilen als Ersatz vorgeschlagene Regelung würde aber auch dem praktischen Bedürfnis besser genügen und gegenüber dem bisherigen Zustand den schätzbaren Vorteil haben, daß das gesamte, mit dem Fahrplanbuch ausgerüstete Personal dauernd darüber unterrichtet wird, welche Züge gegebenenfalls umzuleiten sind, während das besondere Umleitungsheft monatelang unbeachtet auf einem verschwiegenen Plätzchen ruht und vielleicht so gut aufbewahrt wird, daß man es im Bedarfsfalle nicht findet oder sich seiner nicht erinnert. M.

Zum 70. Geburtstag des Geheimen Baurats Dr.-Ing. e. h. Otto Riese.

Nur wenige Männer, die die Entfaltung der deutschen Weltmachtstellung in den letzten 50 Jahren an hervorragender Stelle mitgefördert haben, stehen jetzt noch in Schaffenskraft auf ihrem Posten. Um so mehr richtet sich bei besonderen Anlässen unser Blick auf sie. Die lebendige Erinnerung an ihre fruchtbare Mitwirkung an dem Aufbau deutscher Weltgeltung verstärkt in uns die Hoffnung, daß es tatkräftiger Arbeit gelingen muß, auch aus der Gegenwart wieder ein neues Deutschland aufzubauen.

Zu den Männern, die auf dem Gebiete der Technik und des Weltverkehrs als Pioniere an weit vorgeschobener Stelle gewirkt haben und noch wirken, gehört der Geh. Baurat Dr.-Ing. Riese, der am 6. Oktober d. J. seinen siebenzigsten Geburtstag begeht. Geboren 1850 in Breslau trat Riese nach vollendetem Studium auf der Bauakademie in Berlin im Jahre 1873 in den preußischen Staatseisenbahndienst. 1875 kam er als Bauführer zu der Eisenbahndirektion Frankfurt a. M., der er über 20 Jahre, zuletzt als Regierungs- und Baurat angehörte. I

lieser langen Zeit legte Riese den Grund zu seiner umfassenlen Beherrschung aller Zweige des Eisenbahnbaues. Eine Reihe von Bahnbauten in der Rhön, im Taunus, im Thüringischen hatte er in der damaligen Zeit der großzügigen Ausgestaltung des preußischen Staatsbahnnetzes, von den wirtschaftlichen und technischen Vorarbeiten angefangen, zur Ausführung gebracht. Auf Grund seiner besonderen Leistungen auf diesem Gebiete wurde ihm schon im Jahre 1882 das Boissonetsche Reisestipendium der Technischen Hochschule Berlin zuteil, das er zu einer Studienreise nach Süddeutschland und der Schweiz verwendete. Weiter ist hinzuweisen auf eine Vorstudien für die Ausgestaltung besonders wichtiger Abschnitte des Stammnetzes der preußischen Staatsbahnen. Auch im Betriebsdienst wurden ihm besonders schwierige und verantwortungsreiche Aufgaben übertragen. Im Jahre 1896 erreichte ihn — fast gleichzeitig mit einer Berufung in das Ministerium der öffentlichen Arbeiten — ein Ruf der Stadt Frankfurt a. M., dem er Folge leistete. Als Stadtbaurat und Magistratsmitglied der rasch aufstrebenden Großstadt erwartete ihn eine Fülle vielseitiger Arbeiten des Städtebaues im Siedlungswesen und in der Grundstückserschließung, der Herstellung neuer Straßenzüge, der Erweiterung der Kanalisations- und Wasserwerke u. a. Hauptsächlich aber hatte er die Aufgabe, die Straßenbahn in den Besitz und die Verwaltung der Stadt überzuführen und zugleich den Pferdebetrieb in den elektrischen Betrieb umzuwandeln. Riese löste sie in seiner vierjährigen Amtszeit in anerkannt mustergültiger Weise.

Das große Wissen, die ungewöhnliche Tatkraft und Arbeitsfreude, seine organisatorische Begabung und die Geschicklichkeit in der Führung von Verhandlungen, die Riese bei allen Arbeiten auszeichnete, hatte schon früher die Aufmerksamkeit der Weltfirma von P h. H o l z m a n n G. m. b. H. in Frankfurt am Main auf ihn gelenkt, die seine bewährte Kraft für sich zu gewinnen trachtete. Am 1. Oktober 1900 trat Riese als Leiter der Tiefbauabteilung in die Direktion der Gesellschaft ein. Hier fand er nun ein seiner großen Befähigung entsprechendes Arbeitsfeld, da dieses blühende Unternehmen sich damals anschickte, der wirtschaftlichen und technischen Entfaltung Deutschlands folgend in großem Maßstabe sich an ausländischen Unternehmungen zu beteiligen. So lagen die Aufgaben Rieses neben zahlreichen in Deutschland ausgeführten Hafen-, Dock- und Schleusenanlagen, Eisenbahn- und Brückenbauten, Talsperren und anderen technischen Anlagen zum wesentlichen Teil auch im Ausland. Mit vielen technischen Unternehmungen, die den Ruhm deutscher Tüchtigkeit in alle Welt trugen, ist die Arbeit und der Name Rieser verknüpft. Vor allem ist die Weiterführung der Bagdadbahn zu nennen. Von 1905 bis zum Zusammenbruch unserer Wehrmacht im Herbst 1918 lag die technische Oberleitung des Bahnbaues in den Händen Rieses. Unter welch schwierigen Verhältnissen in dieser Zeit die jetzt vollendete Länge von 1220 km erreicht wurde, ist bekannt. Auch die erste große Bewässerungsanlage der Türkei in der Konia-Ebene, durch die ein Gebiet von rund 50 000 qkm bewässert und dadurch für die Kultur nutzbar gemacht wurde, ist unter seiner Oberleitung entstanden. In Deutsch-Ostafrika baute die Firma Ph. Holzmann zur Erschließung des Schutzgebietes die Tanganjikabahn. Dieser — besonders in der 1907 vollendeten Anfangsstrecke Daressalam-Morogoro — ungemein schwierige Bahnbau, der noch im Frühling 1914 mit 1252 km Länge fertig wurde, stellte an Rieses Leitung große Anforderungen. Auch an dem durch den Krieg unterbrochenen Bau der Ruandabahn, dem wichtigen Verkehrszubringer für die Tanganjikabahn, hatte Riese in hervorragendem Maße mitgewirkt. Noch viele andere bedeutende Werke, so große Hafenbauten an der nordafrikanischen Küste, dann Bahnunternehmungen in Nord- und Südamerika sind unter Rieses Leitung und Mitwirkung geschaffen worden.

Schon dieser kurze Überblick läßt seine außergewöhnlichen Fähigkeiten und Arbeitsleistungen erkennen. In besonderem Maße ist aber der Erfolg seiner Arbeit in seiner Persönlichkeit begründet, die wie wenige für Aufgaben von solcher Mannigfaltigkeit und Eigenart geschaffen war: ausgezeichnet durch den weiten Blick und die geistige Beweglichkeit des Kaufmannes und Organisators, gründliche Beherrschung technischen Wissens und die schöpferischen Fähigkeiten des Ingenieurs. Nur bei genial veranlagten Persönichkeiten findet sich die Leichtigkeit und Sicherheit in der Überwindung der Schwierigkeiten, die Riese auszeichnet, und eine Ruhe und Ausgeglichenheit des Wesens, die ohne weiteres spürbar auf jeden übergeht, der mit ihm in Berührung kommt. Ein gütiges Geschick hat uns den schaffensfrohen Siebziger in seltener Frische und Rüstigkeit erhalten. Möge er es noch erleben dürfen, daß deutsche Technik und deutscher Unternehmungsgeist wiederum ihre Tätigkeit in der weiten Welt als Schrittmacher menschheitsfördernder Kulturarbeit und des Weltverkehrs aufnehmen können. —m—

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Veröffentlichungsfrist bei Tariferhöhungen.** Der Reichsverkehrsminister hat an alle Eisenbahndirektionen und Generaldirektionen folgenden Erlaß gerichtet: Es mehren sich die Klagen aus Handels- und Industriekreisen, daß bei den häufigen Tarifänderungen der letzten Zeit eine auf das Mindestmaß bemessene Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gemäß der Bekanntmachung vom 24. Oktober 1914 (Reichs-Gesetzbl. S. 455) nachgerade die Regel bilde, so daß eine sichere Preisveranschlagung unmöglich geworden sei. Bei dem neuerlichen Rückgang der Marktlage auf fast allen Wirtschaftsgebieten und dem damit einsetzenden scharfen inländischen und ausländischen Wettbewerb führe dies, da die Frachtkosten jetzt wieder sehr ins Gewicht fielen, zu großen Geschäftserschwernissen. Die Berechtigung dieser Klagen ist nicht von der Hand zu weisen. Es ist daher künftig bei jeder Tariferhöhung oder Erschwerung der Beförderungsbedingungen zu prüfen, ob eine Abkürzung der im § 6 der EVO. festgesetzten zweimonatigen Veröffentlichungsfrist nötig ist. Bejahendenfalls ist bei den Reichseisenbahnen bis auf weiteres eine Frist von einem Monat innezuhalten. Die Abkürzung auf diese Frist gilt hierdurch allgemein als genehmigt. — Bei der bevorstehenden Neuregelung der Normalbeförderungsgebühren ist bereits hiernach zu verfahren.

— **Schadenersatzforderungen gegen Reichseisenbahn-Beamte und -Arbeiter.** Durch Erlaß des Herrn Reichspräsidenten vom 9. September 1920 ist der Reichsverkehrsminister ermächtigt worden, Schadenersatzforderungen gegen Reichseisenbahn-Beamte und -Arbeiter, die im Eisenbahn-Betrieb und -Verkehr durch deren Versehen entstanden sind oder noch entstehen, nach Befinden der Umstände zu ermäßigen oder zu erlassen. Ferner ist ihm die Befugnis erteilt worden, diese Ermächtigung bis zu einem durch Schätzung zu ermittelnden Betrag von 500 *M* für jeden Einzelfall auf die Eisenbahndirektionen und Eisenbahn-Generaldirektionen weiter zu übertragen. Der Reichsverkehrsminister hat demgemäß die Eisenbahndirektionen und Eisenbahn-Generaldirektionen ermächtigt, Schadenersatzforderungen gegen Reichseisenbahn-Beamte und -Arbeiter, die im Eisenbahn-Betrieb und -Verkehr durch deren Versehen entstanden sind oder noch entstehen, und die für den Einzelfall den durch Schätzung zu ermittelnden Betrag von 500 *M* nicht übersteigen, nach Befinden der Umstände zu ermäßigen oder zu erlassen.

— **Vorschriften für den Wagendienst auf den Saarbahnen.** Die Direkion der Saarbahnen hat am 29. Sepember folgende Verfügung an die ihr unterstellten Dienststellen gerichtet: Mit dem 1. Oktober scheidet die Direktion der Saarbahnen aus dem deutschen Staatsbahnwagenverbande aus und bildet eine eigene Eisenbahnverwaltung mit eigenem Wagenpark. Die den Saarbahnen gehörigen Wagen tragen die Anschrift „Saar". Vom 1. Okober ab gelten daher alle Wagen, die nicht die Anschrift „Saar" tragen, für uns als f r e m d e W a g e n. Es sind daher auch die deutschen Wagen einschl. der Wagen mit Anschrift Saarbrücken, die nicht die neue Anschrift „Saar" tragen, als fremde Wagen zu behandeln. Für die Benutzung der fremden Wagen einschl. der fremden Lademittel gelten ab 1. Oktober nur noch die Vorschriften des „Reglements für die Benutzung des Fahrmaterials zwischen allen an dem internationalen Verband teilnehmenden Verwaltungen" und des „Technischen Reglements für die gegenseitige Zulassung der Fahrzeuge und die Haftpflicht für Beschädigungen zwischen den Verwaltungen des internationalen Verbandes".

Die Dienststellenvorsteher haben umgehend dafür zu sorgen, daß die beteiligten Bediensteten sämtlich die oben genannten Vorschriften kennen lernen und richtig anwenden. Es liegt im eigenen Interesse der beteiligten Bediensteten, daß die Rückbeladung fremder Wagen oder ihre leere Rücksendung sowie die Behandlung der fremden Lademittel genau nach den Vorschriften des Internationalen Reglements erfolgt, damit sie nicht zur Zahlung der entstandenen Strafmieten usw. mit herangezogen werden.

Für die Handhabung des Wagendienstes bleiben wie bisher die Güterwagenvorschriften nebst den erlassenen Ausführungsbestimmungen (Teil I u. II), die einschlägigen Paragraphen der Verkehrsordnung und der Abfertigungsvorschriften, für die Behandlung der Privatwagen die Dienstvorschrift über die Behandlung von Privatwagen (Kundmachung 8), für die Behandlung der den Saarbahnstationen gehörigen Lademittel die Dienstvorschrift betreffend die Meldung, Verteilung und Behandlung der Lademittel (Lm. V.) und für die Reinigung der zur Beförderung von lebenden Tieren benutzten Wagen die Desinfektionsvorschriften (Kundmachung 7) in Kraft.

Da die Saarbahnen aus dem deutschen Staatsbahnwagenverbande ausscheiden, sind Verbandswagen im Sinne der G.-W.-V. nur noch die mit „Saar" bezeichneten eigenen Wagen der Saarbahnen. Alle übrigen deutschen Wagen sind im Sinne der G.-W.-V. fremde Wagen.

In den Nachweisungen und Aufschreibungen der Wagen gemäß § 6⁴ G.-W.-V. ist für die Saarwagen stets das ganze Wort „Saar" einzutragen. Daneben ist in Spalte Bemerkungen noch die frühere Eigentumsbezeichnung anzugeben, wie dies bisher bei den auf Grund des Waffenstillstandsvertrages an die Entente abgelieferten Wagen vorgeschrieben war.

— **Erhöhung des Tarifs für Gepäckträger.** Nach einer Bekanntmachung der Eisenbahndirektion Berlin ist für die Gepäckträger ein neuer Tarif festgesetzt worden, der seit 1. d. M. in Kraft ist. Danach sind die allgemeinen Gebühren wie folgt erhöht worden. Für die Beförderung von Gepäck und Expreßgut zwischen den Fuhrwerken vor den Empfangsgebäuden und dem Gepäckabfertigungsraum einschließlich seiner Abfertigung, sowie für jeden Gang mit nicht abgefertigtem Reisegepäck und Expreßgut im Stationsbereich bis zu 15 kg 0,75 ℳ, bis zu 30 kg Gewicht 1 ℳ, bis 50 kg 1,20 ℳ, bis 75 kg 1,40 ℳ, bis zu 100 kg 1,50 ℳ, sowie für jede weiteren 25 kg ein Zuschlag von 20 ₰. Für die Beförderung von Gepäck und Expreßgut zwischen dem Bahnhof und der Wohnung bis 30 kg und eine Zeitdauer von 20 Minuten 1,50 ℳ, bei höherem Gewicht und längerer Zeitdauer nach vorheriger Vereinbarung. Für einen Gang ohne Gepäck, für das Heranholen einer Droschke usw. wird ein Betrag von 50 ₰ erhoben. Die Gebühr für die Beförderung eines Reisenden mit Krankenstuhl oder Tragebett ist für eine Zeitdauer von 20 Minuten auf 1 ℳ festgesetzt und bei einer Zeitdauer über 20 Minuten auf 1,50 ℳ. Die besonderen Gebühren, die auf den Berliner Bahnhöfen in Kraft treten, z. B. die Gebühr für die Beförderung von Gepäck zwischen der Aufbewahrung und der Abfertigung oder von der Gepäckausgabe zur räumlich getrennten Annahmestelle beträgt jetzt für Gepäckstücke bis zu 30 kg Gewicht 50 ₰; für je weitere 20 kg tritt ein Zuschlag von 20 ₰. Für die Behandlung und Lagerung des von der BzBg. angelieferten Gepäcks werden für je angefangene 24 Stunden 60 ₰ erhoben. Als besondere Gebühr wird für Beförderung von Gepäck zwischen den einzelnen Bahnhöfen, z. B. Potsdamer-, Wannsee- und Ringbahnhof, oder Lehrter Bahnhof und Lehrter Stadtbahnhof, oder Berlin Schlesischer Bahnhof Wriezener Bahnsteig einerseits und den übrigen Bahnsteigen desselben Bahnhofes andererseits bis zu 30 kg Gewicht eine Grundgebühr von 1,25 ℳ und für jede weiteren angefangenen 20 kg ein Zuschlag von 20 ₰ erhoben. Für Hilfe beim Heraussteigen aus dem Fuhrwerk und Herausnehmen des Gepäcks für die zur bahnamtlichen Abfertigung des Gepäcks notwendigen Dienstleistungen ist eine Gebühr nicht zu zahlen. Den Schluß des neuen Tarifs bildet folgende Bestimmung: Höhere als die tarifmäßigen Gebühren dürfen von den Gepäckträgern nicht gefordert werden. In Streitigkeiten über die Anwendung dieses Tarifes entscheidet der Vorsteher der Gepäckabfertigung und endgültig der Vorstand des zuständigen Verkehrsamtes.

— **Personalnachrichten.** Bei der Zweigstelle Preußen-Hessen des Reichsverkehrsministeriums sind folgende Änderungen eingetreten:

Der Eisenbahn-Verkehrsinspektor Löhr ist unter Verleihung der Stelle eines Direktionsmitgliedes bei der Eisenbahndirektion in Köln zum Regierungsrat ernannt.

Beauftragt sind: der Regierungs- und Baurat Ruge in Königsberg (Pr.) mit der Wahrnehmung der Geschäfte eines Mitglieds der Eisenbahndirektion daselbst; — die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Ruckes in Magdeburg mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstands des Eisenbahn-Betriebsamts 5 daselbst, Lewerenz in Königsberg (Pr.) mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstands des Eisenbahn-Betriebsamts 1 daselbst, Dr.-Ing. Alberty in Köln mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstands des Eisenbahn-Betriebsamt 1 in Köln-Deutz; — der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Lipschitz in Dortmund mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstands eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst.

Versetzt sind: der Regierungsrat Dr. jur. Scherler, bisher in Essen, als Mitglied der Eisenbahndiektion nach Breslau; — die Regierungs- und Bauräte Pistor, bisher in Saarbrücken, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Hannover, Hugo Pieper, bisher in Köln, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Essen, Holland, bisher in Frankenberg (Eder) als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Münster (Westf.), Arnold Eggers, bisher in Magdeburg, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Helmstedt, Kirberg, bisher in Schwiebus, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamt 2 nach Elberfeld, Conradi, bisher in Köln-Deutz, als Mitglied (uaftrw.) der Eisenbahndirektion nach Cassel, Hammann, bisher in Oppeln, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Kattowitz, Eifflaender, bisher in Luckenwalde, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Cassel, Hesse, bisher in Duisburg, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Köln, Stübel, bisher in Elberfeld, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Cassel, Goldschmidt, bisher in Magdeburg, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Königsberg (Pr.), Paul Schroeder, bisher in Duisburg, als Mitglied (auftrw.) der Stammeisenbahndirektion Saarbrücken nach Trier, Gölsdorf, bisher in Cottbus, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion Osten nach Berlin, de Neuf, bisher in Essen, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Köln, August Diedrich, bisher in Berlin, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Essen, Friedrich Müller, bisher in Stargard (Pom.), als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Limburg (Lahn), Davidsohn, bisher in Danzig, nach Berlin-Schöneberg als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte Berlin-Tempelhof, Israel, bisher in Wittenberge, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts 1 nach Göttingen, Hangarter, bisher in Opladen, und Achard, bisher in Jena, als Mitglieder (auftrw.) des Eisenbahn-Zentralamts nach Berlin, Wilhelm Günther, bisher in Glogau, nach Meiningen als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, Fillié, bisher in Breslau, zum Eisenbahn-Zentralamt nach Berlin, Wilhelm Heyden, bisher in Leipzig, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Berlin, Deppen, bisher in Betzdorf (Sieg), nach Lingen (Ems) als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst; — die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Sturm, bisher in Saalfeld, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts 3 nach Cottbus, Dörffer, bisher in Offenbach (Main), nach Friedberg (Hess.) als Vorstand des dorthin verlegten Eisenbahn-Betriebsamts 2 Frankfurt (Main), Dr.-Ing. Jänecke, bisher in Hannover, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts 3 nach Magdeburg, Bohnhoff, bisher in Saalfeld, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts nach Luckenwalde, Grabski, bisher in Rheda, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Osnabrück, Rosien, bisher in Seesen, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts nach Schwiebus, Budde, bisher in Flensburg, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Oppeln, Kado, bisher in Haiger, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Duisburg, Tils, bisher in Essen, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Duisburg, Georg Hoffmann, bisher in Saarbrücken, als Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung nach Offenbach (Main), Semmler, bisher in Hannover, als Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung nach Rheda, Metz, bisher in Dortmund, zur Eisenbahndirektion nach Köln, Grostück, bisher in Stendal, als Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung nach Flensburg; — der Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbaufaches Heinrich Meyer, bisher in Berlin, in den Bezirk der Eisenbahndirektion in Hannover; — die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Wischmann, bisher in Witten, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Stargard (Pom.), Robert Wagner, bisher in Göttingen, nach Mainz als Vorstand des Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, Usbeck, bisher in Hirschberg (Schlesien), als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Maschinenamts nach Leipzig, Stolzke, bisher in Saarbrücken, nach Betzdorf (Sieg) als Vorstand (auftrw.) des Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, Köhler, bisher in Berlin, unter Belassung in der bisherigen Beschäftigung beim Reichs-Verkehrsministerium nach Witten als Vorstand (auftrw.) eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst; — der Vorstand eines Werkstättenamts Eisenbahningenieur Martin, bisher in Schneidemühl, nach Breslau als Vorstand des Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte 3 daselbst.

Einberufen zur Beschäftigung im Reichseisenbahndienst sind: die Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbaufaches Günter Galle bei der Eisenbahndirektion in Elberfeld, Erich Zorn bei der Eisenbahndirektion

n Berlin und Kurt Herrenkind bei der Eisenbahndirektion Osten in Berlin.

Dem Präsidenten der Eisenbahndirektion Brosche in Saarbrücken, dem Ober- und Geheimen Baurat Wagner bei der Eisenbahndirektion in Breslau, den Geheimen Bauräten Traeder, Mitglied der Eisenbahndirektion in Stettin, Kiesgen und Platt, Mitglieder der Eisenbahndirektion in Cassel, Capeller, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 in Insterburg, Köhr, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 in Münster (Westf.), und Wehner, Vorstand des Eisenbahn-Werkstättenamts 2a in Berlin, den Regierungs- und Bauräten Schievelbusch, Vorstand des Eisenbahn-Werkstättenamts c in Dortmund, und Kaempf, Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts in Limburg (Lahn), und dem Baurat Gutjahr bei der Eisenbahndirektion in Münster (Westf.) ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichseisenbahndienst mit Ruhegehalt erteilt.

Dem Oberregierungsrat Eduard Grunow, bisher in Kattowitz, ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichsdienste erteilt. — Der Regierungsrat Dr. jur. Wißmann, bisher in Mainz, ist infolge Ernennung zum Ministerialrat im Reichsfinanzministerium aus dem Reichseisenbahndienst ausgeschieden. — Der Regierungs- und Baurat Ernst Schulze, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts in Helmstedt, ist gestorben.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Der neue Lokalgütertarif der Staatsbahnen.** In den letzten Tagen sind, wie wir dem „Globus“ entnehmen, die Verhandlungen mit der Verkehrskommission der Handelskammern und den Lokalbahnen wegen des neuen Lokalgütertarifes der Staatsbahnen (vgl. Nr. 72, S. 788 d. Ztg.) zum Abschluß gelangt. Es muß festgestellt werden, daß den Wünschen der Verkehrskommission der Handelskammern in weitgehendem Maße Rechnung getragen wurde, indem von geplanten Tariferhöhungen meistenteils Abstand genommen wurde. Eine wesentliche Verbilligung der Tarife, die bei den Staatsbahnen einen Ausfall von mehreren Hundert Millionen Kronen zur Folge haben wird, ist die Durchrechnung der Tarife, mit den in der Slowakei gelegenen Linien und mit der Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Ferner werden die vom Staate auf eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen in einer Gesamtlänge von 908 km in den Kilometerzeiger der Staatsbahnen eingeschlossen werden, womit eine wesentliche Verbilligung der Tarife verknüpft sein wird. Die Tarife der vom Staate für fremde Rechnung betriebenen Lokalbahnen bleiben unverändert aufrecht. Auch die Ausnahmetarife, die im Lokaltarif der Staatsbahnen erhalten sind, bleiben bis auf wenige Ausnahmen unverändert. Es sollen nämlich bloß erhöht werden:

1. Der Ausnahmetarif 1 c soll für Koks im Falle der Ausfuhr etwa um die Differenz zwischen Ausnahmetarif 1 a und A. T. 1 c erhöht werden.
2. Der Ausnahmetarif 2 a für Wegebaustoffe (Sand, Schlacken, Bruchsteine, Schotter usw.) soll unverändert bleiben. Über diesen Ausnahmetarif hat jedoch die Handelskammer in Troppau das Referat übernommen;
3. Der Ausnahmetarif 6 a für Zuckerrüben, frische und 6 b für Zuckerrübenabfälle, frische, Zuckerrübenschnitzel, Scheideschlamm der Zuckerfabrikation (Kalkschlamm, Preßschlamm, Saturationsschlamm) soll mäßig erhöht werden;
4. Der Ausnahmetarif 9 a für Stammholz zum Versägen soll ebenfalls mäßig erhöht werden;
5. Der Ausnahmetarif 20 für Steine soll von bestimmten Stationen revidiert werden;
6. Der Ausnahmetarif 22 a für Erdöl (rohes Petroleum) und der Ausnahmetarif 22 b für Petroleum, raffiniert, Mineralschmieröle und Mineralschmierfette usw. soll aufgehoben werden;
7. Alle übrigen Ausnahmetarife sowie die Exporttarife bleiben unverändert.

Schließlich darf nicht unerwähnt gelassen werden, daß eine Ermäßigung für Holzkohle aus der Slowakei geplant wird.

Ungarn.

— **Tariferhöhung.** Die am 10. August in Kraft getretene Tariferhöhung auf den ungarischen Staats- und Lokalbahnen beträgt, wie wir in Ergänzung der Mitteilung in Nr. 70, S. 770 d. Ztg. nachtragen, nur im Güterverkehr 300 %, während die Personen-, Gepäck- und Expreßguttarife nur um 200 % erhöht worden sind.

— **Fachberatungen über die Revision der Gütertarife.** In der durch den Handelsminister veranlaßten Beratung von Interessenten aus Handels- und Industriekreisen über die Wirkungen der letzten Tariferhöhungen, von der wir in Nr. 70, S. 770 d. Ztg. berichtet haben, erklärte Ministerialrat Elemér v. Mátray in seinem Vortrage, daß es Warengattungen gebe, die die Tariferhöhung von 300 % nicht vertrügen und daher einer Tarifermäßigung bedürften. Dr. Max Fenyö beantragte hierauf eine entsprechende Herabsetzung der Kohlen-, Baustoff- und Lebensmitteltarife. Desider Székely hielt es für angebracht, eine Ermäßigung der Tarife für Baustoffe an die Konsumgenossenschaften der Arbeiter durchzuführen. Emil Bacher wünschte für die Mühlen die Begünstigung der Reexpedition und Dr. Emil Mutschenbacher erachtete es für zweckmäßig, die Ermäßigung der Tarife einiger vom Standpunkte der Landwirtschaft wichtigen Gegenstände zu ermöglichen. Dr. Koloman Balkányi kam beim Vergleich der ungarischen erhöhten Tarife mit den ausländischen Tarifen zu dem Schlusse, daß die ungarische Tariferhöhung eine zu weitgehende sei; für die Herabsetzung einzelner Tarifsätze sei seines Erachtens nicht allein der Wert der Waren, sondern auch ihre wirtschaftliche Bedeutung maßgebend. Schließlich nahmen die Teilnehmer an der Konferenz einstimmig für die Vereinheitlichung der Stationsgebühren sämtlicher Budapester Bahnhöfe Stellung. Es wurde sodann einstimmig der schon früher (Nr. 70, S. 770 d. Ztg.) mitgeteilte Beschluß gefaßt, an den Handelsminister das Ersuchen zu stellen, für Halbfabrikate, Roh- und Baustoffe die gegenüber dem alten Tarif um 300 % erhöhten Frachtsätze auf nur 100—150 % herabzusetzen. Der Handelsminister, dem die hierauf bezügliche Denkschrift unterbreitet wurde, versprach diese Vorschläge in Erwägung zu ziehen.

— **Der elektrische Eisenbahnbetrieb in Szeged** mußte infolge Kohlenmangels bis auf weiteres eingestellt werden.

— **Regelung des Außenhandelsverkehrs und des Zollwesens.** Handelsminister v. Rubinek erklärte in einer mit dem Schriftleiter einer wirtschaftlichen Fachzeitschrift gepflogenen Unterredung, daß die Fragen der Aufnahme und Regelung des Außenhandelsverkehrs, ferner die der Ermöglichung einer systematischen Ein- und Ausfuhr rasch gelöst werden müßten wobei naturgemäß auch die Regelung des Zollwesens auf die Tagesordnung gestellt werden müsse. In diesem Belange müsse die Frage der Zollaufgelder und der Zollnachlässe geprüft werden. Auf diese Weise sei zu hoffen, daß die ungarische wirtschaftliche Einschaltung nach innen und nach außen das Bild ungestörter Einheitlichkeit und Festigkeit biete, was im erheblichen Maße zur Verbesserung der ungarischen Valuta beitragen würde.

— **Die Leistungsfähigkeit der Maschinenfabrik der ungarischen Staatsbahnen.** Im „Eclair“ wurde eine Unterredung mit dem Generaldirektor der Maschinenfabrik der ungarischen Staatsbahnen Rudolf Spannbauer über den gegenwärtigen Stand der Betriebe veröffentlicht. In dieser Unterredung wurde unserer Quelle zufolge auch die Frage der staatlichen Unternehmungen, die derzeit von den Franzosen zum Gegenstand des Studiums gemacht werden, aufgeworfen. Das Blatt stellt fest, daß von der vorzüglichen Lebensfähigkeit und guten Leitung der Maschinenfabrik der Staatsbahnen der Umstand beredtes Zeugnis ablege, daß der Betrieb trotz der durch die Bolschewisten hervorgerufenen Zerstörungen und eines Abgangs von 27 Millionen Kronen im Vorjahre das laufende Geschäftsjahr mit einem Gewinn von 58 Millionen Kronen abschließe. Die Rumänen und Südslawen machten in jüngster Zeit Bestellungen in der Maschinenfabrik, was deren große Überlegenheit auf dem mitteleuropäischen Markte beweise.

Uebrige europäische Länder.

— **Gute Betriebsergebnisse der schwedischen Staatsbahnen.** Der jetzt vorliegende Julibericht der schwedischen Staatsbahnen weist einen Überschuß von 6,6 Millionen Kronen bei 29,9 Millionen Einkünften und 23,3 Millionen Ausgaben aus. Das Ergebnis des Eisenbahnbetriebes für die Monate Januar bis Juli ergibt einen Überschuß von 19,2 Millionen Kronen, gegen einen Verlust von 22,5 Millionen im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Dabei ist aber zu bemerken, daß die Wirkungen der mit dem 1. Juli 1920 eingetretenen Lohnerhöhungen des ordentlichen Personals sich beim Buchabschluß für Juli noch nicht bemerkbar gemacht haben, weil diese Löhne erst im nächsten Monat verbucht werden. Weiter ist zu erwähnen, daß die vorgesehenen Lohnregelungen des außerordentlichen Personals noch nicht durchgeführt sind. Dr. S.

—**Schwedens Erfahrungen über die Kostspieligkeit des Staatsbetriebes.** In jetziger Zeit, in der der Gedanke der Sozialisierungen und Staatsbetriebe überall im Schwange ist, verdient folgende bei den schwedischen Staatsbahnen gemachte Erfahrung hervorgehoben zu werden. Im Jahre 1917 richteten die Staatsbahnen an mehreren Stellen des Landes Zentralküchen ein, um dem Eisenbahnpersonal Speisen zu möglichst niedrigen Preisen abgeben zu können. Es zeigte sich indes, daß alle Zentralküchen so betrieben wurden, daß schließlich ein Verlust von mehreren Millionen Kronen herauskam. Da es mit den schlechten Staatsbahnfinanzen natürlich nicht vereinbar war, so weiter zu hausen, beschloß man, die Zentralküchen Privatpersonen anzuvertrauen. So kam im Oktober v. J. die Zentralküche in Malmö in die Hände einer Frau, und diese setzte den Küchenbetrieb mit ungleich besserem Ergebnis fort als die Staatsbahnen. Die Zentralküche rentiert sich jetzt. Erwähnt zu werden verdient, daß bisher bei der Zentralküche gegen 40 Personen angestellt waren, während diese jetzt mit sieben Personen auskommt.

Dr. S.

— **Die Predilbahn** (vgl. Nr. 46, S. 534 d. Ztg.). Ein Vorgehen der italienischen Staatseisenbahnverwaltung, dessen Ziel zu sein schien, die in Vorbereitung begriffene Predilbahn mehr in westlicher Richtung, das heißt nach Venedig, als in östlicher, das heißt zu gunsten Triests, zu lenken, hatte, wie wir dem „Handelsmuseum“ entnehmen, in Triest und im übrigen ehemals österreichischen Küstenland große Besorgnisse hervorgerufen. Eine Abordnung von Vertretern der Triester und sonstigen küstenländischen Wirtschaftskreise ging nach Rom und erfuhr bei den maßgebenden Regierungsstellen, daß derartiges angeblich durchaus nicht geplant sei; vielmehr sei die Tätigkeit der italienischen staatlichen Eisenbahnverwaltung auf das Wohl Triests und des übrigen ehemals österreichischen Küstenlandes durchaus bedacht. Man plane sogar eine Küstenbahn von Triest nach Monfalcone, kürzere Verbindungen zwischen den beiden Triester Hauptbahnhöfen und eine neue Verbindungslinie zwischen Triest und Fiume.

— **Verkehrsstockung bei den englischen Eisenbahnen.** Daß die englischen Eisenbahnen ebenso wie die deutschen unter dem Krieg gelitten haben und unter seinen Nachwirkungen noch leiden, geht aus nachstehender Schilderung hervor, die wir dem „Engineer“ entnehmen. Der Schiffbau und verwandte Gewerbe, namentlich auch die Erzeugung von Eisen und Stahl, sind danach durch den Zusammenbruch des Eisenbahnverkehrs an der Nordostküste auf das schwerste beeinträchtigt worden. Die großen Schiffbauunternehmen am Tyne, Wear und Tees haben zahlreiche Aufträge, und alle Hellinge sind besetzt; da sie aber die nötigen Baustoffe nicht erhalten können, können sie bei weitem nicht so arbeiten, wie es ihrer Leistungsfähigkeit entspricht, und sie müssen sogar mit verkürzten Schichten arbeiten und Arbeiter entlassen. Dabei lagern in den Stahlwerken Tausende von Tonnen Stahl und diese müssen teilweise ihren Betrieb einschränken, weil es ihnen an Lagerraum für ihre Erzeugnisse gebricht. Auf diese Art entgehen dem englischen Wirtschaftsleben Werte, die, auf das Jahr umgerechnet, 725 000 t Stahl- und Eisenerzeugnisse ausmachen. Ein Schiffbau muß zuweilen wochenlang aufgehalten werden, weil einige Sonderteile fehlen, die seit Wochen fertig bei dem liefernden Werk liegen. Infolge Wagenmangels muß Roheisen der Ausfuhr überlassen werden, das im Inlande nötig gebraucht würde. Die englischen Stahlwerke sind so angelegt, daß sie mit täglicher Abförderung ihrer Erzeugnisse und täglicher Lieferung neuer Rohstoffe rechnen. Da die Eisenbahnen dieser Forderung nicht entsprechen können, leidet ihr Betrieb auf das schwerste.

Schuld an diesen mißlichen Verhältnissen ist einerseits der Wagenmangel der Eisenbahnen, andererseits aber die langsame Beförderung der Wagen von Ort zu Ort, die den Wagenmangel vergrößert. Der Grund für diese Langsamkeit der Beförderung ist aber der achtstündige Arbeitstag und die durch ihn herbeigeführte Verringerung aller Leistungen. Abhilfe könnte nur durch Arbeiten in drei Schichten geschaffen werden, aber die Durchführung einer solchen Maßnahme scheitert heute an der Arbeitsunwilligkeit, Selbstherrlichkeit und Selbstsucht der Arbeiter, die ihre eigenen mißverstandenen Interessen weit höher als das Gemeinwohl veranschlagen, dabei aber vergessen, daß nur bei gedeihlichem Wirtschaftsleben der Arbeiter auf die Dauer sein Auskommen findet. Die beteiligten Kreise der englischen Wirtschaft versuchen, das Verkehrsministerium von der großen Gefahr zu überzeugen, die mit solchen Verhältnissen verbunden ist, es will aber nicht gelingen, Abhilfe zu schaffen.

Fremde Erdteile.

— **Einführung elektrischer Zugförderung auf Kuba.** Wie die „Elektrischen Kraftbetriebe und Bahnen“ der „Electric Traction“ entnehmen, wird die Hershey-Cuban-Eisenbahn mit ihren Ausläufern nach Havanna und Matanzas, einschließlich der Nebenstrecken, für den Betrieb mit 1200 V Gleichstrom eingerichtet. Die Gesamtlänge der mit Fahrleitung versehenen Gleise von Vollspur wird rund 128 km betragen. Bisher geschieht der Betrieb mit öl- und kohlegefeuerten Dampflokomotiven von 20 bis 40 t Reibungsgewicht. Der Verkehr wird nach Ausbau der Strecken Zuckerrohr und Zucker und Stückgüter zu bewältigen haben. Außerdem sollen stündlich Triebwagenzüge zwischeu Havanna und Matanzas verkehren.

Fahr- und Speiseleitungen: Vielfachaufhängung auf Auslegern an getränkten Holzmasten — 45 m Abstand. — Letztere tragen gleichzeitig die 33 000 V-Hochspannungsleitungen aus Aluminiumseil mit Stahlseele und die 1200 V-Aluminiumspeiseleitungen.

Lokomotivpark: 7 Stück D-Lokomotiven mit 2 zweiachsigen Drehgestellen, 4 Stück 600 V-Gleichstromtreibern (Gesamtgewicht 60 t), Vielfachsteuerung, Scheeren- und Rollenstromabnehmer.

Triebwagen: 10 Stück vierachsige Personentriebwagen, drei Stück Personen- und Gepäckwagen, ein Leitungsuntersuchungswagen.

Kraftwerk: 3 Stück 2500 kVA-Drehstromturbinen, 4 Stück 600 PS-Dampfkessel mit Ölfeuerung, 3 Stück 3000 kVA-Transformatoren.

Drei Unterwerke: Das Hauptunterwerk beim Kraftwerk: 2 Stück 1000 kW 1200 V-Gleichstrom-Synchronumformergruppen, 2 Stück 1050 kVA-Transformatoren. Die beiden nach Havanna bzw. Matanzas zu gelegenen Unterwerke enthalten je eine 1000 kW-Gleichstrom-Synchronumformergruppe. Die Umformergruppen bestehen je aus zwei in Reihe geschalteten 600 V-Maschinen. In jedem Unterwerk ist noch eine 500 kW 600 V-Maschine als Bereitschaft aufgestellt. Sie kann nach Bedarf als Ober- oder Unterspannungsmaschine verwendet werden. Die beiden Außenunterwerke schalten bei Strombedarf völlig selbsttätig ein und schalten ebenso ab, wenn der Strombedarf aufhört.

— **Der Bahnbau Mexiko-Tampico** war schon vor vielen Jahren geplant und mußte zu Beginn der mexikanischen Revolution zurückgestellt werden. Die Linie sollte von Tamos an der Bahn Tampico-San Luis Potosi nach Honey, dem Endpunkt einer von der Stadt Mexiko etwa 60 km nach Nordosten führenden Bahn, gelegt werden. Doch wird jetzt eine direkte Linie Tamos-Mexiko geplant, die die Entfernung Tampico-Mexiko um etwa 200 Meilen kürzt. Die Bahn hat Höhenunterschiede von etwa 7000 Fuß zu überwinden. Die mexikanische Regierung will, wie „Die Weltwirtschaft“ dem „World“ entnimmt, den Bau jetzt wieder aufnehmen.

Bücherschau.

— **Die Ausrundung der Gefällbrüche bei Straßen und Eisenbahnen.** Von C. Zwicky, Professor an der Eidg. Technischen Hochschule. Zu beziehen durch die Buchdruckerei Vogt-Schild, Solothurn. Preis geb. 2 Fr.

Davon ausgehend, daß in den Lehrbüchern über Vermessungskunde oder über Straßen- und Eisenbahnbau der Absteckung von Kreisbögen usw. ein breiter Raum gewidmet, die Berechnung zweckmäßigster Ausrundung der Gefällwechsel aber recht stiefmütterlich behandelt, wenn nicht völlig vernachlässigt ist, hat sich der Verfasser der dankenswerten Aufgabe unterzogen, die letztere eingehender zu beandeln.

Im ersten Abschnitt sind die für die Gefällausrundung in Betracht kommenden Kurvenarten (Kreisbogen und Parabel) in vorwiegend theoretischer Hinsicht besprochen. Im zweiten ist die Berechnung eines Längenprofils durchgeführt. Das dabei befolgte Verfahren dürfte schon für die Strecken mit gleichbleibendem Gefälle einiges neue bieten, vor allem aber den Nachweis erbringen, daß bei Zugrundelegung der Parabel als Ausrundungskurve eine genaue Berechnung der Straßenkoten nicht nur theoretisch möglich, sondern auch überaus einfach durchführbar ist; diese Rechnungsart erscheint somit für die Praxis recht geeignet. Im dritten Abschnitt ist die zweckmäßige Größe des Krümmungshalbmessers einer näheren Betrachtung unterzogen.

Die in dem nützlichen Büchlein gegebenen Richtlinien werden dem Fachmanne gute Dienste leisten.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart. Am 1. Oktober 1920 ist der an der Linie Stuttgart Hbf-Eutingen zwischen den Stationen Stuttgart West und Wildpark (Haltepunkt) errichtete Haltepunkt Stuttgart Karlsvorstadt für den Personenverkehr (ausschließlich) mit den Stationen der Strecken Stuttgart Hbf.-Vaihingen (Filder) und Vaihingen (Filder)-Leinfelden-Neuhausen eröffnet. Die Entfernung beträgt: von Stuttgart West nach Stuttgart Karlsvorstadt 0,878 Kilometer, von Stuttgart Karlsvorstadt nach Wildpark (Hp.) 1,672 km, von Stuttgart Karlsvorstadt nach Vaihingen (Filder) 6,13 km.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. Oktober 1920 dem öffentlichen Verkehr übergebene 7,14 km lange vollspurige Nebenbahnstrecke Vaihingen (Filder)-Leinfelden-Echterdingen sowie die in den Betrieb der Reichseisenbahnen übernommene Nebenbahnstrecke Echterdingen-Neuhausen (Filder) der bisherigen Filderbahn sind den Vereinsbahnstrecken der Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart zugerechnet worden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 29. d. Mts. verschied nach längerem Leiden im 64. Lebensjahre der Vorstand des hiesigen Werkstättenamts a,

Herr Regierungs- und Baurat

Otto Berthold.

Wir verlieren in dem Verstorbenen einen durch Pflichttreue und Herzensgüte ausgezeichneten Mitarbeiter, dem wir stets ein ehrendes Gedenken bewahren werden.

Halle (Saale), im September 1920. (932)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Eisenbahndirektion.

2. Verlegung eines Betriebsamts.

Am 1. Oktober d. J. wird der Sitz des Betriebsamtes Frankfurt (Main) 2 nach Friedberg (Hessen) verlegt. Das jetzt mit Frankfurt (Main) 3 bezeichnete Betriebsamt erhält von diesem Tage ab die Bezeichnung „Frankfurt (Main) 2“.

Frankfurt (Main), 28. September 1920.
Eisenbahndirektion. (942)

3. Güterverkehr.

Deutscher Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft C II, Ausnahmetarife.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1920 werden im Ausnahmetarif 7 folgende Stationsfrachtsäze eingeführt:

Nach / Von	Merzdorf	Saarau
	Frachtsätze in Pf. für 100 kg.	
Feucht	479	509
Fürth (Bay.) Stb.	479	503
Heufeld	591	627
Kelheim	497	532
Raubling	591	621

München, 28. September 1920. (935)
Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium,
Zweigstelle Bayern in München.

Württ. Binnen-Gütertarif (Tfv. 39 a).

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1920 wird die Güterabfertigung Stammheim b. Ludwigsburg als Tarifstation in den Tarif aufgenommen. Die Tarifentfernungen wurden durch Anstoß von 7 km an die Tarifentfernungen für Kornwestheim gebildet.

Stuttgart, 27. September 1920. (943)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 1. Oktober 1920 ab werden im Tarifheft 4 — infolge Überganges der bisherigen Privatbahnstrecke Echterdingen-Neuhausen (Filder) an die Reichseisenbahnen — für die Stationen Bernhausen, Echterdingen und Neuhausen (Filder) neue Tarifentfernungen eingeführt. Vom gleichen Zeitpunkte wird die Station Sielmingen in den Tarif aufgenommen und der Stationsname Degerloch in Stuttgart-Degerloch geändert. Ferner werden im Tarifheft 2 vom 15. Oktober 1920 ab Entfernungen für die Stationen Ludwigshafen (Rhein) Anilinfabrik und Oppau-Edigheim eingeführt. Die bisherigen Entfernungen für die Schmalspurbahnstation Oppau-Edigheim kommen vom gleichen Tage an in Wegfall.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der früheren preuß.-hess. Staatseisenbahnen.

Breslau, den 27. September 1920. (945)
Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil II Heft C, Teilheft C II und Heft C II für den Wechselverkehr Deutscher Eisenbahnen untereinander.

Im Ausnahmetarif Nr. 7 für Eisenerze usw. sind mit sofortiger Gültigkeit die Worte: „zollinländische“, „im Zollinlande“ und „im deutschen Vereinszollgebiet“ an allen Stellen zu streichen.

Kattowitz, 29. September 1920. (944)
Eisenbahndirektion.

Badisch-Württembergischer Güterverkehr.

Auf den 1. Oktober 1920 werden die Stationen Sielmingen O R. und Stammheim bei Ludwigsburg in den Tarif einbezogen, die Entfernungen der Stationen Bernhausen, Echterdingen und Neuhausen (Filder) geändert. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 29. September 1920. (931)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Gütertarif.

Am 15. Oktober 1920 wird die pfälzische Station Ludwigshafen (Rhein) Anilinfabrik in den Tarif aufgenommen, ebenso die pfälzische Vollspurbahnstation Oppau-Edigheim unter Streichung der Schmalspurbahnstation gleichen Namens. Im Tarifheft 4 werden am 1. Oktober 1920 die Entfernungen für die Stationen Bernhausen, Echterdingen und Neuhausen (Filder) ermäßigt, ferner wird die Station Sielmingen aufgenommen, weiter wird die Gültigkeit der auf Seite 18 des Nachtrags VIII vorgesehenen „Besonderen Entfernungen“ auf die Abfertigung von schwefelsaurem Kali und Chlorkalium ausgedehnt und endlich der Name der Privatbahnstation Degerloch in Stuttgart-Degerloch geändert.

Am Tage der Betriebseröffnung, voraussichtlich 1. November 1920, werden die Stationen der Nebenbahn Mansfeld-Wippra des Direktionsbezirks Magdeburg sowie der Nebenbahn Weidhausen (S. Cobg.)-Neustadt (S. Cobg.) des Direktionsbezirks Erfurt in die Tarifhefte 1, 2 und 4 aufgenommen.

Erfurt, den 1. Oktober 1920. (946)
Eisenbahndirektion.

Niederländisch-čechoslovakischer Güterverkehr.

Kundmachung über den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der niederländischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der čechoslovakischen Eisenbahnen anderseits. Gültig vom 8. Oktober 1920. Der direkte Güterverkehr zwischen Stationen der niederländischen Eisenbahnen und Stationen der čechoslovakischen Eisenbahnen wird unter folgenden Bedingungen aufgenommen: 1. Als Vertragsrecht gilt der Eisenbahngütertarif, Teil I, Abteilung A für den Internationalen Tarifverband, gültig vom 1. September 1914, sofern nachstehend nicht besondere Bestimmungen vorgesehen sind. Die Sendungen sind mit internationalen Frachtbriefen aufzugeben. 2. Die vom Absender in den Frachtbrief einzutragenden Angaben und Erklärungen sind bei Anwendung einer in der Čechoslvakei landesüblichen nichtdeutschen oder der französischen Sprache vom Absender in die deutsche Sprache zu übersetzen. 3. Die deutsch-niederländische und die deutsch-čechoslovakische Grenzübergangsstation, über die das Gut befördert werden soll, sind vom Absender im Frachtbrief vorzuschreiben. Frachtbriefe ohne diese Vorschrift werden zurückgewiesen. 4. Die Frachten und sonstigen Gebühren wer-

den berechnet: a) für die Strecke zwischen der čechoslovakischen Versand- oder Empfangsstation und der deutsch-čechoslovakischen Grenzübergangsstation auf Grund der Lokal- und Verbandstarife der čechoslovakischen Eisenbahnen, und b) für die Strecke zwischen der deutsch-čechoslovakischen Grenzübergangsstation und der niederländischen Empfangs- oder Versandstation auf Grund der Bestimmungen für den Deutsch - Niederländischen Verbands-Güterverkehr. 5. Für die Frachtberechnung ab der deutsch-čechoslovakischen Grenzübergangsstation sind die am Tage des Übergangs gültigen Tarife und Bestimmungen maßgebend. 6. Nachnahmen werden nur in der Währung des Versandlandes zugelassen. 7. Den reglementarischen Lieferfristen sind bis auf weiteres die in der Cechoslovakei, die in Deutschland für den Verkehr mit dem Auslande, sowie die in den Niederlanden geltenden besonderen Zuschlagsfristen zuzurechnen. 8. Die Umrechnung der Frachten und sonstigen Gebühren sowie der Nachnahmen erfolgt zu dem am Tage der Umrechnung geltenden von der Eisenbahn festgesetzten Umrechnungskurse. 9. Leer zurückgehende Privatspezialwagen (Kessel- [Zisternen-, Reservoir-, Bassin-, Topf-] Wagen) werden auf dem Wege, den sie beladen zurückgelegt haben, innerhalb zweier Monate frachtfrei befördert. Die Beförderung leerer Privatspezialwagen (Kessel- [Zisternen-, Reservoir-, Bassin-, Topf-] Wagen) nach einer Station zur Beladung ist zulässig. Sie erfolgt unter gewissen Bedingungen frachtfrei; diese Bedingungen sind bei den Dienststellen zu erfahren. Die Privatspezialwagen sind mit internationalem Frachtbrief aufzugeben. (933)

Dresden, den 28. September 1920.
Eisenb.-Gen.-Dir.,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Ab 1. Oktober 1920 wird die württembergische Station Stammheim bei Ludwigsburg mit den um 7 km erhöhten Entfernungen der Station Kornwestheim in den Tarif einbezogen. (936)

München, 27. September 1920.
Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern.

Wechselverkehr Sachsen-Württemberg, Tarifheft 11 B.

Am 1. Oktober 1920 wird die Station Sielmingen einbezogen. Gleichzeitig treten im Verkehr mit den Stationen Bernhausen, Echterdingen und Neuhausen (Filder) Entferrungsänderungen ein. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und aus dem Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen zu ersehen. (939)

Dresden, am 29. September 1920.
Eb.-Gd., als geschäftsf. Verw.

Württembergischer Binnengüterverkehr, Tfv. 39 a.

Gemeinsames Heft A für den Wechselgüterverkehr deutscher Eisenbahnen, Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1920 an wird als Vorbemerkung zum Abschnitt C Besondere Bestimmungen zum Nebengebührentarif im württemb. Binnengüterverkehr und auf Seite 32 unter Ziffer 4 als dritter Absatz im Gemeinsamen Heft A die Bestimmung aufgenommen, daß auf den bisherigen württembergisch - badischen Gemeinschaftsstationen Bad Mergentheim, Jagstfeld, Mengen, Mühlacker und Sigmaringen der Nebengebührentarif der Reichseisenbahnen, württembergisches Netz, auf den Stationen Bretten, Eppingen, Immendingen, Osterburken, Pforzheim, Pfullendorf, Schiltach und Villingen der Nebengebührentarif der Reichseisenbahnen, badisches Netz gilt. Soweit hierdurch Erhöhungen eintreten, gelten sie erst vom 1. Dezember 1920 an. Nähere Auskunft erteilt unser Tarifbureau. (938)

Stuttgart, den 27. September 1920.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Pfälzisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. August 1916.

Ab 15. Oktober 1920 werden die Stationen Ludwigshafen (Rhein) Anilinfabrik und Oppau-Edigheim Vollspurstation in den Tarif einbezogen.

Die Entfernungen bilden sich wie folgt:

Ludwigshafen (Rhein) Anilinfabrik Bes. Anstoß von 8 km, Oppau-Edigheim Anstoß von 6 km an die Entfernungen für die Station Oggersheim.

Vom gleichen Zeitpunkte ab ist die Schmalspurstation Oppau-Edigheim mit den auf den Seiten 49—114 des Haupttarifes sowie den Seiten 3—4 des Nachtrages I, Seite 7 des Nachtrages II und Seite 10 des Nachtrages III enthaltenen Angaben der Dienstbeschränkung und Entfernungen zu streichen.

München, 28. September 1920. (934)
Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil I, Abt. B. Einführung eines Nachtrages II.

Mit Gültigkeit vom 5. Okober 1920 tritt zum vorbezeichneten Tarife ein Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält Änderungen und Ergänzungen der Abschnitte A—E des oben genannten Tarifes (unter Einbeziehung auch der seit 10. Juni 1920 bereits in Kraft getretenen Änderungen und Ergänzungen).

Dieser Nachtrag ist durch Vermittlung der gesellschaftlichen Stationen, sowie durch die Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien, I., Biberstraße 16, zum Preise von 5 österreichischen Kronen für das Stück zu beziehen.

Wien, am 30. September 1920. (940)
Z. 95 507/I a.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif, Teil III (Spezialtarif Nr. 1 für die Beförderung von Getreide usw.) und Teil IV (Spezialtarif Nr. 2 für die Beförderung von Holz). Änderung von Gebühren.

Die im Lokalgütertarif Teil I, Abt. B, laut des vom 5. Oktober 1920 gültigen Nachtrages II zu diesem Tarife in den Abschnitten B (Bestimmungen für die Beförderung von Gütern in Schleppladungen) und D (Nebengebühren) durchgeführten Änderungen und Ergänzungen von Bestimmungen und Gebühren gelten in gleicher Weise auch hinsichtlich der in den oben angeführten Tarifen enthaltenen betreffenden Bestimmungen und Gebühren.

Hinsichtlich des Lokalgütertarifes Teil III (Spezialtarif Nr. 1 für die Beförderung von Getreide) sind ferner für die Zeit bis auf weiteres bzw. bis zur Durchführung im Tarifwege noch folgende Änderungen durchgeführt:

Abschnitt V des Tarifes.

Punkt 5. Die Vermittlungsgebühr wird ohne Ersatz aufgehoben.

Punkt 11. Die Gebühr für die Ausführung nachträglicher Verfügungen bei Schleppladungen beträgt 10 österr. bzw. ungar. Kronen pro Schlepp in der Währung des Ortes der Durchführung der Verfügung.

Punkt 13. Die Expeditionsprämie beträgt:

a) im Verkehr nach Obernzell oder Passau 50 ₰ für 100 kg,
b) im Verkehr nach Regensburg oder Deggendorf 100 ₰ für 100 kg.

Punkt 16. Die Gebühr für die Benützung von Trichterwagen wird, soweit Trichterwagen beigestellt werden, hierfür fallweise festgesetzt.

Punkt 17. Die Gebühr für die Begleiter von Schleppladungen beträgt 10 ₰, 30 österr. bzw. ungar. Heller, 12 čsl. Heller, 10 Para, 12 Bani, 12 Stotinki bzw. 2 Centimes Schweizer Währung für je 100 kg des der Frachtberechnung für die Ladung zugrunde gelegten Gewichtes in der Frachtsatzwährung.

Punkt 18. Die Elevator-Kontrollgebühr beträgt 20 ₰, 20 österr. bzw. 20 ung. Heller für 100 kg in der Währung des Ortes der Leistung.

Im Übrigen gelten hinsichtlich der vorstehend angeführten Punkte die Bestimmungen des Lokalgütertarifes Teil III.

Wien, am 30. September 1920. (941)
Z. 95 507/I a.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. treten mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde für das Gebiet der Freien Stadt Danzig folgende Änderungen ein:

1. Auf Seite 37 des Gütertarifs Teil II, Heft C I b ist nachzutragen Danzig-Neufahrwasser-Freibezirk (Frst. Dz.). Neben der tarifmäßigen Fracht für Danzig-Neufahrwasser-Freibezirk wird eine Zuschlagsfracht von 20,00 ℳ für jeden Wagen erhoben.
2. Auf Seite 53 desselben Tarifs sind die Bestimmungen für Danzig zu streichen und dafür zu setzen:
   Überfuhrgebühren.
   Zwischen den Danziger Bahnhöfen erfolgt die Beförderung sowohl bei Weiterbeförderung, als auch ohne Weiterbeförderung zu den Frachtsätzen des gewöhnlichen Tarifs für eine Mindestentfernung von 10 km.
3. An Stelle der auf Seite 5 des Gütertarifs, Teil II, Heft A, Anhang 6 unter II, IV und V vorgesehenen Gebühren wird eine Stellgebühr bzw. Umstellgebühr von 5 ℳ für den Wagen erhoben.

Danzig, 23. September 1920. (937)
Eisenbahndirektion für das Gebiet der Freien Stadt Danzig.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 74 | Berlin, den 9. Oktober 1920 | LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen,** beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 16 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 80 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 90 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 74. Berlin, den 9. Oktober 1920. LX. Jahrgang.

Inhalt:

Die neue Besoldungsordnung der Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen.

Von Dr. Otto Pauk, Wien.

Die Dienstanweisung des Staatsamtes für Verkehrswesen vom 23. August 1920, Z. 28421, verlautbart im 48. Stücke des Amtsblattes dieser Behörde, bringt für die Bediensteten der Staatsbahnen eine neue Besoldungsordnung zur Einführung, die dieser für das wirtschaftliche Gedeihen des Staatswesens wichtigen Angestelltengruppe in Verbindung mit den auf absehbare Zeit nicht vermeidlichen Zulagen zur Erleichterung der Lebensführung während der Dauer der außergewöhnlichen Verhältnisse ein ausreichendes Diensteinkommen sichert und damit hoffentlich für lange Zeit eine Bewegung unter den Staatsbahnbediensteten zur Ruhe bringt, die, von der allgemeinen Notlage ausgehend, nach und nach zu Bestrebungen und Forderungen auswuchs, die eine gedeihliche Verwaltung dieses staatlichen Verkehrsunternehmens auf die Dauer unmöglich machten.

In dieser Neuordnung vollzieht sich eine gründliche Abkehr von den früheren Anordnungen auf dem Gebiete des Besoldungswesens, da die neue Besoldungsordnung nicht nur Art und Höhe der bisherigen Entlohnung sehr wesentlich ändert, sondern auch in den Grundlagen des Besoldungswesens, nämlich in der Gliederung des Personals, eine vollständige Umgestaltung vornimmt, die dazu angetan ist, die Personalwirtschaft in diesem Zweige des Staatsdienstes in ganz neue Bahnen zu lenken.

Die Besoldungsneuordnung ist das Ergebnis engster Zusammenarbeit zwischen der Personalvertretung und der Verwaltung, der dabei die schwierige Aufgabe zufiel, die vielfach grundstürzenden Pläne einzelner Angestelltengruppen auf ein dem dienstlichen Wohle entsprechendes Maß zu bringen. Wenn die hier und da unüberbrückbar scheinenden Gegensätze zwischen den Angestellten und der Verwaltung in befriedigender Weise überwunden werden konnten, so ist dies wohl ein Verdienst des derzeitigen Staatssekretärs für Verkehrswesen Dr. Karl Pesta, der vormals als Departementvorstand im Staatsamte für Verkehrswesen durch Ausarbeitung der Leitsätze die Anregung zu dem bedeutsamen Werke gegeben und dieses bis zu seiner Vollendung werktätig gefördert hat.

Der besseren Übersicht halber sei eine Betrachtung über die früheren Besoldungsverhältnisse vorausgestellt.

Die Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen waren in Anlehnung an die für den Zivilstaatsdienst im engeren Sinne geltende Personalgruppierung in Beamte, Bahnoffiziantinnen, Unterbeamte und Diener einerseits, in Hilfsbedienstete anderseits gegliedert. Erstere waren unwiderruflich (definitiv) angestellt, letztere waren kündbar. Innerhalb der Gruppe der Beamten bestanden vier nach dem Grade der Vorbildung, jedoch ohne Rücksicht auf die Art der Verwendung geschiedene Untergruppen (Status I, II a, II b und III), unter denen der Status I die Beamten mit vollständiger Mittelschul- und Hochschulbildung (juristischen und technischen Studien), der Status II a die Beamten mit vollständiger Mittelschulbildung und einem Hochschulkurse (für Landvermessung), der Status II b die Beamten mit lediglich abgeschlossener Mittelschulbildung und der Status III die Beamten mit geringerer Vorbildung umfaßte. Überdies waren die Beamten in sieben Dienstklassen (X—IV) eingeteilt. Die Unterbeamten gliederten sich in drei Untergruppen mit 32 Verwendungsklassen, die Diener in drei Untergruppen mit 40 Verwendungsklassen. Zu den Unterbeamten zählten unter anderen die Werkmeister, Maschinenmeister, Bahnmeister, Brückenmeister, Signalmeister, Zugrevisoren, Lokomotivführer, Stationsmeister, Kanzleiexpedienten, Beleuchtungsmeister, Magazinmeister, Oberkondukteure (Zugführer), Verschubmeister; zu den Dienern gehören die Brückenschlosser, Drucker, Lokomotivführeranwärter, Kanzleigehilfen, Magazinaufseher, Bahnrichter, Kondukteure, Stationsaufseher, Blocksignaldiener, Wagenschreiber, Werkmänner (Handwerker), Stationsdiener, Ladescheinschreiber, Lampisten, Kanzleidiener, Bahnwärter u. a. mehr. Bahnoffiziantin war die dienstliche Bezeichnung für die in verschiedenartigen Verwendungen stehenden weiblichen Bediensteten. Die Gruppe der Hilfsbediensteten, enthielt einerseits die Anwärter für die früher genannten Gruppen der unwiderruflich angestellten Bediensteten, die unter der Sammelbezeichnung „statusmäßig eingereihte Bedienstete“

zusammengefaßt waren, anderseits die große Zahl der im Staatseisenbahndienst beschäftigten Arbeiter.

Die Besoldung der statusmäßig eingereihten Bediensteten bestand aus dem Gehalte und dem nach Hundertteilen vom Gehalte bemessenen Ortszuschlag, für den fünf Abstufungen (100 %, 85 %, 70 %, 55 %, 40 %) vorgesehen waren. Daneben wurden Teuerungszulagen gewährt, die für alle Bediensteten und Hilfsbediensteten in derselben Höhe gehalten und nur nach den örtlichen Verhältnissen abgestuft waren. Die Bestimmungen über die Bemessung des Ortszuschlages und über das Ausmaß der Teuerungszulagen sind in die neue Besoldungsordnung übernommen worden.

Für Beamte betrug der Anfangsgehalt 4000 K., der höchst erreichbare Gehalt 24 000 K. Die Gehaltsansätze in den einzelnen Dienstklassen waren für die oben erwähnten vier Untergruppen (Status) der Beamten gleich, die Aufrückungsmöglichkeiten in höhere Bezüge dagegen je nach der Zugehörigkeit zu einem der vier Status verschieden. Bezugserhöhungen innerhalb einer Dienstklasse geschahen im Wege der Zeitvorrückung, der Aufstieg in die nächsthöhere Dienstklasse vollzog sich im Wege der Zeitbeförderung. Für Beamte in besonderer Verwendung war auf Grund von Stellensystemisierungen die Möglichkeit vorgesehen, über den Rahmen der Zeitbeförderung hinaus rascher in höhere Dienstklassen zu gelangen.

Die Zugehörigkeit der Unterbeamten und Diener zu einer der drei Untergruppen kam in der Höhe der Anfangsgehalte und bei den Unterbeamten auch in der Höhe des erreichbaren Endgehaltes zum Ausdruck. Die Anfangsgehalte der Unterbeamten betrugen 3600 und 3200 K., die der Diener 2800 und 2600 K.; die Endgehalte der Unterbeamten waren mit 7600, 7200 und 6400 K. festgesetzt, während für die Diener die Endgehaltsgrenze durch die bis zur Erreichung des 35. Dienstjahres zweijährig anfallenden Vorrückungsbeträge gegeben war.

Die Ergänzung des Standes der Staatseisenbahnbediensteten vollzog sich aus den Reihen der Hilfsbediensteten, wobei das Ausmaß der Jahre, die der Anstellungswerber vor der Festanstellung im Staatseisenbahndienste verbringen mußte, je nach dem vorhandenen Bedarfe in den einzelnen Verwendungsgruppen stark verschieden war. Für einzelne Dienergruppen war die Möglichkeit des Überganges in Unterbeamtengruppen vorgesehen, der sich gewöhnlich selbsttätig bei Erreichung einer bestimmten Gehaltsstufe vollzog. Ebenso ist — in größerem Umfange allerdings erst in jüngster Zeit — den Unterbeamten der Übergang in die Beamtengruppe des Status III eröffnet worden. Der Übergang der Beamten eines niedrigeren Status in einen höheren war ohne Erfüllung der Vorbildungsbedingungen ausgeschlossen.

Da der Übergang aus einer niederen in eine höhere Gruppe nicht notwendigerweise mit einem Wechsel der bisherigen Verwendung verbunden war, ergab sich als selbstverständliche Folge, daß Bedienstete den gleichen Dienst versahen, obzwar sie nach Einkommen und äußeren Kennzeichen verschiedenen Gruppen angehörten. Dies stellte aber durchaus keinen Ausnahmefall vor, sondern war eine häufig zu beobachtende Erscheinung. Wenn nun auch die Eigenart des Eisenbahnbetriebes, der oft wechselnde Geschäftsumfang eine scharfe Abgrenzung der Verrichtungen, die von einer niederen Bedienstetengruppe und die von einer höheren Gruppe zu versehen sind, nicht immer zuläßt, wurde die wahllose Verwendung der Bediensteten doch zu weit getrieben. Abgesehen von dem Falle des Aufrückens in eine höhere Gruppe stand diese Tatsache vielfach mit dem Überwiegen von hochwertigen Kräften im Zusammenhange, die mangels geeigneter Verwendungsmöglichkeiten oftmals tief unter ihrer Vorbildung beschäftigt wurden. Eine besondere Verschärfung hat aber dieses unleugbare Mißverhältnis dadurch erfahren, daß die Verwaltung infolge des während des Krieges eingetretenen Personalmangels in Dienstesverrichtungen, die bisher vorwiegend von Bediensteten höherer Gruppen versehen wurden, niederes Persona[l] einstellen mußte. Während aber die Bediensteten der höhere[n] Gruppen trotz der minderen Verwendung an den geldliche[n] Vorteilen, die ihnen aus der nach dem Vorbildungsgrade bestimmten Gruppenzugehörigkeit erwuchsen, weiter teilnahmen, blieb den Bediensteten der niederen Gruppen, die durch erfolgreiche Verwendung auf wichtigen Stellen ihre besonder[e] Befähigung hinreichend bewiesen hatten, der als Anerkennung hierfür begehrte Aufstieg in höhere Gruppen versagt. Diese[s] ungesunde Verhältnis wurde allenthalben als ungerecht und drückend empfunden und bildete für die Bedienstetenschaf[t] den Anlaß zu fortwährender Unruhe und zu beständiger Unzufriedenheit.

Die darauf zurückzuführenden Bestrebungen der Bediensteten nach Ermöglichung des Aufstieges in besser entlohnte Gruppen bewegten sich vor dem Kriege und noch während desselben in verhältnismäßig eng gezogenen Grenzen. Seit der staatlichen Neuordnung sind sie jedoch — begünstigt durch die wirtschaftliche Notlage der Bediensteten — mit solcher Stärke und in solchem Umfange hervorgetreten, daß die Staatseisenbahnverwaltung, wollte sie die stetige Entwicklung der personalwirtschaftlichen Verhältnisse nicht immer wieder von neuem gefährdet sehen, sich wohl oder übel zu einer von Grund auf einsetzenden Neugestaltung des ganzen Besoldungswesens entschließen mußte.

Die neue Besoldungsordnung, die mit Rückwirkung vom 1. Januar 1920 in Kraft tritt, baut die Entlohnung der Bediensteten auf der Verwendung und dem Werte der Dienstesverrichtung auf. Sie bricht mit der bisherigen Gliederung der Bediensteten in Beamte, Bahnoffiziantinnen, Unterbeamte und Diener und kennt nur noch angestellte Beamte, worin alle unwiderruflich angestellten Bediensteten inbegriffen sind, Beamtenanwärter, d. s. die in den dauernden Personalbedarf fallenden und zur Ergänzung desselben aufgenommenen Hilfsbediensteten, und schließlich nichtständige Hilfsbedienstete, die für einen bestimmten, in der Regel zeitlich begrenzten Zweck oder zur Bewältigung eines größeren vorübergehenden Geschäftsandranges aufgenommen werden müssen. Die angestellten Beamten werden nach ihrer Dienstesverrichtung, nach der für diese erforderlichen Vor- und Ausbildung, nach der mit ihr verbundenen Verantwortlichkeit und nach der Gefährdung der Sicherheit des Lebens und der Gesundheit bei Ausübung des Dienstes in 19 Verwendungsgruppen eingeteilt. Die Aufzählung der eisenbahndienstlichen Verrichtungen und ihre Zusammenfassung nach Verwendungsgruppen ist in einer Beilage zur neuen Besoldungsordnung enthalten, deren Inhalt, im wesentlichen unverändert, hier wiedergegeben wird.

Verwendungsgruppe 1: Gewöhnliche Arbeiten im Bau- und Bahnunterhaltungsdienste, Bahnhofshilfsdienste (Beleuchten, Wagenreinigen, Türsteherdienst, Botengänge, Reinigung u. dgl.); Güterschuppenhilfsdienste unter einfachen Verhältnissen (Ladearbeiten, Botengänge, Reinigungsarbeiten und dergleichen); Hilfsdienste in Vorratslagern; Arbeiten gewöhnlicher Art im Zugförderungs-, Werkstätten-, Beleuchtungs- und Schiffahrtsdienste; Kanzleihilfsdienst (handliche Verrichtungen aller Art wie z. B. Übertragen von Geschäftsstücken, Reinigen und Beheizen von Kanzleien, Führung einfacher Vermerkbücher, Überwachen des Gebäudeeinganges u. dgl.); Bedienung der Fernsprechwerke in kleinen Schaltungsstellen; Schreiberdienst; Wachdienst.

Verwendungsgruppe 2: Bahnunterhaltungsarbeiten, die besondere Fertigkeiten und Kenntnisse erfordern (Nageln, Dexeln, Abbinden des Oberbaues nach gegebenen Weisungen, Leitung der Bahnwagenfahrten); Haltestellendienst, Streckenbegehung, Zugmeldedienst, Schrankendienst; Dienst des Beamten im niederen Bahnunterhaltungsdienste, der dauernd zur Vertretung in verschiedenen Dienstesverrichtungen desselben oder eines anderen Dienstzweiges verwendet wird; Verpacken

ıd Sichten von Vorratsgütern, Reinigen von Arbeitsmaschi- ›n und Betrieben, Reinigen, Zerlegen und Zusammensetzen ›n Bestandteilen der Sicherungsanlagen und Signaleinrich- ngen; Entseuchungsdienst; Güterschuppenhilfsdienst unter :hwierigen Verhältnissen; Personenkassendienst in einfach- en Verhältnissen (beispielsweise in gewissen Stadtbahnhalte- ellen); Halte- und Ladestellendienst in einfachen Verhältnis- ›n; Hilfsverrichtungen im Abfertigungs-, Einnahmenverrech- ungs- und Kassendienste und Aushilfe im Telegraphen- Fernschreib-)dienste; Hilfsdienste bei der Güterauf- nd -abgabe (Gewichtsfeststellung, Bezetteln, Verbleien, nfertigen der Verladepapiere usw); Telegraphen- Fernschreib-)dienst in einfachen Verhältnissen; Wagenauf- hreibdienst; Beleuchtungsdienst in Wagenwechselbahnhöfen; Veichenstellerdienst und Stellwerksdienst in einfachen Ver- ältnissen; Kohlenladen, Kohlenlöschen, Lokomotivaus- raschen, Putzgrubenreinigen, Wagenschmieren und andere öher zu bewertende Arbeiten im Zugförderungsdienste; Ver- ackungsarbeiten im Vorratslager und Werkstättendienste.

Verwendungsgruppe 3: Weichenstellerdienst bei nunterbrochenem Zug- und Verschubverkehre; Bahnsteig- chaffnerdienst in größeren, ausdrücklich festgesetzten Bahn- öfen; Halte- und Ladestellendienst unter erschwerten Ver- ältnissen (größerer Personenverkehr, Ladegleis- oder größe- er Stadtverkehr); Pumpenwärterdienst; Betätigung künst- icher Kohlenverladevorrichtungen, Bedienung elektrischer ägen, Anbrennen von Lokomotiven, Lokomotivbegleitungs- und Verschubdienst im Heizhausbereiche; Verwaltungshilfsdienst n den ausführenden Dienstzweigen (Mitwirkung bei Verrich- ungen des Verwaltungs- und Rechnungsdienstes und bei der Dienstgüterverwaltung unter Aufsicht und Leitung); Führung iner Gruppe von Hilfsarbeitern; Wartung von Standkesseln Stabilkesselheizer); Hausaufsicht in großen Amtsgebäuden.

Verwendungsgruppe 4: Wartung elektrischer Spei- cher; Verschubdienst; Dienst des Zugbegleiters (bei Güter- zügen); Dienst des Matrosen; Verwaltungshilfsdienst in den Di- rektionen und den Nebenstellen des Staatsamtes für Verkehrs- wesen (Mitwirkung in den Fachabteilungen und in den Direk- tionskassen unter Aufsicht und Leitung); Kanzleidienst im Verwaltungsdienste (Sichten und Verteilen des Einlaufs, Füh- rung der Geschäftsbücher, Veranlassen der Reinschriftanfer- tigung, Kurzschrift und Maschinenschreiben nach Ansage); Rechnungshilfsdienst im Verwaltungsdienste (Mitwirkung in den Rechnungsabteilungen und Rechnungsgruppen der Fach- abteilungen sowie in der Gruppe für Ökonomatangelegen- heiten unter Aufsicht und Leitung); einfacher Zeichnerdienst (Übertragen von Plänen und Zeichnungen); Kraftwagen- lenkung.

Verwendungsgruppe 5: Dienst des Dolmetsch; Dienst des Lokomotivheizers; Aufsicht beim Anheizen und In- dienststellen der Lokomotiven; Platzaufsicht; Maschinenarbei- ten, handwerksmäßige Verrichtungen ohne Nachweis des er- lernten Handwerkes (angelernte Arbeiter); Dienst des Schiffs- heizers; Bedienung der Fernsprechwerke in gößeren Schal- tungsstellen.

Verwendungsgruppe 6: Dienst des Bahnrichters mit fachlicher Vor- und Ausbildung; Kraftdraiswagenführung; Personen- und Gepäckskassendienst in einfachen Verhältnissen; Verschubleiterdienst (Durchführen von Verschiebungen nach Weisung des Fahrdienstleiters oder Verschubmeisters, Beauf- sichtigen der unterstellten Verschieber); Weichenstelleraufsichtsdienst, Stellwerkdienst bei ununterbrochenem Zug- und Verschubverkehre; Wagendienst in großen und mittleren Dienststellen (Durchführen der auf den Wagendienst bezüg- lichen schriftlichen Arbeiten unter Leitung des Dienstvor- standes oder Wagenbeamten, Verwendung im Wagenauf- schreibedienste); Leitung kleinster Bahnämter ohne Zugab- fertigung; Telegraphen-(Fernschreib-)dienst unter schwierigen Verhältnissen (in Befehlbahnhöfen auf Betriebslinien und bei Verwaltungsbehörden); Schaffnerdienst (Zugbegleiterdienst bei personenführenden Zügen); Triebwagenführerdienst; Maschinenwartung in großen Wasserversorgungsanlagen und in sonstigen Maschinen- und Schalttafelanlagen; Dienst des zweiten Steuermannes und Fährmannes (Trajektkahnführers); alle handwerksmäßigen Verrichtungen; Verwaltungshilfs- dienst in allen Dienstzweigen (Mitwirken bei Versehung des Verwaltungs- und Rechnungsdienstes und bei der Dienstgüter- verwaltung); Verwaltungshilfsdienst in der obersten Ge- schäftsleitung (Mitwirken in den Geschäftsabteilungen des Staatsamtes für Verkehrswesen unter Aufsicht und Leitung).

Verwendungsgruppe 7: Dienst des Signalschlossers; Zeichnerdienst (technischer Hilfsdienst z. B. Mitwirken bei Ge- ländeaufnahmen, Hilfsarbeiten bei Bauentwürfen, bei Auf- stellung von Kostenvoranschlägen u. dgl.); Fahrdienstleitung in Bahnhöfen mit einfachen Verkehrsverhältnissen, und zwar in Verbindung mit sonstigen Verrichtungen des Bahnhofsdien- stes; Abfertigungs-, Frachtberechnungs-, Verrechnungs-, Güter- kassendienst und Zolldienst in einfachen Verhältnissen; Fern- schreibdienst bei Hugheswerken und Telegraphenaufsichts- dienst; Verschubmeisterdienst (Überwachen und Leiten der Verschiebungen, Regeln des Verschubdienstes nach Weisung des Fahrdienstleiters); Leitung des Wagen- dienstes in Bahnhöfen mit einem größeren Wagenum- satze; Güterschuppenführung (Übernehmen der Sendun- gen zur Beförderung, Einlagern, Verladen, Ausfol- gen der Güter, Güterübergangsdienst); Dienst des Gepäck- und Güterschaffners; Dienst des Zugführers; Wagenuntersuchungs- dienst; Führung einer Gruppe von Handwerkern; Vorratslager führung (Übernehmen, Lagern und Ausgeben von Dienst- gütern, Führen von Aufschreibungen über den Vorratsstand u. dgl.); Dienst des Hafenmeisters; Dienst des Steuermannes; Dienst des Schiffskassenführers.

Verwendungsgruppe 8: Bahnmeisterdienst; Brücken- meisterdienst; Dienst des Rechnungsführers in kleinen Dienst- stellen des Bau- und Bahnunterhaltungs- und Signalwerkstät- tendienstes; Dienst des Signalmeisters; Leitung kleinster Bahnämter (VI); Vertretungsbeamte des Bahnhofsdienstes für die Verwendungsgruppen 7, 8 und 9; Güterschuppenführung (leitende Beamte); Dienst des Lokomotivführers; Maschinen- meisterdienst und Leitung kleiner Heizhausnebenstellen; Dienst des Werkmeisters; Vorratslagerführung (leitende Be- amte); Dienst des Schiffsmaschinenführers; Dienst des Schiffsführers; Dienst des Wagenwartes (Wagenrevisors); Dienst des Aufsichtsschaffners (Zugrevisors) und des Schulungszugführers; Leitung der Abteilungskanzleien in den Staatsbahndirektionen und den Nebenstellen des Staatsamtes für Verkehrswesen; Dienst des Gruppenführers im Hilfs- ämterdienste des Staatsamtes für Verkehrswesen.

Verwendungsgruppe 9: Dienst des Bahnmeisters auf Strecken mit schwierigen Verhältnissen; Dienst des Brückenmeisters auf Strecken mit schwierigen Verhältnissen; Dienst des Signalmeisters auf Strecken mit schwierigen Ver- hältnissen; Personen- und Gepäckkassendienst in Kassen mit schwierigen Verhältnissen; Fahrdienstleitung in mittleren Bahnhöfen mit schwierigen Verkehrsverhältnissen; Güter- kassen- und Rechnungsdienst; Leitung kleiner Bahnämter (V); Dienst des Staatsbahnvertreters in Anschlußbahnhöfen mit Ausnahme der besonders wichtigen; Maschinenmeisterdienst und Leitung kleiner Heizhausnebenstellen auf Stellen mit schwierigen Verhältnissen; Dienst des Werkmeisters auf Stellen mit schwierigen Verhältnissen; Verwaltungs- dienst in den Dienstzweigen des ausführenden Dienstes (rechnungsmäßige Gebarung mit Dienstgütern, Bearbei- tung der persönlichen Angelegenheiten der Bediensteten usw.); Leitung der Hauptkanzleien in den Staatsbahn- direktionen und Nebenstellen des Staatsamtes für Verkehrswesen; Verwaltungshilfsdienst in der obersten Geschäftsleitung (fachliche Mitwirkung in den Ge-

schäftsabteilungen des Staatsamtes für Verkehrswesen); Rechnungsdienst in den Rechnungsabteilungen des Staatsamtes für Verkehrswesen.

Verwendungsgruppe 10: Dienst des Rechnungsführers in großen Dienststellen des Bau- und Bahnunterhaltungs- und Signalwerkstättendienstes; Fahrdienstleitung in mittleren Dienststellen mit schwierigen Verhältnissen in Verbindung mit sonstigen Verrichtungen des Bahnhofsdienstes, Fahrdienstleitung in großen Dienststellen; Frachtberechnungsdienst unter schwierigen Verhältnissen; Dienst der leitenden Beamten der Geschäftsgruppen für Rechnungslegung, Bediensteten-, Wohlfahrts- und Fahrtbegünstigungsangelegenheiten, für die Gebarung mit Vorrats- und Ausrüstungsgegenständen und für Verdienstabrechnung im Zugförderungs- und Werkstättendienste; mittlerer fachtechnischer Dienst unter Aufsicht und Leitung; Leitung der Fahrkartendruckerei.

Verwendungsgruppe 11: Leitung des Wagenverkehrs in den größten Bahnbetriebsämtern; Dienst des Schul- und Erhebungsbeamten im Bahnhofsdienste; Leitung des Verwaltungsdienstes und der Bearbeitung der persönlichen Angelegenheiten der Bediensteten in den großen Bahnbetriebsämtern; Güterkassen- und Rechnungsdienst unter schwierigen Verhältnissen; Leitung selbständiger Rechnungsstellen im Bahnhofsdienste; Dienst des Bahnhofskassenführers in einfachen Verhältnissen; Zolldienst unter schwierigen Verhältnissen; Dienst des Güterschuppenverwalters; Frachtberechnungsdienst unter besonders schwierigen Verhältnissen; Dienst des mit der Mitsperre in Bahnhofskassen betrauten Beamten; Leitung großer Bahnämter (IV); Vertretungsbeamte im Bahnhofsdienste für die Verwendungsgruppen von 10 aufwärts; Fahrdienstleitung unter ganz besonders schwierigen Verhältnissen; Dienst der Gruppen- und Rechnungsführer im Vorratslagerdienste; mittlerer fachtechnischer Dienst; Fach- und Rechnungsdienst bei den Staatsbahndirektionen und Nebenstellen des Staatsamtes für Verkehrswesen; Dienst des Hilfsämtervorstandes im Staatsamte für Verkehrswesen.

Verwendungsgruppe 12: Dienst des Bahnhofskassenführers unter schwierigen Verhältnissen; Zolldienst unter besonders schwierigen Verhältnissen; Schuldienst in den größten Dienststellen des Bahnhofsdienstes; Leitung selbständiger Rechnungsstellen im Bahnhofsdienste unter besonders schwierigen Verhältnissen; Beaufsichtigung des Verkehrsdienstes in größeren Bahnbetriebsämtern; Dienst des Staatsbahnvertreters in den besonders wichtigen Anschlußbahnhöfen; Dienst des Rechnungsführers im Zugförderungsdienste; Dienst des Vorratslagerleiters in Werkstätten; Dienst des Gruppenführers in großen Vorratslagern; Landmesser, Ingenieur, Jurist in Einschulung und erstlicher fachlicher Verwendung.

Verwendungsgruppe 13: Dienst des Streckeningenieurs, dem mehrere Bahnmeisterstrecken unterstellt sind; Dienst des fachtechnischen Mitarbeiters als Leiter einer großen Geschäftsgruppe des ausführenden Bau- und Bahnerhaltungsdienstes; Leitung kleiner Bahnbetriebsämter (III); Dienst des Betriebsleiters bei kleinen Betriebsleitungen (bei Vereinigung aller ausführenden Dienstzweige); Dienst des Leiters großer Heizhausnebenstellen; Dienst des Abteilungsleiters im Zugförderungs- und Werkstättendienste; Dienst des Rechnungsführers der größten Heizhäuser und der Hauptwerkstätten; Dienst des Vorstandes eines kleinen Vorratslagers; Dienst des selbständig arbeitenden fachlichen Mitarbeiters im Fach- und Rechnungsdienste der Staatsbahndirektionen und Nebenstellen des Staatsamtes für Verkehrswesen; Dienst des mit der Mitsperre einer Direktionskassa betrauten Beamten; Dienst des selbständig arbeitenden Rechnungsbeamten in den Rechnungsabteilungen des Staatsamtes für Verkehrswesen; Leitung der Amtswirtschaftsstelle in der obersten Geschäftsleitung.

Verwendungsgruppe 14: Dienst des Vorstandes einer kleinen Streckenleitung im Bau- und Bahnunterhaltungsdienste; Dienst des Streckeningenieurs unter besonders schwierigen Verhältnissen; Dienst des Vorstandes einer kleinen Signalwerkstätte; Leitung mittlerer Bahnbetriebsämter (II); Dienst des Betriebsleiters in mittleren Betriebsleitungen (bei Vereinigung aller ausführenden Dienstzweige); Dienst des Leiters der größten Heizhausnebenstellen; Dienst des Vorstandes einer kleinen Heizhausleitung; Dienst des Leiters der größten Abteilungen im Zugförderungs- und Werkstättendienste; Dienst des Vorstandes eines großen Vorratslagers; Dienst des Direktionskassenvorstandes; Dienst des Gruppenleiters (II) in den Staatsbahndirektionen in Gruppen mit geringerer Verantwortlichkeit oder kleinerem Geschäftsumfange und Dienst des ihm gleich gehaltenen Sachwalters (Referenten, Dezernenten) bei den Nebenstellen des Staatsamtes für Verkehrswesen; Dienst des Kassenprüfers; Überwachung des Abfertigungsdienstes (Transportkontrollor); Überwachung des Tarifdienstes (Tarifkontrollor); Dienst des Landmessers, Ingenieurs und Juristen in fachlicher Verwendung bei den Staatsbahndirektionen und Nebenstellen des Staatsamtes für Verkehrswesen; Dienst des mit der Mitsperre der Hauptkasse betrauten Beamten in der obersten Geschäftsleitung; Dienst des Gruppenleiters in den Rechnungsabteilungen des Staatsamtes für Verkehrswesen; Hausverwaltung; Leitung der Amtsbücherei in der obersten Geschäftsleitung.

Verwendungsgruppe 15: Dienst des Vorstandes einer Streckenleitung im Bau- und Bahnunterhaltungsdienste; Dienst des Vorstandes einer großen Signalwerkstätte; Dienst des Vorstandes einer großen Betriebsleitung bei Vereinigung aller ausführenden Dienstzweige; Dienst des Vorstandes einer Heizhausleitung; Dienst des Vorstandes des Elektrizitätswerkes Heiligenstadt; Dienst des Vorstandes des Schiffahrtsamtes in Bregenz; Dienst des Gruppenleiters (I) in den Staatsbahndirektionen in Gruppen mit größerer Verantwortlichkeit oder größerem Geschäftsumfange und Dienst des ihm gleich gehaltenen Sachwalters (Referenten, Dezernenten) bei den Nebenstellen des Staatsamtes für Verkehrswesen; Überwachung des Verkehrsdienstes (Verkehrskontrollor); Dienst des Hauptkassenvorstandes in der obersten Geschäftsleitung; Dienst des fachlichen Mitarbeiters im Staatsamte für Verkehrswesen.

Verwendungsgruppe 16: Dienst des Vorstandes der größten und besonders schwierigen Streckenleitungen im Bau- und Bahnunterhaltungsdienste; Leitung großer Bahnbetriebsämter (I); Dienst des Vorstandes der größten Heizhausleitungen; Dienst des Vorstandes der Hauptwerkstätten; Leitung der Gruppen für Hochbau-, Brückenbau- und Signalwesen in den Staatsbahndirektionen und Dienst der besonders gehobenen Sachwalter (Spezialreferenten) bei den Nebenstellen des Staatsamtes für Verkehrswesen; Überwachung des Bahnunterhaltungsdienstes (Bahnunterhaltungskontrollor); Dienst des Landmessers, Ingenieurs und Juristen in fachlicher Verwendung im Staatsamte für Verkehrswesen.

Verwendungsgruppe 17: Leitung einer Direktionsabteilung oder einer Abteilung in den Nebenstellen des Staatsamtes für Verkehrswesen; Dienst des selbständig Bericht erstattenden Beamten im Staatsamte für Verkehrswesen (Ratsanwärter); Dienst des Archivleiters und Leitung des österreichischen Eisenbahnmuseums; Leitung einer Rechnungsabteilung im Staatsamte für Verkehrswesen.

Verwendungsgruppe 18: Leitung einer Staatsbahndirektion oder einer Nebenstelle des Staatsamtes für Verkehrswesen (Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau, Hauptwagenamt); Leitung einer Geschäftsabteilung (Departements) im Staatsamte für Verkehrswesen (Dienst des Rates).

Verwendungsgruppe 19: Leitung einer Geschäftsgruppe (Sektion) im Staatsamte für Verkehrswesen (Dienst des führenden Beamten).

Die ständige Entlohnung der Beamten geschieht durch den Anfangsgehalt, die anfallenden Vorrückungs- und Beförde-

ungsbeträge und den Ortszuschlag. Anfangsgehalt, Vorückungs- und Beförderungsbeträge zusammen bilden den Grundgehalt, welcher der Berechnung des Ortszuschlages als Grundlage dient. Der Aufbau der Anfangsgehalte schließt sich eng an die Reihung der Dienstverrichtungen an.

Der Anfangsgehalt			Der Anfangsgehalt		
in der Verwendungsgruppe	beträgt Kronen	und steigt nach je 2 Jahren um Kronen	in der Verwendungsgruppe	beträgt Kronen	und steigt nach je 2 Jahren um Kronen
1	3 000	300	11	6 000	600
2	3 200	320	12	6 600	660
3	3 400	340	13	7 400	740
4	3 600	360	14	8 300	830
5	3 800	380	15	9 300	930
6	4 100	410	16	10 500	1 050
7	4 400	440	17	13 000	1 300
8	4 700	470	18	18 000	1 800
9	5 100	510	19	23 000	2 300
10	5 500	550			

Eine Hemmung der Vorrückung tritt nur als Folge eines Dienststraferkenntnisses oder einer schlechten Dienstbeschreibung ein. Da Endgehalte nicht festgesetzt sind, der Lauf der Vorrückungen lediglich durch die Vollendung des 35. Dienstjahres begrenzt wird, ist auch jenen Bediensteten, die ihre ganze Dienstzeit hindurch in derselben Verwendung bleiben, ein stetiges Anwachsen ihrer Bezüge gesichert. Die Gehaltssteigerung beträgt dann im 35. Dienstjahre 160 % des Anfangsgehaltes.

Der Weg in höhere Verwendungen ist bei entsprechender Eignung grundsätzlich allen Bediensteten geöffnet. Auf der Vorbildung sich gründende Vorrechte bestehen nicht mehr. Der Aufstieg in die höheren, besser entlohnten Verwendungsgruppen geschieht im Wege der Beförderung, die in jedem Falle mit einem Wechsel der Verwendung verbunden ist und daher offene Stellen der höheren Verwendungsgruppen zur Voraussetzung hat. Die geldliche Wirkung der Beförderung kommt darin zum Ausdruck, daß der bisher erreichte Grundgehalt um den Unterschied zwischen den Anfangsgehalten beider Verwendungsgruppen erhöht wird und die nach dem Zeitpunkte der Beförderung fällig werdenden Vorrückungen zum Satze der höheren Gruppe vollzogen werden. Für strebsame Beamte liegt darin der Anreiz, sich die für die höher bewertete Verwendung geforderte Eignung zu erwerben. Die Staatseisenbahnverwaltung wird daraus nur Nutzen ziehen, wenn der Bedarf an Beamten höherer Gruppen aus dem vorhandenen Stande bewährter Bediensteter gedeckt werden kann, da diese Bediensteten für die Verwendung auf verantwortungsvollen Stellen den Schatz dienstlicher Erfahrung mitbringen.

Wenn auch diese Art der Bedarfsdeckung nicht für alle Dienstzweige und für alle Stellen anwendbar ist, da eine höhere fachliche Vorbildung nicht immer durch die Ausbildung und längere Verwendung im Eisenbahndienste ersetzt werden kann, wird sie doch vielen tüchtigen Bediensteten den Aufstieg in höher entlohnte Verwendungen ermöglichen, die ihnen nach der bisherigen Sachlage verschlossen waren. Unmittelbare Aufnahmen in höhere Verwendungsgruppen werden daher auf das unumgänglich notwendige Maß beschränkt werden können.

In den niederen und einigen mittleren Gruppen wird sich die Ergänzung aus dem Stande der Beamtenanwärter und allenfalls auch aus dem der nichtständigen Hilfsbediensteten vollziehen, denen aus einer zweijährigen, ununterbrochenen Verwendung im Eisenbahndienste, die frühestens von der Vollendung des 18. Lebensjahres an gezählt wird, das Recht auf Anstellung, d. i. auf die Ernennung zum unwiderruflichen Beamten erwächst.

Die Erlangung einer unkündbaren Stelle nach der verhältnismäßig so kurzen Probedienstzeit von zwei Jahren ist durchaus neu und findet wohl kein Beispiel in einer anderen öffentlichen oder privaten Unternehmung. Dieses weitgehende Anstellungsrecht erscheint auf den ersten Blick vielleicht auch bedenklich, da unter dasselbe nunmehr auch die dem bisherigen Arbeiterstande angehörenden Hilfsbediensteten fallen, von denen eine 20 000 übersteigende Zahl mit der Neuordnung des Besoldungswesens zur Festanstellung gelangen wird. Dem gegenüber sei einerseits darauf verwiesen, daß im Dienstbereiche der österreichischen Staatseisenbahnen schon seit 20 Jahren Festanstellungen von Arbeitern in ihrer Eigenschaft als Arbeiter, und zwar vorwiegend im Werkstättendienste — allerdings erst nach einer längeren Wartezeit — vorgenommen wurden, womit die Staatseisenbahnverwaltung keine schlechten Erfahrungen gemacht hat. Anderseits war das Dienstverhältnis der Arbeiter, wenn auch rechtlich kündbar, tatsächlich schon jetzt ein ständiges, da die Arbeiter, sobald sie einmal die Mitgliedschaft an der Altersversorgungsanstalt erworben hatten, was schon nach einjähriger Dienstzeit möglich ist, zum überwiegenden Teile dem Eisenbahndienste treu geblieben sind.

Die neue Besoldungsvorschrift mußte auch die Überführung von angestellten Beamten in eine andere Dienstesverrichtung derselben Gruppe oder einer niederen Verwendungsgruppe (Dienstesbestimmung) vorsehen, die wegen minderwertiger Dienstleistung, körperlicher Untauglichkeit, aus Strafgründen oder aus sonstigen Gründen vorgenommen werden kann. Während der Übertritt in eine andere Verwendung derselben Gruppe keinerlei geldliche Wirkungen auslöst, kommt die Überführung in eine niedere Gruppe, sofern sie nicht aus Strafgründen erfolgt, geldlich nur darin zum Ausdruck, daß die nach dem Dienstantritt auf der neuen Stelle fällig werdenden Vorrückungen mit den für die niedrigere Verwendungsgruppe festgesetzten Vorrückungsbeträgen durchgeführt werden. Daß die Dienstesbestimmung im allgemeinen keine sofortige Herabminderung des Diensteinkommens zur Folge hat, zielt vor allem auf eine Schonung jener, an Zahl nicht geringen Bediensteten ab, welche die körperliche Tauglichkeit für den bisher ausgeübten Dienst ohne eigene Schuld eingebüßt haben, für die Ruhesetzung noch nicht in Betracht kommen und daher auf einem minderbewerteten Dienstposten weiter verwendet werden sollen.

Die Überführung der Bediensteten in die neue Besoldungsordnung, die sich mangels des Zusammenhanges mit der früheren Besoldung schwierig und zeitraubend gestaltet und den Bediensteten die mit der Neureglung verbundenen geldlichen Vorteile erst in einigen Monaten bringen kann, wird in besonderen Vorschriften geregelt. Diese sind auf dem Grundsatze der Durchrechnung der gesamten Dienstzeit des einzelnen Bediensteten aufgebaut und bringen die Annahme zur Geltung, als ob die neue Besoldungsordnung schon vom Beginne der Dienstzeit an gegolten hätte. Mit der Dienstzeitdurchrechnung werden die verschiedenen Unebenheiten in der seinerzeitigen Festanstellung und in der Gestaltung der Dienstlaufbahn aus der Welt geschafft, die zum geringsten Teile durch Verschulden des Bediensteten hervorgerufen wurden, vielmehr in der engbegrenzten Zahl verfügbarer Stellen ihren Grund hatten. Aus dieser Maßregel werden namentlich die aus dem früheren Unterbeamten- und Dienerstande hervorgegangenen Beamten der neuen Besoldungsordnung und zwar vor allem die mit längerer Dienstzeit einen nennenswerten Gewinn für ihre Entlohnung erzielen, weil ihnen die über zwei Jahre hinausgehenden Wartefristen vor der Festanstellung nunmehr gutgebracht werden.

Aus der Durchführung der Besoldungsneuregelung erwachsen der Staatseisenbahnverwaltung beträchtliche Mehrauslagen. Es ist jedoch zu erwarten, daß die Höhe der Mehrbelastung keine dauernde sein wird, da der größte Teil des aus der Besoldungsneuregelung erwachsenden Kostenaufwandes auf die

mit der Überführung des Personales verbundene Dienstzeitdurchrechnung entfällt. Da aber diese gerade den jetzt vorhandenen Bediensteten, und zwar vorwiegend den länger dienenden zugute kommt, wird mit dem allmählichen Fortfall dieser Bediensteten eine natürliche Verringerung der Mehrkosten eintreten.

Der Dienstanweisung über die Einführung der neuen Besoldungsordnung sind die beherzigenswerten Worte vorangestellt, daß die Neuordnung nicht nur eine Erhöhung der Verwaltungskosten bedeuten dürfe, sondern auch für die Allgemeinheit nutzbringend wirken müsse, indem sie die Eisenbahner zur treuen Pflichterfüllung und zur vollen Hingabe an den Dienst anspornen solle.

Wenn sich in der Bedienstetenschaft die Erkenntnis durchringt, daß sie mit dem Eintritt in den Staatseisenbahndienst auch die Verpflichtung übernommen hat, ihre ganze Kraft, ihr ganzes Können der Allgemeinheit zu widmen, wird sie es auch ermöglichen, daß die Staatseisenbahnverwaltung ihrer volkswirtschaftlichen Aufgabe zur Festigung und zum Gedeihen des Staatswesens gerecht werden kann.

Dann werden aber auch die für die wirtschaftliche Wohlfahrt der Angestellten aufgewendeten Mittel nicht unnütz verausgabt sein.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Verständliche Form der Verfügungen.** Vertreter der Arbeiterschaft haben dem Reichsverkehrsminister auf einer seiner Reisen vorgetragen, daß Verfügungen der Behörden der Eisenbahnverwaltung den Arbeitern durch ihren Amtsstil oft nicht verständlich seien, und daß deshalb die Absichten der Verwaltung von der Arbeiterschaft häufig mißverstanden würden. Von einigen Behörden ist diesem Übelstande dadurch mit Erfolg begegnet worden, daß die hierfür geeigneten Verfügungen vor ihrem Erlaß mit den Betriebsräten besprochen und in eine den Arbeitern leicht verständliche Form gebracht wurden. Der Reichsverkehrsminister hat deshalb die Zweigstellen des Ministeriums gebeten, die nachgeordneten Behörden darauf hinzuweisen, daß die Wirkung der von ihnen erlassenen, für das Personal bestimmten Verfügungen in hohem Maße davon abhängt, daß sie in eine leicht verständliche Form gebracht werden, und ihnen zu empfehlen, in geeigneten Fällen das oben angedeutete Verfahren anzuwenden.

— **Dampfschiffsverbindung Swinemünde-Danzig.** (Vgl. auch Nr. 71, S. 777 d. Ztg.) Die vom Norddeutschen Lloyd betriebene Fahrt Swinemünde-Zoppot-Danzig wird während der kommenden Monate derart eingeschränkt werden, daß vom 1. Oktober d. J. bis zum 31. Mai n. J. Zoppot nicht mehr angelaufen wird. Von Swinemünde nach Danzig und zurück wird die Fahrt jedoch in der bisherigen Weise weiterbetrieben werden. Eine Veränderung tritt lediglich in der Verlegung der Abfahrt- und Ankunftzeiten des Dampfers vom 25. Oktober ab im Anschluß an den dann in Kraft tretenden Winterfahrplan der Eisenbahnverwaltungen ein. Vorgesehen ist, daß der Dampfer dann bereits gegen 2 Uhr nachmittags (bisher zwischen 8 und 9 Uhr abends) in Danzig eintreffen und um die gleiche Zeit (bisher 8 Uhr vormittags) dort abfahren soll. Der Anschlußzug von Berlin nach Swinemünde würde gegen 5.30 Uhr nachmittags von Berlin abfahren, der Zug von Swinemünde nach Berlin gegen 10.15 Uhr vormittags in Berlin eintreffen, so daß in jedem Falle die am Tage in Berlin einlaufenden Züge den Anschluß an den Dampfer noch erreichen und in umgekehrter Richtung der von Swinemünde kommende Zug in Berlin die Möglichkeit zur Weiterfahrt mit den dort abfahrenden Mittagszügen bietet. Besonders die zeitige Ankunft in Danzig und Abfahrt von dort in den Nachmittagsstunden bedeutet eine wesentliche Verbesserung des Fahrplanes. Dem Vernehmen nach wird der Norddeutsche Lloyd demnächst an Stelle des jetzigen Dampfers „Grüßgott“ ein neu angekauftes, schnell fahrendes Schiff in die Linie Swinemünde-Danzig einstellen.

— **Reinickendorf-Liebenwalde-Groß Schönebecker Eisenbahn.** Die ordentliche Generalversammlung setzte die Dividende für die 2 830 000 *M* Akien Lit. A auf 4 % (i. V. 2 %) fest. Die 900 000 *M* Aktien Lit. B gehen wiederum leer aus. Die Bahn konnte auch im abgelaufenen Betriebsjahre infolge der Kohlenknappheit eine Vermehrung der Züge nicht vornehmen. Gleichwohl haben sich alle Verkehrszahlen erfreulich erhöht. Insbesondere ist der Personenverkehr stark (um 123 %) gestiegen. Vereinnahmt wurden im Personenverkehr 1 488 264 *M*. Der Güterverkehr hat sich dagegen nur unwesentlich erhöht — es wurden im ganzen Jahre 273 224 t (i. V. 256 693 t) bewegt — und bleibt hinter dem des Jahres 1914 noch um 33 000 t zurück. Die gesamten Einnahmen aus dem Betriebe beziffern sich auf 2 740 143 *M* (i. V. 1 310 718 *M*). Aus den bekannten Ursachen sind auch die Ausgaben ganz erheblich, fast lawinenartig gestiegen, und zwar die Löhne und Gehälter um 87 % und von den sachlichen Ausgaben, Kohlen und Schmiermaterialien um 160 %. Sie betragen insgesamt 2 438 629 *M* (1 114 179 *M*), so daß sich ein Betriebsüberschuß von 174 420 *M* (196 539 *M*) ergeben hat.

— **Valutaschwierigkeiten auf den schweizerischen Strecken der Reichseisenbahnen (Eisenbahn-Generaldirektion Karlsruhe.)** Bekanntlich hat die badische Staatseisenbahnverwaltung (vgl. Nr. 31, S. 369 d. Ztg.), seit dem 1. Februar d. J. die Erhebung der Personenfahrpreise auf dem badischen Bahnhof in Basel für Reisen nach Deutschland in Frankenwährung vorgeschrieben. Dadurch sollten die sog. „Ausverkaufspreise“, die sich aus dem geringen Wert unserer Mark in der Schweiz ergaben, beseitigt werden; auch wurde darin ein notwendiger Ersatz für die Betriebs- und Bauausgaben der Verwaltung, die auf schweizerischem Gebiet in Frankenwährung erfolgen müssen, gesehen. Dieser Ersatz ist teilweise verwirklicht worden; der Unannehmlichkeiten im internationalen Reiseverkehr sind aber so viele gewesen, daß mit dem 1. Oktober eine wesentliche Änderung in der Gebührenerhebung angeordnet worden ist.

Über die ganze Frage der Preiserhebung für deutsche Fahrkarten in Franken ist viel hin und her geschrieben worden. Es ist begreiflich, daß besonders die Schweizer auf diese Maßnahme ihrer badischen Nachbarn sehr schlecht zu sprechen waren, weil sie sie um den ganzen Genuß des gewaltigen Valutaunterschiedes brachte. Ebenso begreiflich ist es, daß sie von anfang an alles versucht haben, um dem badischen Frankenzwang zu entschlüpfen. Die Basler Zeitungen gaben mehr als einmal vollständig ausgearbeitete Pläne, wie dies am besten zu bewerkstelligen sei. Einmal wurde empfohlen, nur bis zur ersten Schnellzugstation in Deutschland (also Müllheim oder Freiburg) zu fahren und dort die neue Fahrkarte zur Zielstation zu lösen. Ein andermal hieß es, man solle mit der Bahn nach dem nahen Lörrach im Wiesetal fahren, „löse dort ein Schnellzugbillett nach dem Reiseziel und fahre mit dem nächsten Zug nach Basel zurück, begebe sich von Perron 4 zum Perron 2 und besteige dort den Schnellzug“ (Basler Nachrichten). Ja, einzelne Basler Blätter waren sogar so freundlich, ihren Lesern die Anschlüsse an die badischen Schnellzüge über Müllheim und Lörrach anzugeben, mittels deren man dem Frankenzwang entgehen könne.

Nachdem auch im Badischen Landtag eine diesbezügliche kurze Anfrage an die Regierung ergangen war, entschloß sich die Eisenbahn-Generaldirektion Karlsruhe, die Wirkung ihrer Maßnahme insofern erheblich abzuschwächen, „als sie den Umrechnungskurs von 1 *M* gleich 30 Rappen auf 1 *M* gleich 15 Rappen herabgesetzt hat, eine Anordnung, die in den Kreisen der Beteiligten gewiß gern entgegengenommen wird“. Ausschlaggebend scheint hierbei die Beobachtung gewesen zu sein, daß die an sich unvermeidbare Maßnahme der Eisenbahnverwaltung hauptsächlich von den aus der Schweiz zurückkommenden deutschen Reisenden als ungerechtfertigte Verteuerung des Verkehrs empfunden worden war; hatte man aus diesem Grunde ja schon die Einführung von Rückfahrkarten in Erwägung gezogen. Es versteht sich von selbst, daß die Basler Presse die Ende September ergangene neue Regelung der Verhältnisse als ein großes Entgegenkommen an die Schweiz begrüßte und zugleich der Hoffnung Ausdruck gab, „daß dies der Auftakt zur Wiederbelebung des früheren stark wechselseitigen Verkehrs zwischen Basel und Baden sei“. In der Tat bedeutet die Verrechnung einer Mark gleich 15 statt bisher 30 Rappen eine Ermäßigung der bisherigen Fahrpreise um 50 %.

Erwähnung verdient vielleicht noch, daß diese leidige Angelegenheit auch auf der am 18. und 19. September in Karlsruhe stattgehabten Tagung des Bundes deutscher Verkehrsvereine ausführlich zur Sprache kam. Dem seinerzeit von der Verwaltung angezogenen Beispiel, daß ohne diese Valutaregelung die Fahrt II. Klasse von Basel nach Frankfurt nur 7,65 Fr. gegenüber 29,65 Fr. für die 100 km kürzere Strecke

Basel-Genf koste, wurde entgegengehalten, daß nach dieser Regelung die Fahrt III. Klasse von Basel nach Frankfurt rund 250 ℳ koste, während die Fahrt Bodensee-Berlin II. Klasse nur 220 ℳ koste; außerdem wurde auf die Möglichkeit der Verkehrsablenkung hingewiesen. Demgegenüber teilte der auf der Tagung anwesende Vertreter der badischen Eisenbahn-Generaldirektion mit, daß die Verwaltung monatlich allein 800 000 Fr. Gehälter für die auf den schweizerischen Stationen beschäfigten Bahnbeamten zu zahlen habe. Um diese Summe wenigstens teilweise aufzubringen, habe man sich zur Erhebung von Zuschlägen auf die Fahrpreise in Gestalt der Frankenwährung entschlossen. Dadurch hätten sich die Einnahmen im Personenverkehr monatlich auf 200 000 Fr. gesteigert; die restlichen 600 000 Fr. müßten nach wie vor aus dem Güterverkehr aus der Schweiz aufgebracht werden. Die von den Basler Zeitungen empfohlene Umgehung der Frankenerhebung durch Reisen nach Müllheim und Lörrach sei nur gering. Es steht zu hoffen, daß nach der nunmehr erfolgten wesenlichen Abschwächung der ursprünglichen Maßnahme die Gemüter hüben und drüben sich beruhigen und der in früheren Zeiten so rege badisch-schweizerische Grenz- und Durchgangsverkehr wieder mehr und mehr aufleben wird.

Tauberbischofsheim (Baden). Kuntzemüller.

— **Verkehrslage im Ruhrgebiet.** Die Eisenbahnverkehrslage hat sich in der Woche vom 19. zum 25. September dadurch verschlechtert, daß der Zulauf an Leermaterial infolge des verstärkten Einsetzens der Herbsttransporte noch weiter zurückgegangen ist. Dazu kommt, daß die vertraglichen Überschichten neuerdings von den meisten Schachtanlagen des Reviers bei einer 75 prozentigen Beteiligung der produktiven und betriebsnotwendigen Personen verfahren wurden und deshalb die Förderung verhältnismäßig gut ist. Da alsbald mit einer verstärkten Inanspruchnahme des Wagenparks durch die Kartoffel- und Rübentransporte zu rechnen ist, wird eine weitere Verschärfung und ein Wagenausfall in der allernächsten Zeit nicht zu vermeiden sein. Trotz dieser Verhältnisse betrug die Wagengestellung in der Woche vom 19. zum 25. September noch 19 787 Wagen werktäglich gegenüber 19 705 Wagen in der voraufgegangenen Woche. Die Fehlzahlen beliefen sich durchschnittlich auf 125 Wagen. Die Lagerbestände erfuhren eine, wenn auch unbeträchtliche Steigerung, nämlich um 71 042 t am 25. September. Der Güterumschlag in den Duisburg-Ruhrorter Häfen ging von 31 378 t auf 30 970 t arbeitstäglich zurück. Trotz des schlechten Wasserstandes des Rheins vollzieht sich der Weitertransport noch verhältnismäßig glatt, da Kahnraum und Schleppkraft zurzeit noch hinreichend vorhanden sind. Der Brennstoffumschlag der Kanalzechen konnte erfreulicherweise von 26 289 t auf 28 894 t arbeitstäglich gesteigert werden. Der vor Wochen überaus starke Andrang an Leerraum hat in den letzten Tagen ganz erheblich nachgelassen.

— **Eine neue Gebirgslokomotive** Die Lokomotivfabrik A. Borsig, Berlin-Tegel, hat laut „Tägl. Rundsch." vor einigen Monaten an die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft die schwerste Tenderlokomotive, die je in Deutschland gebaut worden ist, geliefert. Sie ist dazu bestimmt, auf den Gebirgsstrecken, die bisher mit Zahnradlokomotiven betrieben wurden, diese abzulösen. Nach Mitteilung der Verwaltung ersetzt je eine der schweren Tenderlokomotiven drei der bisherigen Zahnradlokomotiven. Eingehende Brems- und Fahrversuche mit den neuen Lokomotiven haben für die Fachwelt überraschende Ergebnisse gezeitigt. Diese sind heute von um so weittragender Bedeutung, als sie zeigen, daß die Dampflokomotive durchaus nicht am Ende ihrer Entwicklung angekommen ist.

— **Erhöhung der Rollfuhrgebühren.** Eine Erhöhung der Abtragegebühren für die durch den bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer zugestellten Stückgüter ist nach einer der Handelskammer zu Berlin zugegangenen amtlichen Bekanntmachung vom 15. Oktober ab in Aussicht genommen. Es werden künftig Sendungen im Gewicht bis 20 kg ohne Abtrage-Entgelt nach allen Stockwerken, Kellern oder Höfen gebracht; Sendungen über 20 kg auf einen Frachtbrief haben jedoch beim Abtragen nach höheren Stockwerken, Kellern und Höfen nachstehende Gebühren zu entrichten: 20 ₰ für je angefangene 50 kg bis zum 2. Stock und 40 ₰ nach höheren Stockwerken. Für Stücke im Gewicht von 51—75 kg 40 bzw. 80 ₰, für Stücke über 75—100 kg 80 bzw. 120 ₰. Für Stücke über 100 kg müssen die Gebühren zwischen Rollfuhrunternehmer und Empfänger besonders vereinbart werden. Ein weiteres Trinkgeld haben die Leute des bahnamtlichen Rollfuhrunternehmers nicht zu beanspruchen.

— **Schiffbarmachung des Rheins zwischen Basel und Schaffhausen.** Die „Schweizerische Verkehrkorrespondenz" schreibt: Nachdem der internationale Wettbewerb zur Erlangung von Plänen für die Schiffbarmachung des Rheins zwischen Basel und dem Bodensee sein Ende gefunden hat und damit die ganze Frage der Schiffahrt und der Kraftausbeutung auf dieser Strecke wieder in den Vordergrund des Interesses getreten ist, hört man öfters die Frage stellen, wie lange es wohl noch dauere, bis man zu Schiff über Rheinfelden hinaus rheinaufwärts fahren könne. Da jetzt die ganze Strecke sowohl in schiffahrtlicher wie auch hydraulischer Hinsicht zum Gegenstand baureifer Projekte gemacht ist, scheint die Frage nach der Zeit der Verwirklichung wohl berechtigt. Die Konstanzer Träume, daß im Jahre 1925 eine Wasserstraßenverbindung zwischen dem Meere und dem Bodensee vorhanden sein werde, hat der Krieg endgültig erledigt, und doch hat es allen Anschein, daß die Verwirklichung dieser großen Pläne nicht mehr in nebelgrauer Ferne liegt. Dafür sorgt vor allem die Kohlennot, welche die Herstellung von weiteren Niederdruckwerken am Rhein gebieterisch erheischt und, da durch die Herstellung je eines weiteren Kraftwerks die Schiffbarkeit im Stau immer wieder um eine weitere Etappe verlängert wird, der Schiffbarmachung den Weg ebnet. Man darf mit großer Sicherheit annehmen, daß die Ausnützung von zwei weiteren Staustufen, nämlich Reckingen und Waldshut, in Bälde kommt, denn die Lonzawerke in Waldshut interessieren sich für diese beiden Kraftwerke und sind an der Arbeit, die Konzessionsgesuche auszuarbeiten. Ihre Kraftausbeutungsprojekte an diesen Staustufen decken sich mit dem mit dem ersten Preis bedachten Entwurf „Freier Rhein" der A.-G. Buss in Basel. Während für die meisten projektierten Kraftwerke auf der Strecke Basel-Schaffhausen die Lage des Wehres noch umstritten ist, scheint diese Frage bei Reckingen gelöst zu sein, denn die Herstellung des Wehres bietet dort keinerlei Schwierigkeiten mehr. So viel uns bekannt, ist auch die Lage des Wehres bei Dogern bereits, wenigstens schweizerischerseits, festgelegt und durch gründliche Untersuchungen des eidgenössischen Wasserwirtschaftsamtes die Stelle gefunden, wo es auf festen Fels gelagert werden kann. Einen weiteren Anstoß zur Herstellung von Kraftwerken gibt die Ausbeutung der Eisenlager im Fricktal, da die Verhüttung dieser Bodenschätze unmöglich durch Kohlen geschehen kann, vielmehr auf elektrischem Wege geschehen muß. So sorgt die herrschende und voraussichtlich noch lange andauernde Kohlennot für die Durchführung der Schiffahrt auf der Strecke Basel-Bodensee, und es ist das Verdienst des Herrn Nationalrat Gelpke, schon in den ersten Jahren dieses Jahrhunderts darauf hingewiesen zu haben, daß sich auf dieser Rheinstrecke Kraftausbeutung und Schiffahrt gegenseitig in die Hände arbeiten und sich gegenseitig ergänzen sollen, ein Gedanke, der seitdem in allen Staaten durchgedrungen ist.

Selbstverständlich müssen bei der Projektierung und der Regelung der rechtlichen und der Lösung der technischen Fragen die beiden Uferstaaten Schweiz und Baden miteinander gemeinsam vorgehen, denn die Breite und Länge der Schleusen, die Lage derselben, die Verteilung der gewonnenen Wassermengen, die Anlage der Werke sind Fragen, die nur gemeinsam durch sie gelöst werden können. Am 17. September tagten in Schaffhausen die Delegierten der beiden Staaten und, soviel man vernommen, haben sie sich in allen technischen Fragen vollkommen geeinigt. Als Hauptergebnis der Schaffhauser Besprechung ist zu buchen, daß eine Einigung über die Grundsätze in technischer Beziehung zustande kam, und daß hierfür feste Bestimmungen aufgestellt worden sind, so daß künftig bei rein technischen Fragen nicht mehr der langwierige diplomatische Weg beschritten werden muß, sondern daß hierüber eine technische Kommission bestimmte Befugnisse erhalten soll.

Auch die rheinischen Schiffahrtsverbände, der Nordostschweizerische Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee in St. Gallen und der Rheinschiffahrtsverband Konstanz, die zusammen einen Mitgliederbestand von rund 2500 Männern aufweisen, haben sich an die Arbeit gemacht, um die Schiffbarmachung des obersten Rheinstückes möglichst zu fördern. Sie haben bereits besondere technische Kommissionen mit der weiteren Verfolgung der Angelegenheit betraut, die den beiderseitigen Regierungen den Wunsch unterbreiten werden, man möge sie zur Mitarbeit in den Fragen der Schiffbarmachung und hydraulischen Ausbeutung des Rheines zwischen Basel und dem Bodensee beiziehen. In diesem Sinne hat auch die Generalversammlung des Rheinschiffahrtsverbandes Konstanz am 19. September eine Resolution einstimmig gutgeheißen. Es scheint demnach alle Aussicht dafür vorhanden zu sein, daß die Schiffahrtsstraße Basel-Bodensee rascher ihrer Verwirklichung entgegengeht als man ahnt. Gefördert wird die Sache noch dadurch, daß durch den Ausbau der verschiedenen noch nicht ausgebeuteten Staustufen etwa 500 000 weitere Pferdekräfte gewonnen werden. Nach den Berechnungen des mit dem zweiten Preise bedachten Entwurfes der Firma Grün & Bilfinger in Mannheim mit dem Kennwort „Flotte

Fahrt“ ergeben sich an den Turbinen der bereits bestehenden und der noch zu schaffenden Kraftwerke bei Birsfelden, Rheinfelden (Vergrößerung und Verlegung des Kraftwerkes), Niederschwörstadt, Dogern, Waldshut-Aaremündung, Reckingen, Rheinau, Schaffhausen (Vergrößerung) 730 000 PS als Größtleistung, 240 000 PS als Mindestleistung bei Niederwasser, während die mittlere Jahresleistung 590 000 PS beträgt. Der Entwurf gibt folgende interessante Tabelle:

	Höchstleistung	Mindestleistung	Mittlere Leistung
Augst-Wyhlen	57 000 PS	22 000 PS	47 000 PS
Rheinfelden	24 500 „	13 800 „	15 400 „
Laufenburg	57 000 „	25 000 „	52 200 „
Eglisau	33 500 „	10 900 „	26 200 „
Schaffhausen	3 200 „	1 600 „	2 600 „
Gesamtleistung der bestehenden Kraftwerke	175 200 PS	73 300 PS	143 400 PS
Zuwachs durch die neuen Kraftwerke	554 800 „	167 700 „	446 400 „

Wo eine solche Menge elektrischer Kraft gewonnen werden kann, und wo durch Herstellung der Kraftwerke zugleich auch eine vorzügliche Schiffahrtsstraße geschaffen werden kann, wird man heutzutage gewiß nicht zögern, sich möglichst bald an die Verwirklichung zu machen, zumal die Kosten der Schiffahrtsanlagen bei rund 4 Milliarden Kilowattstunden nach Ausbau der ganzen Strecke durch einen Aufschlag von nur 0,05 Cts. auf eine Kilowattstunde gedeckt werden können.

— **Personalnachrichten.** Beim Reichsverkehrsministerium ist der frühere hessische Oberfinanzrat Ulrich zum Ministerialrat ernannt worden.

Der Maschineningenieur Brekle bei der Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart ist zum Eisenbahnbauinspektor des inneren maschinentechnischen Dienstes bei dieser Generaldirektion ernannt worden.

Österreich.

— **Die österreichische Südbahn und die italienische Regierung.** Das italienische Netz der Südbahn wurde bekanntlich durch den Waffenstillstandsvertrag in italienischen Besitz genommen. Der Waffenstillstandsvertrag ist durch den Friedensvertrag erloschen, und die Südbahn stellte infolgedessen das Ersuchen, ihr jene Strecken, die sich auf den an Italien abgetretenen ehemals österreichischen Gebieten befinden, zurückzugeben. Sie bat die italienische Regierung, eine Abordnung ihrer Direktion in Rom zu empfangen, um daselbst über die Rückerstattung der betreffenden Strecken zu verhandeln. Die italienische Regierung hat daraufhin durch ihren Gesandten in Wien erklärt, daß sie bereit sei, Anfang Oktober eine solche Abordnung zu empfangen. Neben der Rückerstattung des Netzes begehrt die Südbahn eine Entschädigung für die Zwischenzeit, die Vorbereitung eines vorläufigen Abkommens, das nach Rückerstattung der Linien in Kraft treten soll, und die Regelung der Frage der italienischen Jahreszahlungen. Zu dem letzten Punkt hat die Südbahn keine bestimmten Vorschläge gemacht, da ihre seinerzeitige Eingabe bisher unerledigt geblieben ist. Die Bereitschaft der italienischen Regierung, die Abordnung zu empfangen, ist durch eine Kundmachung der Südbahn bekanntgegeben worden.

Ungarn.

— **Die Lage und Regelung des Eisenbahnfrachtverkehrs nach dem Ausland.** Das nach dem Umsturze der österreichisch-ungarischen Monarchie selbständig gewordene Ungarn hat bisher mit den auf dem Gebiete der gewesenen Monarchie entstandenen Nationalstaaten keine vertragsmäßigen Verhältnisse angeknüpft, dementsprechend ist auch auf dem Gebiete des Handels- und Eisenbahnverkehrs keine allgemeine Regelung zustande gekommen. Die vormals bestandenen gesetzlichen Vorschriften für den Eisenbahnfrachtverkehr, und zwar das Betriebsreglement für die Eisenbahnen der Länder der ungarischen heiligen Krone, weiter das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr sowie die verschiedenen Verbandstarife, auf Grund deren bisher der inländische und internationale Frachtverkehr abgewickelt worden ist, sind auf den Gebieten dieser neuen Nachbarstaaten nicht mehr gültig. Demzufolge scheint die Regelung des Frachtverkehrs zwischen Ungarn und den Nachbarstaaten auf jene veraltete Stufe zurückzusinken, wo mangels einer einheitlichen Regelung der internationale Güterverkehr nur ratenweise, durch mehrfache Neuauflieferungen von Grenze zu Grenze durchgeführt werden konnte.

Die großen Errungenschaften des internationalen Frachtrechtes: die internationale Transportpflicht und die einheitlich geregelte solidarische Haftpflicht der an einer Beförderung beteiligten Bahnen sind für Ungarn und für die Nachbarstaaten verloren gegangen. Es bestehen nicht mehr gesetzliche Vorschriften, auf Grund deren die inländische Bahn verpflichtet wäre, Güter zur Beförderung nach ausländischen Stationen anzunehmen, und es bestehen auch solche Vorschriften nicht, auf Grund deren der Versender imstande wäre, für das etwaige vertragswidrige Vorgehen einer ausländischen Bahn, die das Gut zur Weiterbeförderung übernommen hat, unmittelbar die Versandbahn verantwortlich zu machen.

Die inländischen Bahnen können somit verweigern, Güter auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes zur Beförderung anzunehmen, und auch dann, wenn sie solche Sendungen doch zur Beförderung annehmen und deren Übergabe an die Nachbarbahnen tatsächlich versuchen, sind letztere durchaus nicht verpflichtet, diese Sendungen in den Grenzstationen zur Weiterbeförderung zu übernehmen. Auch die Versandbahnen können in solchen Fällen auf Grund einer Solidarhaftung für das Verfahren der Nachbarbahnen — namentlich für das Verweigern der Übernahme und die Weiterbeförderung des Gutes — durchaus nicht zur Verantwortung gezogen werden. Aus diesem Mangel der Regelung entspringt eine Rechtsunsicherheit, ein allgemeines Mißtrauen und in weiterer Folge ein bedauernswertes äußerst vorsichtiges Zurückhalten des gesamten auswärtigen Handels.

Da aber der unverzügliche Beginn der Ausfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse für Ungarn eine Lebensfrage bildete, und andererseits auch die Nachbarstaaten diese Erzeugnisse dringend benötigten, mußte eine Abhilfe geschaffen und ein gegenseitiger Verkehr wie immer, wenn auch ungeregelt, unverzüglich aufgenommen werden. Die erste Maßnahme zur Behebung der unsicheren Zustände ist nun getroffen worden. Die ungarischen Bahnen sind mit den Bahnen der Nachbarstaaten übereingekommen, daß sie, wenn auch nicht über sämtliche, doch wenigstens über bestimmte Grenzstationen Wagenladungsgüter gegen sofortigen Wagenaustausch in natura auf Grund durchgehender Frachtbriefe von einander übernehmen.

Auch bei diesem Übereinkommen fehlt aber noch der Zwang und die Solidarität der Verpflichtung. Die Nachbarbahn kann jederzeit ohne jeden vertragsmäßigen Nachteil die Übernahme durchgehender Sendungen verweigern, wofür der Versender weder die Versandbahn, noch die verweigernde Bahn verantwortlich machen kann. Das ist daher noch keine „durchgehende Beförderung“ im technischen Sinne des Wortes; es ist nur ein unter dem Drucke der Erfordernisse des wirklichen Lebens entstandener modus vivendi, womit die Beteiligten sich begnügen müssen, bis die auf Grund des Friedensvertrages zu treffenden Handels- und Eisenbahnübereinkommen diese vorübergehenden Zustände durch dauerhafte Einrichtungen ersetzen.

Uebrige europäische Länder.

Englischer Vorortverkehr auf große Entfernungen. In England ist bekanntlich die Wohnungsnot mindestens ebenso groß wie in Deutschland, und sie macht sich besonders in London bemerkbar, wo auch andere Umstände, namentlich die Dienstbotenfrage, das Wohnen erschweren. Ähnlich liegen die Verhältnisse in den anderen englischen Großstädten. Das Bestreben der in den großen Städten tätigen Bevölkerung, in großer Entfernung von der Stätte ihrer dienstlichen oder geschäftlichen Wirksamkeit zu wohnen, ist daher ausgesprochener als vor dem Kriege. Man ist sich darüber klar geworden, daß bei dem Wege zwischen Heim und Dienst das Maßgebende nicht die tatsächlich zurückzulegende Entfernung, sondern die Zeit ist, die dazu gebraucht wird. Nun ist zwar der Zugverkehr auf größere Entferungen, also z. B. über die Grenzen des Londoner Vorortverkehrs hinaus, gegenüber dem Zustande vor dem Kriege erheblich eingeschränkt, und die Preise der Dauerkarten sind sehr beträchtlich erhöht worden. Die Fernzüge haben aber den Vorteil, daß sie in den Stunden, wo man zum Geschäft und von dort nach Hause fährt, nicht so überfüllt sind wie die Vorort- und Stadtbahnzüge, es reist sich also in ihnen bequemer, und es gibt zurzeit auch in England Leute genug, denen es auf die Kosten nicht ankommt. So bringen die Küstenorte, die eigentlich für den Sommeraufenthalt bestimmt sind, den Eisenbahnen einen beträchtlichen Verkehr regelmäßig reisender Fahrgäste; von Brighton und Eastbourne fahren viele Reisende täglich nach London, und es gibt sogar Inhaber von Dauerkarten, die in Leamington, 140 km von London entfernt, in Bournemouth, 170 km, und sogar in Lowestoft, 190 km von London entfernt, wohnen. Von letz-

ren wird allerdings ausdrücklich bemerkt, daß sie den weiten Weg nur fünfmal in der Woche zurücklegen. Sie können sich also erlauben, das Wochenende nicht nur, wie in England allgemein üblich, durch eine Verkürzung der Arbeitszeit am Sonnabend, sondern durch vollständige Arbeitsruhe zu feiern. Diese Art des Verkehrs zeigt aber, sagt „Railway Gazette" in seiner Schilderung, wie eng Verkehrs- und Wohnungsfragen zusammenhängen.

— **Das englische Verkehrsministerium.** Daß die Einsetzung eines Verkehrsministeriums, die von manchen, am Verkehrswesen beteiligten Kreisen Englands mit Freuden begrüßt wurde, sich nicht der allgemeinen Billigung erfreut, geht aus einigen abfälligen Bemerkungen hervor, die „Engineer" darüber macht. Das Ministerium, sagt diese maßgebende Zeitschrift, wurde gegründet, um das Zusammenwirken der einzelnen Eisenbahngesellschaften und der sonstigen Verkehrsunternehmungen des Landes herbeizuführen. Auf diese Art sollten erhebliche Ersparnisse erzielt werden. War es nun gerechtfertigt, zu diesem Zwecke eine Riesenbehörde mit hochgestellten Beamten, die entsprechende Gehälter beziehen, zu gründen? Die Frage wäre zu bejahen, wenn die Eisenbahnen verstaatlicht werden sollten, aber wenn es sich nur darum handelt, eine gewisse Einheitlichkeit im Verkehrswesen herbeizuführen, hätte auch eine weit weniger umfangreiche Behörde genügt. Sie hätte Richtlinien und Leitsätze aufstellen und deren Einhaltung überwachen können, ohne sich auf technische Fragen einzulassen. Warum muß sich das Ministerium mit den Planungen einer Eisenbahn- oder Hafengesellschaft zur Vergrößerung ihrer Anlagen befassen? Hier liegt doppelte Bearbeitung des gleichen Gegenstandes vor, und das ist, namentlich heutzutage, eine Verschwendung, die man sich nicht leisten kann. Die Aufsicht, die früher das Handelsministerium über die Eisenbahnen ausübte, genügte vollkommen; sie hat z. B. auf dem Gebiete des Signal- und Sicherungswesens glänzende Erfolge gezeitigt. „Engineer" faßt seine Ansicht in dieser Beziehung dahin zusammen, daß sehr erhebliche Kosten gespart, trotzdem aber dieselben Ziele erreicht werden könnten, wenn das Ministerium sich darauf beschränkte, die Regeln für die allgemeine Verkehrspolitik anzugeben, und den Eisenbahn- und Hafenunternehmen, den Straßenbauverpflichteten usw. vollständige Freiheit in bezug auf die Durchführung dieser Regeln ließe. Der Aufwand für das Verkehrsministerium beträgt im laufenden Rechnungsjahr 400 000 £, und außerdem steht ihm eine Million zur Förderung des Verkehrswesens zur Verfügung. Man kann zwar sagen, daß diese Beträge unbedeutend sind, wenn man bedenkt, daß es sich dabei um die Verwaltung von Werten im Betrage von ? Millionen handelt. Aber darauf kommt es nicht an. Das englische Verkehrswesen entsprach vor dem Kriege allen billigen Anforderungen, obgleich natürlich auch gegenteilige Stimmen laut wurden. Alle Verkehrsmittel, mit Ausnahme der Binnenschiffahrt, waren in beständiger Entwicklung aufwärts und vorwärts begriffen. Das Zusammenarbeiten der Eisenbahngesellschaften ließ allerdings zuweilen zu wünschen übrig, aber die Verbesserungen, die das Ministerium in dieser Beziehung herbeizuführen beabsichtigt, wären auch ohne sein Zutun im Laufe der Zeit erreicht worden. Ähnliches gilt von den Häfen und Straßen. Es hätte nur einer kleinen Behörde bedurft, um einheitliches Zusammenarbeiten aller am Verkehrswesen Beteiligten zu gewährleisten, nicht aber eines Ministeriums, für das das Schlagwort „großzügig" zu sein scheint. Wenn also die Daseinsberechtigung einer staatlichen Behörde dadurch bewiesen werden soll, daß sie eine Tätigkeit ausübt, die ohne ihr Vorhandensein nicht ausgeübt werden kann, so hat das englische Verkehrsministerium keine Daseinsberechtigung, und da den hohen Ausgaben, die es erfordert, keine Einnahmen oder Ersparnisse, auch keine in Geldwert auszudrückenden sonstigen Vorteile gegenüberstehen, wird seine Gründung für verfehlt erklärt.

Bücherschau.

— **Der deutsche Lokomotivführer im Weltkriege.** Ein Ehrenbuch des deutschen Lokomotiv- und Werkstättenpersonals. Von Georg Fodermayer (München), Josef Popper (München) und Theodor Stiebel (Braunschweig). Verlag „Führer"-Verlags- und Vertriebs-Gesellschaft m. b. H., Berlin NO 43.

In unserer Zeit, wo die Ereignisse sich so überstürzen, daß sie nur flüchtig erfaßt werden und bald der Vergessenheit anheimfallen, ist es zu begrüßen, wenn wenigstens auf dem Papier die Verdienste der Männer festgehalten werden, die an den Taten des Weltkrieges hervorragenden Anteil gehabt haben. Wenn man diesen Krieg als einen Krieg der Eisenbahnen bezeichnen konnte, dann kann man auch mit gleichem Recht behaupten, daß unsere Eisenbahner unter den Kämpfern mit an erster Stelle genannt zu werden verdienen. Die schwersten Anforderungen mögen damals an das Lokomotivpersonal gestellt worden sein, das, mehr als die meisten Eisenbahnertruppen, schweren persönlichen Gefahren, großen körperlichen Anstrengungen ausgesetzt war, und doch mit viel bewunderter und anerkannter Plichttreue aus- und durchgehalten hat. Dem deutschen Lokomotivführer und dem übrigen Lokomotiv- und Werkstättenpersonal wird in dem vorliegenden, der Feder von Fachgenossen entstammenden Werk ein bleibendes, ehrendes Denkmal gesetzt. Wir erfahren aus dem anschaulich und flott geschriebenen Buche das Wesentliche über die Bedeutung des Lokomotivdienstes im Weltkriege, über die Organisation des Kriegsbetriebes, die Gliederung der maschinentechnischen Behörden auf den Kriegsschauplätzen. Dann wird uns in Wort und Bild die Tätigkeit des Lokomotivführers im Felde geschildert, der Dienst in den Werkstätten, die Lohn-, Verpflegungs- und Urlaubsverhältnisse, aber auch die großen Verluste an Leben und Gesundheit, denen der Lokomotivführerstand ausgesetzt war. Auch der Mitkämpfer in der Heimat wird nicht vergessen, deren Aufgaben nicht minder wichtig waren, und deren Leistungsvermögen bei schwierigen Dienst- und materiellen Verhältnissen fast ebenso harte Proben bestehen mußte. In einem zweiten Hauptteil werden die deutschen und die erbeuteten Lokomotiven im Weltkriege behandelt, der Leidensgang dem sie unterworfen waren, und die Schwierigkeiten, mit denen die Führer solcher, in ihrer Betriebsfähigkeit immer weiter sinkenden Maschinen zu kämpfen hatten. Reicher, gut gewählter und hübsch ausgeführter Bilderschmuck gibt dem hübschen Werk einen besonderen Reiz.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahngütertarif, Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander; Gemeinsames Heft 200.

Mit Wirkung vom 10. Oktober 1920 wird die Kleinbahn Wesel-Rees-Emmerich mit der Übergangsstation Emmerich in den Übergangstarif für den Verkehr mit Kleinbahnen einbezogen.

Essen, den 1. Oktober 1920. (957)

Eisenbahndirektion.

Badisch-bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Dezember 1909.

Zur Berechnung der Fracht im Verkehre mit Elsaß-Lothringen und darüber hinaus bis und ab den badisch-elsässischen Grenzpunkten: Breisach Grenze, Kehl Grenze und Neuenburg Grenze werden mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1920 diese Grenzstationen in den Tarif einbezogen.

Die Entfernungen bilden sich wie folgt:

Breisach Grenze Anstoß an die Entfernungen für die Station Breisach 7 km,

Kehl Grenze Anstoß an die Entfernungen für die Station Kehl 7 km,

Neuenburg Grenze Anstoß an die Entfernungen für die Station Neuenburg 8 km.

München, den 2. Oktober 1920. (954)

Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium,
Zweigstelle Bayern.

Mit Gültigkeit vom 5. Oktober d. J. werden im Binnen- und Wechselgüterverkehr die Frachtsätze für Stückgut und Wagenladungen für 100 kg um folgende Zuschläge erhöht:

1. bei Eilstückgut um . . . . 140 ₰
2. bei Frachtstückgut und Stückgut des Spezialtarifs für best. Eilgüter um . . . . . . 80 „
3. bei Wagenladungen
   a) für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art . . . 16 „
   b) für alle übrigen Güter . 18 „

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (R.-G.-Bl. 1914, S. 455.)

Perleberg, 22. September 1920. (947)

Betriebsvorstand
der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

2. Nachruf.

Am 30. September d. Js. wurde

Herr Regierungsbaumeister

Paul Grell

durch einen Betriebsunfall aus dem Leben abgerufen.

Erst seit dem 1. September d. Js. in die Stellung des Vorstandes des Eisenbahn-Betriebsamtes Meseritz versetzt, war es ihm nicht vergönnt, im neuen Amte seine volle Tatkraft zu entfalten. Auf einer Fahrt mit der Motordraisine wurde er das Opfer seines Berufes, nachdem er 17 Jahre im Dienste der Eisenbahnverwaltung tätig war. Während dieser Zeit war er namentlich mit der Ausführung von Bauten betraut. Diese Aufgaben hat er stets mit gutem Erfolge gelöst.

Ehre seinem Andenken!

Charlottenburg, den 4. Oktober 1920. (948)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Eisenbahndirektion Osten in Berlin (Zoolog. Garten).

Güterverkehr (Fortsetzung).

Westdeutsch-Südwestdeutscher Verkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Stammheim bei Ludwigsburg und Hemmingstedt sowie verschiedene Aachener Grenzpunkte in die Tarifhefte des vorbezeichneten Verkehrs einbezogen. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen und in der nächsten Nummer des gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeigers.

Frankfurt (M.), 4. Oktober 1920. (953)
Eisenbahndirektion.

Binnen-Tiertarif für die vollspurigen Linien, Teil II. Bayerisch-Sächsischer Tiertarif. Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tiertarif, Gemeinsames Heft.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die auf vertraglichen Abmachungen beruhenden Überfuhrgebühren zwischen Dresden-Friedrichstadt und Dresden-Friedrichstadt (Vieh- und Schlachthof) für die Ladung auf 15,00 ℳ und für die Stücksendung auf 10,70 ℳ erhöht.

Dresden, am 6. Oktober 1920. (958)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Februar 1917.

Mit Geltung vom 1. Oktober 1920 wurden folgende Grenzpunkte in den Tarif einbezogen:

- Aachen West (Plombières) Grenze (Tarifentfernungen für den seitherigen Übergangspunkt Aachen-Bleiberg Grenze),
- Aachen West (Montzen) Grenze (Tarifentfernungen für den seitherigen Übergangspunkt Aachen-Bleiberg Grenze),
- Ronheide (Montzen) Grenze — Anstoß an Aachen 5 km,
- Ronheide (Hergenrath) Grenze — Anstoß an Aachen 6 km,
- Walheim (Raeren) Grenze — Anstoß an Walheim 2 km,
- Hallschlag (Losheim) Grenze — Anstoß an Hallschlag 5 km,
- Bleialf (Steinbrück) Grenze — Anstoß an Bleialf 7 km.

München, den 2. Oktober 1920. (952)
Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium,
Zweigstelle Bayern.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 14. Oktober 1920 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Hoyaer Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht. Näheres enthält die am 7. Oktober 1920 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 4. Oktober 1920. (955)
Eisenbahndirektion.

Tfv. 1101. Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. für den Staats- und Privatbahngüterverkehr sowie die Wechselverkehre usw.

Mit Wirkung vom 1. Oktober 1920 ab werden die Stationen Gandersheim und Seesen als Kohlen-Versandstationen in den Tarif aufgenommen.

Essen, den 22. September 1920. (951)
Eisenbahndirektion.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.
Gütertarif Teil I, Abt. B.
Einführung eines Nachtrages II.

Mit Gültigkeit vom 5. Oktober 1920 tritt zum vorbezeichneten Tarife ein Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält Änderungen und Ergänzungen des Abschnittes F des obengenannten Tarifes. (950)

Regensburg, am 30. September 1920.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.
Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw. vom 1. Mai 1918.
Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz usw. vom 1. Juni 1918.
Änderungen von Gebühren.

Die im Gütertarif Teil I Abt. B laut des vom 5. Oktober 1920 gültigen Nachtrages II zu diesem Tarife in den Abschnitten C (Bestimmungen für die Beförderung von Gütern in Schleppladungen) und F (Nebengebühren) durchgeführten Änderungen und Ergänzungen von Bestimmungen und Gebühren gelten in gleicher Weise auch hinsichtlich der in den oben angeführten Tarifen enthaltenen betreffenden Bestimmungen und Gebühren.

Hinsichtlich des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Getreide sind ferner für die Zeit bis auf weiteres bzw. bis zur Durchführung im Tarifwege noch folgende Änderungen durchgeführt:

Abschnitt IV des Tarifes.

Punkt 4. Die Vermittlungsgebühr wird ohne Ersatz aufgehoben.

Punkt 9. Die Gebühr für die Ausführung nachträglicher Verfügungen bei Schleppladungen beträgt 10 ℳ bzw. österr. Kronen pro Schlepp in der Währung des Ortes der Durchführung der Verfügung.

Punkt 11. Die Expeditionsprämie beträgt
a) im Verkehre nach Obernzell oder Passau 50 ₰ für 100 kg,
b) im Verkehre nach Regensburg oder Deggendorf 100 ₰ für 100 kg.

Punkt 13. Die Gebühr für die Benutzung von Trichterwagen wird, soweit Trichterwagen beigestellt werden, hierfür fallweise festgesetzt.

Punkt 14. Die Gebühr für die Begleiter von Schleppladungen beträgt 10 ₰, 30 österr. bzw. ungar. Heller, 12 čsl. Heller, 10 Para, 12 Bani, 12 Stotinki bzw. 2 Centimes Schweizer Währung für je 100 kg des der Frachtberechnung für die Ladung zugrunde gelegten Gewichtes in der Frachtsatzwährung.

Punkt 15. Die Elevator-Kontrollgebühr beträgt 20 ₰, 20 österr. bzw. 20 ungar. Heller für 100 kg in der Währung des Ortes der Leistung. Im Übrigen gelten hinsichtlich der vorstehend angeführten Punkte die Bestimmungen des Ausnahmetarifes für Getreide usw. (949)

Regensburg, am 30. September 1920.

3. Verkauf von Altmaterial.

Die in dem Oberbau-Sammellager in Gelsenkirchen-Wattenscheid sowie in den Bezirken verschiedener Bahnmeistereien lagernden, zu Eisenbahnzwecken nicht mehr verwendbaren Oberbau- und Baustoffe, bestehend aus Schienen-, Schwellen-, Eisen- und Gußschrot im Gesamtgewicht von etwa 7000 Tonnen, sollen verkauft werden. Die Verdingungsunterlagen liegen beim Zentralbüro hierselbst, Bismarckplatz Nr. 1, zur Einsicht offen und können, solange der Vorrat reicht, gegen Einsendung von 6 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) von dort bezogen werden. Mit der Aufschrift: **„Gebot auf Ankauf abgängiger Oberbau- und Baustoffe"** versehene Angebote sind bis zu dem **am 27. Oktober d. J., vormittags 10 Uhr,** im Verdingungszimmer der unterzeichneten Direktion (Bismarckplatz Nr. 1, hierselbst) stattfindenden Eröffnungstermine einzusenden. Zuschlagsfrist bis zum 13. November d. J.

Essen, den 2. Oktober 1920. (956)
Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins
von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.
Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 75 | Berlin, den 13. Oktober 1920. | LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.
Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.
Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 16 M. für das Vierteljahr bezogen werden.
Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 80 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 90 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.
Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen.
Beilagen werden nach Vereinbarung beigefügt.
Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24.
Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Inhalt:

Nochmals zur Einführung der neuen Güter- und Tiertarife.

Bei den Beratungen, die am 23. und 24. September im Festsaal des Abgeordnetenhauses in Berlin über die Umgestaltung der Güter- und Tiertarife stattfanden, sind von verschiedenen Seiten Einwendungen gegen die neuen Tarife erhoben worden. Sie gingen in erster Linie von den Vertretern der Binnenschiffahrt und der Privatbahnen aus, die beide den neuen Tarif lebhaft bekämpften. Auch von der Schwerindustrie und einem Vertreter der Beamtenschaft wurden Bedenken geltend gemacht, und es ist nicht ohne Interesse, auf den Inhalt der Beanstandungen etwas näher einzugehen.

1. Die Binnenschiffahrt hat in den letzten Jahren gute, vielfach sogar glänzende Gewinne erzielt, wobei allerdings bemerkt sei, daß die Verhältnisse in den einzelnen Stromgebieten nicht überall gleich günstig waren. Während es ihr vor dem Kriege und auch in der ersten Zeit nach Kriegsausbruch im allgemeinen nicht besonders gut ging, trat später dadurch ein Umschwung ein, daß viele Transporte, die die Eisenbahnen wegen ihrer wachsenden Betriebsschwierigkeiten nicht bewältigen konnten, zwangsweise auf den Wasserweg verwiesen wurden. Diesen Umstand benutzten die Schiffer, um ihre Frachten erheblich, zum Teil sogar übermäßig zu steigern. So kam es, daß heute die Wasserfrachten viel höher sind als die Tarife der Eisenbahnen. Um nur ein Beispiel herauszugreifen, so kostet die Beförderung von 10 t Massengütern der neuen Klasse E auf der Elbe von Hamburg nach Dresden zurzeit 1524 *M*, auf der Eisenbahn dagegen nur 592 *M*. Während also früher der Wasserweg auf Inanspruchnahme nur zu rechnen hatte, wenn er mit seinen Beförderungspreisen die Eisenbahnen in angemessener Weise unterbot, ist heute das umgekehrte Verhältnis eingetreten.

Dieser Zustand kann indes nicht von Dauer sein. Die Schiffahrt fürchtet, daß ein starker Rückschlag für sie eintreten wird, wenn bei zunehmender Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen die Zwangsüberweisungen aufhören. Sie glaubt nun, daß durch die Verteuerung des Nahverkehrs, die der neue Tarif vorsieht, der Umschlagsverkehr geschädigt und durch die Ermäßigung der Frachten auf weite Entfernungen, namentlich in den billigen Klassen, die Lage weiterhin zu ihren Ungunsten verschoben werden wird.

In Wirklichkeit richten sich ihe Angrriffe, wie die Aussprache ergeben hat, weniger gegen den neuen Tarif, als gegen die Tarifpolitik der Eisenbahnen im allgemeinen. Es wird den Eisenbahnen zum Vorwurf gemacht, daß ihre jetzigen Verkehrseinnahmen bei weitem nicht ausreichen, um die Selbstkosten zu decken, vielmehr ein gewaltiger Fehlbetrag verbleibt, für den die Steuerzahler aufkommen müssen. Eine Gesundung könne nur durch eine durchgreifende Erhöhung der Tarife erzielt werden, durch die gleichzeitig die Eisenbahnfrachtsätze zu den Schiffsfrachten wieder in ein richtiges Verhältnis gebracht würden. Die jetzige Wirtschaftsführung der Eisenbahnen stehe im Widerspruch zum Artikel 92 der Reichsverfassung, der den Eisenbahnen die Pflicht auferlege, ihre Betriebsausgaben aus den eigenen Mitteln zu decken.

Wenngleich dieser letztere Hinweis an sich berechtigt erscheint, so wurde doch von der Versammlung anerkannt, daß es unter den heutigen Verhältnissen nicht möglich sein würde, den Fehlbetrag der Eisenbahnen durch Tariferhöhungen auszugleichen, und daß eine weitere allgemeine Erhöhung das Wirtschaftsleben sehr empfindlich beeinflussen würde. Bei Bemessung ihrer Tarifsätze könne die Eisenbahn auf die Lage eines einzelnen Gewerbes keine entscheidende Rücksicht nehmen, sondern müsse sich nach den Bedürfnissen der ge-

samten Volkswirtschaft richten. Man müsse deshalb versuchen, der Schiffahrt auf andere Weise zu helfen, eine Frage, die allerdings schwierig sei und eingehender Prüfung unter Beteiligung aller hierfür zuständigen Stellen bedürfe.

Daß das System der staffelförmigen Tarifbildung an sich berechtigt ist, wird von der Schiffahrt nicht in Abrede gestellt. Um etwaigen Erschwernissen des Umschlagsverkehrs, die sich aus seiner Anwendung ergeben, zu begegnen, erstrebt sie die Einführung von Zubringertarifen, durch die in einem gewissen Umkreise von den Umschlagsplätzen für die von Bahn zu Schiff oder umgekehrt übergehenden Sendungen weitgehende Ermäßigungen gewährt werden sollen.

2. Die Klagen der Privatbahnen bewegen sich ungefähr in derselben Richtung wie die der Binnenschiffer. Von wenigen Ausnahmen abgesehen, haben die Privatbahnen unter den heutigen wirtschaftlichen Verhältnissen infolge der außerordentlichen Steigerung aller persönlichen und sächlichen Ausgaben schwer zu leiden. Da sie mit den regelrechten Taxen der Staatsbahnen nicht auskommen, haben sie durchweg besondere Zuschläge zu diesen eingeführt oder, wo solche bereits bestanden, diese beträchtlich erhöhen müssen. Diese Zuschläge belasten aber die an den Privatbahnen ansässigen Verkehrstreibenden und erschweren ihnen den Wettbewerb mit anderen Unternehmern, die nur mit den gewöhnlichen Frachten zu rechnen haben. Die fortgesetzte weitere Steigerung der Zuschläge unterliegt deshalb gewissen Bedenken.

Auch für die Privatbahnen könnte eine durchschlagende Besserung nach ihrer Meinung nur durch eine bedeutende Erhöhung der Tarife erreicht werden, die dann auch von ihnen verlangt wird, im wesentlichen mit der gleichen Begründung, wie sie von der Schiffahrt vorgebracht wurde. An zweiter Stelle beantragten sie, eine Heraufsetzung der Abfertigungsgebühren in den Wagenladungsklassen C, D und E vorzunehmen, die nach ihrer Ansicht zu niedrig festgesetzt sind. Der Antrag wurde jedoch von der Versammlung mit großer Mehrheit abgelehnt, wofür wohl neben der Rücksichtnahme auf den allgemeinen Verkehr die Erwägung mitbestimmend war, daß ein sicheres Urteil darüber, ob der neue Tarif tatsächlich zum Nachteil der Privatbahnen wirken wird, noch nicht abgegeben werden kann. Es mag sein, daß einige Privatbahnen Einbußen erleiden werden. Im allgemeinen werden aber die Auftarifierungen und sonstigen Mehreinnahmen, die der neue Tarif bringt, auch ihnen zugutekommen und die Ausfälle reichlich decken.

Die meisten Privatbahnen haben inzwischen gegen die Vorschläge der Ständigen Tarifkommission, soweit sie die Höhe der Abfertigungsgebühren in den genannten Klassen zum Gegenstand haben, auch förmlichen Widerspruch bei der geschäftsführenden Verwaltung eingelegt. Diesem Einspruch ist entgegenzuhalten, daß die Festsetzung der Normalbeförderungsgebühren ausschließlich dem Reichsverkehrsminister vorbehalten ist und nicht zur Zuständigkeit der Ständigen Tarifkommission gehört. Die letztere hat sich zu dieser Frage nur gutachtlich geäußert. Beschlüsse im Sinne der Geschäftsordnung, gegen die wirksamer Einspruch erhoben werden könnte, liegen mithin, soweit es sich um die künftigen Normalbeförderungsgebühren handelt, garnicht vor.

Die Verhandlungen mit den Privatbahnen schweben noch und werden hoffentlich dazu führen, daß sie ihren Widerstand gegen den neuen Tarif aufgeben.

3. Die Schwerindustrie fühlt sich durch die starke Mehrbelastung der ganz kurzen Beförderungsstrecken benachteiligt und wünscht besonders eine Aufhebung der Bestimmung, wonach die Fracht auf Grund einer Mindestentfernung von 10 km zu berechnen ist. Es ist zuzugeben, daß sie durch diese Vorschrift im Verkehr mehrerer zusammengehöriger Werke oder Werksteile untereinander stark betroffen wird, zumal da auch die bisherige Abstaffelung der Abfertigungsgebühren auf nahe Entfernungen in Zukunft entfallen soll. Die Frage, ob hier eine Erleichterung durch Beseitigung der erwähnten Berechnungsweise eintreten kann, ist noch nicht entschieden.

4. Schließlich wurde auch von einem Vertreter der Beamtenschaft die Höhe der künftigen Frachtsätze allgemein als zu gering bezeichnet. Er begründete diese Stellungnahme nicht ungeschickt, indem er es als mißlich hinstellte, daß die Eisenbahn infolge des großen Mißverhältnisses zwischen Einnahmen und Ausgaben als notleidende Verwaltung anzusehen sei. Dies werde dazu führen, daß der Finanzminister sich ihren Forderungen gegenüber ablehnend verhalten, und den Eisenbahnen hierdurch die Durchführung technischer Verbesserungen wie z. B. die Ausdehnung des elektrischen Betriebes erschwert werde. Derartige Fortschritte wären aber gerade geeignet, die Kosten des Betriebes wieder herabzumindern. Andererseits wurde eine Herabsetzung der Frachten für Lebensmittelsendungen von ihm empfohlen.

Seinen Ausführungen gegenüber wurde von anderen Rednern wiederholt betont, daß jede neue Frachterhöhung mit Sicherheit den Anlaß oder den Vorwand zu einer weiteren Verteuerung aller Bedarfsartikel abgeben würde. Ob man nach Lage der Sache auf die Dauer an einer nochmaligen Erhöhung der Tarife vorbeikomme, erscheine allerdings zweifelhaft.

Das Ergebnis der Beratungen ist bereits in Nr. 71, S. 776 dieser Zeitung kurz mitgeteilt worden. Es darf auch an dieser Stelle nochmals hervorgehoben werden, daß die Versammlung die von der Eisenbahnverwaltung vorgeschlagene Neuregelung fast einstimmig gutgeheißen und damit das Bedürfnis nach alsbaldiger Einführung der neuen Tarife anerkannt hat.

Niemack.

Vorschlag zur Erzielung von Ersparnissen bei der Bahnbewachung.

Die jetzige Wirtschaftslage erfordert gebieterisch Vereinfachungen.

Wenn man die Fortschritte des Verkehrs auf den Straßen seit fünfzehn Jahren betrachtet, so ist hier ein großer Wandel eingetreten. Fahrräder, Krafträder und Kraftwagen beleben die Straßen. Hauptsächlich die Personenkraftwagen fahren mit Geschwindigkeiten auf den Straßen, die der Geschwindigkeit der meisten Eisenbahnzüge nicht nachsteht. Für die Kraftfahrzeuge sind zwar an den Hauptstraßen zum Teil Warnungszeichen an den Kurven und starken Gefällen angebracht. Warnungszeichen oder sonstige Einrichtungen, die Personen und Geschirre warnen, fehlen aber vollständig an Kreuzungen von Straßen usw. Lediglich durch Hupen melden die Führer ihre Annäherung.

Zuzugeben ist, daß der Straßenverkehr mit dem Eisenbahnverkehr nicht ohne weiteres zu vergleichen ist, es ist aber doch auffallend, daß wegen der Bewachung der Übergänge bei den Eisenbahnverwaltungen noch keinerlei Änderungen eingetreten sind. Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 1. Mai 1905 schreibt in §§ 18 und 48 die Anbringung von Schranken und ihre Bewachung während der Vorüberfahrt von Zügen für Haupt- und zum Teil für Nebenbahnen vor. Unter den Übergängen in Schienenhöhe gibt es Staats- und Ortsstraßen mit starkem Verkehr, Landstraßen, Kommunal- und Wirtschaftswege mit mittlerem und solche mit schwachem Verkehr. Die Übersichtlichkeit der Bahn beiderseits der Straßen ist sehr verschieden. Ein Teil der Wirtschaftswege wird nur von einzelnen Besitzern benutzt; trotzdem verzichten diese nicht auf die ständige Bewachung.

Die Bewachung der Übergänge erfordert bei der jetzigen Dienstzeit von acht Stunden reiner Arbeitszeit bei ununterbrochenem Betriebe rund drei Mann, bei unterbrochenem Betriebe 1½ bis zwei Mann täglich. Die Kosten der Bewachung eines Überganges mit doppelter Besetzung durch zwei Wärterstellvertreter stellen sich rund wie folgt zusammen:

	ℳ
Zwei ständige Wärterstellvertreter	19 760
Stellvertretung für freie Tage	3 330
Stellvertretung für Urlaub	1 140
Heizung des Wachraumes	75
Beleuchtung des Wachraumes	75
Beleuchtung der Schranken	75
Unterhaltung der Schranken	60
Unterhaltung des Wachraumes	55
Unterhaltung der Geräte	30
zusammen . . .	24 600

Die Kosten der Verwaltung für Arbeiterversicherungen, für Erkrankungen sind nicht mit enthalten. Wenn auch die Berechnung auf die größte Genauigkeit keinen Anspruch hat, so dürfte sie doch dem Durchschnittspreis für die Bewachung eines Überganges entsprechen. Bei der großen Zahl der Übergänge müssen daher Millionen Mark jährlich ausgegeben werden.

Vorgeschlagen wird, daß die äußerst stark belebten Übergänge innerhalb großer Orte bis zu ihrer Beseitigung noch bewacht, alle übrigen Wegübergänge nicht mehr bewacht werden und die Bau- und Betriebsordnung entsprechend geändert wird. Wie schon eingangs erwähnt, hat sich der Verkehr auf den Straßen derart verändert, daß der jetzige Zugverkehr für Passanten nichts besonders im Hinblick auf die Geschwindigkeiten bedeutet. Die Leute und Wagenführer müssen bei der Überfahrt über den Bahnkörper ebenso wie jetzt auf den Straßen infolge des Verkehrs die nötige Umsicht walten lassen. Die jetzigen Warnungstafeln beiderseits der Wege müßten aber auffallender sein, ähnlich wie diejenigen für Kraftfahrzeuge. Wenig übersichtliche Übergänge könnten nach Bedarf mit Licht-Warnungstafeln ausgerüstet werden. Die Anschriften könnten entfallen. An Stelle der jetzigen Läutewerke, die veraltet sind und nach § 19 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung dem Wärter über den Abgang der Züge Aufschluß geben, müßten elektrische Läutezeichen ertönen. Die Läutezeichen müßten durch Schienenkontakte ausgelöst oder von den Stationen zwangsläufig abgegeben werden und zwar so, daß sie eine annähernd bestimmte Zeit vorher am Übergang ertönen. Diese Läutezeichen würden dann für den Straßenverkehr bestimmt sein. Die Elektrotechnik ist derart vorgeschritten, daß Brauchbares zu erlangen ist. Ein Hinweis auf das vorsichtige Begehen und Befahren der Eisenbahnübergänge müßte vorerst von Zeit zu Zeit in den Zeitungen bekannt gegeben werden.

Die jetzt vorhandenen, bei Wegfall der Bewachung der Übergänge frei werdenden Kräfte können vorerst jedoch nicht entlassen, sie müßten als Ersatz für den Abgang in der Bahnunterhaltung und auf den Bahnhöfen beschäftigt werden, ein Teil auch als Streckenläufer Verwendung finden, falls man diese mehr zur Unterhaltung der Bahn heranziehen will. Ein Versuch auf einer kurzen Bahnlinie im Einvernehmen mit der Landesaufsichtsbehörde dürfte den Beweis für die Durchführbarkeit des Vorschlages erbringen.

M. Krug, Technischer Eisenbahn-Obersekretär.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Ablehnung der mitteleuropäischen Zeit für das Rheinland. Deutschland hatte durch seine Pariser Delegation bei der Botschafterkonferenz darum nachgesucht, daß im Rheinland die mitteleuropäische Zeit auch für den Eisenbahnverkehr eingeführt würde. Die Botschafterkonferenz hat hierauf geantwortet, daß die Entscheidung bereits im Februar d. J. durch die hohe Rheinlandskommission getroffen sei, und daß sie sich nicht für befugt halte, eine Entscheidung der zuständigen Behörde zu revidieren. Die Entscheidung der hohen Rheinlandskommission aus dem Monat Februar d. J. geht dahin, daß die mitteleuropäische Zeit für das „zivile Leben“ gelte. Nach dieser Entscheidung war für den Eisenbahnverkehr die westeuropäische Zeit maßgebend. Wenn heute die Botschafterkonferenz es bei dieser Regelung beläßt, so ergibt sich das eigenartige, daß nach Abschluß des Friedens der Eisenbahnverkehr lediglich als militärische Einrichtung angesehen wird — eine Auffassung, die allerdings in den Rahmen der militarischen französischen Politik paßt.

— Erhebung der Kohlensteuer des Saargebiets durch die Eisenbahnverwaltung. Die Regierungskommission des Saargebiets hat folgende Verordnung erlassen:

Artikel I.

Vom 1. Oktober 1920 ab wird die Steuer auf Kohlen vom jetzigen Satze von 10% auf den Satz von 20% erhöht. Sie wird als Landesabgabe betrachtet und für den Staatshaushalt erhoben, und zwar durch die staatlichen Verwaltungsorgane.

Artikel II.

In Abänderung der früheren Bestimmungen wird die Steuer einheitlich zum Satze von 20% auf Kohlen wie auf Koks berechnet und wird ab 1. Oktober 1920 in folgender Weise erhoben:

a) Die Eisenbahndirektion wird die Steuer auf Kohlen und Koks erheben für Sendungen mit der Eisenbahn, das Wasserbauamt für Sendungen auf dem Wasserwege.
b) Die Grubenbetreiber erheben die Steuer für solche Lieferungen an Verbraucher, die weder mit der Eisenbahn, noch auf dem Wasserwege erfolgen, also hauptsächlich durch den Landabsatz der Gruben oder durch den Hafen Malstatt.

Artikel III.

Bei Lieferungen von Kohlen und Koks mit der Eisenbahn oder auf dem Wasserwege vermerkt der Grubenbetreiber auf jedem Frachtbrief in Franken oder in Mark den Wert der abgesandten Kohlen und Kokse. Diese Werte werden berechnet nach dem abgerundeten Gewichte auf Grund von Tabellen, die vom Regierungskommissar für öffentliche Arbeiten genehmigt sind.

Die Eisenbahndienststellen bezw. das Wasserbauamt tragen gleichzeitig mit den Frachtkosten auf dem Frachtbriefe die Steuergebühr ein, die in Franken zu berechnen ist, wenn der deklarierte Wert in Franken angegeben ist, und in Mark, wenn der deklarierte Wert in Mark angegeben ist.

Die auf diese Weise berechnete Steuergebühr wird von der Eisenbahn bei Ankunft, vom Wasserbauamt bei Abgang der Sendung erhoben. In gewissen Ausnahmefällen kann die Eisenbahndirektion, wenn es sich um geringe Beträge handelt, eine in Franken berechnete Steuer in Mark erheben unter Umrechnung der Franken in Mark nach dem amtlichen, am Tage der Erhebung geltenden Kurse.

Artikel IV.

Von der Steuer sind befreit:

a) die für die Saarbahnen bestimmten Kohlen und Kokse;
b) die für die verschiedenen industriellen Betriebe der Gruben notwendigen Kohlen, und allgemein alle Kohlen- und Kokssendungen von einem Betriebe der Bergwerksverwaltung zu einem anderen Betriebe derselben Verwaltung, wie z. B. der Versand von einer Grube an den Hafen Malstatt;
c) die für die Beamten und Arbeiter der Bergwerke bestimmten Kohlen und Kokse, wenn der Grubenbetreiber eine entsprechende Bescheinigung auf dem Frachtbriefe einträgt;
d) minderwertige Produkte wie Schlamm, Staubkohlen und Waschberge;
e) die Unterprodukte der Kokereien (mit Ausnahme des Kokses).

Artikel V.

Die auf diese Weise erhobenen Kohlensteuern werden von der Eisenbahndirektion und dem Wasserbauamt unmittelbar an die Landeskasse einbezahlt.

Zum Vollzuge dieser Verordnung wird bestimmt:

1. Alle Bedienstete, die bei der Abfertigung von Kohlen und Koks mitwirken, haben sich mit den neuen Vorschriften sofort eingehend vertraut zu machen.

2. Zu Artikel I und II der Regierungs-Verordnung: Alle Kohlen- und Kokssendungen, die vom 1. Oktober 1920 ab im Saargebiet zur Beförderung im öffenlichen Verkehr angenommen werden, sind nach den Bestimmungen der Regierungs-Verordnung zu behandeln. Die Dienststellen sind dafür verantwortlich, daß die Kohlensteuer (K.-St.) in den vorgesehenen Fällen richtig und sicher erhoben wird. Sie haben die Steuer, soweit nicht nach Artikel IV der Regierungs-Verordnung Befreiung vorgesehen ist, für alle diejenigen Kohlen- und Kokssendungen zu erheben, die der Eisenbahn mit Frachtbrief unmittelbar von dem Grubenbetreiber oder von den Nebenbetrieben der Grubenverwaltung zur Beförderung übergeben werden. Wenn daher Kohlen oder Koks von anderen Personen als den Grubenbetreibern zum Versand aufgegeben werden, hat die Eisenbahn mit der Erhebung der Kohlensteuer nichts zu tun. Dieser Fall liegt beispielsweise vor beim Kohlen- und Koksversand von Händlern, Gaswerken, Eisen- und Glashütten, und bei Weiterabfertigung von Sen-

dungen mit neuem Frachtbrief von der ursprünglichen Bestimmungsstation aus. Ebenso gilt es als Landabsatz und hat sich die Eisenbahn mit der Erhebung der Kohlensteuer nicht zu befassen im Falle der Beförderung von Kohlen- und Kokssendungen von der Grubenstation oder dem Anschlußgleis der Grube auf einem Gleisanschluß derselben Tarifstation. Ferner sind alle Kohlen- und Kokssendungen von Gruben außerhalb des Saargebiets kohlensteuerfrei.

3. Zu Artikel III der Regierungs-Verordnung: Die Grubenverwaltung wird den vorgeschriebenen Wertvermerk in den Frachtbriefen unmittelbar unterhalb der Inhaltsangabe machen. Wenn der Wertvermerk bei steuerpflichtigen Sendungen fehlt, ist der Frachtbrief zurückzuweisen. Im Saarbinnenverkehr und im Wechselverkehr mit den deutschen Stationen wird der Wert von dem Grubenbetreiber in der Mark-Währung angegeben. Wenn die Angabe ausnahmsweise in Franken gemacht werden sollte, ist die K.-St. zunächst in Franken zu berechnen, sodann in Mark umzurechnen und in Mark in den Frachtbrief einzutragen. Der Umrechnungskurs wird täglich mitgeteilt werden. Im Verkehr mit den Ländern der Frankenwährung (Luxemburg [Prinz Heinrich-Bahn], Elsaß-Lothringen, Frankreich sowie Schweiz und Italien über Elsaß-Lothringen) gibt der Grubenbetreiber den Wert ausschließlich in Franken-Währung an.

4. Zu Artikel IV der Regierungs-Verordnung. Zu den industriellen Betrieben der Grubenverwaltung gehören beispielsweise Kokereien, Kohlenwäschen und Kraftwerke.

5. Behandlung der Frachtbriefe. Derjenige Bedienstete, der die Fracht ausrechnet, hat bei jedem Versandfrachtbrief festzustellen, ob die Sendung nach Artikel II kohlensteuerpflichtig oder ob sie nach Artikel IV abgabefrei ist, und gegebenenfalls die Kohlensteuer zu berechnen. Die Steuer beträgt 20 % = 1/5 des angegebenen Wertes. Der Steuerbetrag ist nach unten auf die durch 5 ohne Rest teilbare Summe abzurunden, also z. B. 1034 ℳ 17 Pf. auf 1034 ℳ 15 Pf. Den Dienststellen werden zwei Stempel geliefert: Nr. 1 für abgabenpflichtige, Nr. 2 für steuerfreie Sendungen. Jedem Frachtbrief ist einer dieser Stempel aufzudrücken. Im Stempelabdruck Nr. 2 ist der Buchstabe des Art. IV der Regierungs-Verordnung anzugeben, auf den die Steuerfreiheit sich stützt. Die berechnete Kohlensteuer ist auf der gleichen Linie mit dem Stempelabdruck im Frachtbrief einzutragen und zwar ausnahmslos als Überweisung auf den Empfänger.

6. Verrechnung der Kohlensteuer im Versand und Empfang. Derjenige Bedienstete, der die Frachtbriefe in das Kohlenversandbuch (fremde Verkehre, Versandrechnung) oder Kohlenempfangbuch einschreibt, hat sich davon zu überzeugen, daß jeder Frachtbrief den für die Sendung zutreffenden Stempelaufdruck (vergl. Ziffer 5) trägt und daß bei steuerpflichtigen Sendungen der richtige Betrag der Kohlensteuer eingetragen ist. Wenn nötig, ist die Berechnung der Kohlensteuer nachzuholen oder zu berichtigen.

7. Ermittlung der Kohlensteuer. Es ist erforderlich, daß die Kohlensteuer in die Kohlenversandbücher (Versandrechnungen) in so übersichtlicher Weise verbucht wird, daß ihr Aufkommen jederzeit für sich ermittelt werden kann. Es sind daher neue Versandbuchvordrucke, Muster 5751 a und b, zur Verwendung für den Binnen- und deutschen Wechselverkehr, und Versandrechnungsvordrucke, Muster 5711 a und b, zur Verwendung für die fremden Verkehre, hergestellt und den Abfertigungsstellen zugesandt worden. Wie auf dem Titelbogen vermerkt, sind die Versandrechnungen gleichzeitig zur Fertigung der Zusammenstellungen zu benützen. Im übrigen sind sämtliche Spalten nach dem Vordruck auszufüllen. Die Spalte Wert ist ebenfalls am Monatsschluß zu addieren; die Gesamtsumme der erhobenen Kohlensteuer ist auf Grund der Wertsumme nachzuprüfen. Die Prüfung ist mit Bleistift wie die (summarische Frachtenprüfung) in den Versandbüchern und Rechnungen ersichtlich zu machen. Auch die Frachtkarten sind neu erstellt worden mit Spalten für die Saargebühr und Kohlensteuer. Sie sind gleichfalls an die Abfertigungsstellen verteilt worden.

8. Höhe der angefallenen Kohlensteuer. Bis zum 5. des Nachmonats, also erstmals bis zum 5. November, haben die Abfertigungsstellen dem Verkehrsbüro die Summen der erhobenen Kohlensteuer auf einem den Abfertigungsstellen noch zugehenden Vordruck mitzuteilen.

— **Verzeichnis der in den besetzten und abgetretenen Gebieten gelegenen Stationen.** Die Generalbetriebsleitung West in Essen hat ein Verzeichnis der in den besetzten deutschen Gebieten und in den abgetretenen Landesteilen gelegenen Stationen herausgegeben, das im „Gemeinsamen Tarif- und Verkehrs-Anzeiger“ Nr. 133/1920 erschienen ist. Die Stationen sind in alphabetischer Reihenfolge aufgeführt. Das Verzeichnis läßt erkennen, in welchem deutschen Bahn- oder Direktionsbezirk jede Station liegt oder lag, zu welchem Besetzungsgebiet sie gehört oder an welchen Staat sie abgetreten worden ist. Endlich ist für die abgetretenen Stationen die neue Stationsbezeichnung in polnischer, dänischer oder französischer Sprache angegeben.

— **Die Verschiffung der Saarkohle.** Die Ausfuhr der Saarkohle auf dem Wasserwege hat im September eine bisher nicht erreichte Höhe zu verzeichnen. Aus den Häfen von Saarbrücken und Luisenthal wurden insgesamt 118 590 t verschickt, wovon 52 940 t nach der Gegend von Nancy, 23 780 t für Paris, 17 980 t für Elsaß-Lothringen und der Rest für die Gegenden von Vitry und Epinal bestimmt waren. Vom 1. bis 10. September wurden 48 930 t, vom 10. bis 20. September 32 670 t, vom 20. bis 30. September 36 990 t abgefertigt. Insgesamt sind im September 401 Kanalschiffe leer angekommen und 417 beladen abgegangen. Da seit dem 1. Oktober auf die Saarkohlen, die auf dem Schienen- oder Wasserwege das Saargebiet verlassen, eine Abgabe von 20 % erhoben wird, so hat der Saarstaatshaushalt bei einem mittleren Preis von 110 Franken für die Tonne ungefähr 260 900 Franken Kohlensteuer allein von den Verschiffungen eingenommen.

— **Der Mittellandkanal im Ausschuß der preußischen Landesversammlung.** Von unterrichteter Seite wird der „B. B. Z.“ geschrieben:

Der von der Regierung der preußischen Landesversammlung vorgelegte Entwurf für das noch fehlende Stück des Mittellandkanals von Hannover bis zur Elbe bei Magdeburg hat durch die Ausschußberatungen (vgl. Nr. 68, S. 747 d. Ztg.) eine wesentliche und besonders für Mitteldeutschland bedeutsame Erweiterung erfahren. Während der vorgelegte Regierungsentwurf, hauptsächlich den westöstlichen Durchgangsverkehr berücksichtigend, die Mittellinie ohne einen Anschlußkanal zur Saale vorsah, hat der Ausschuß beschlossen, das mitteldeutsche Industriegebiet anzuschließen, entweder durch den Bau eines Anschlußkanals zur Saale bei Bernburg oder durch den Ausbau einer anderen wirtschaftlich und hinsichtlich des Kostenaufwandes gleichwertigen Verbindung des Mittellandkanals mit dem Wirtschaftsgebiet der oberen Saale unter Benutzung der Elbe und Saale.

Der Anschlußkanal würde den Mittellandkanal etwa bei Wolmirstedt verlassen, Magdeburg westlich umgehen, dabei in das höhere Gelände um 24 m aufsteigen und über Altenweddingen und Staßfurt bei Bernburg mit einer Abstiegschleuse von etwa 19 m Gefälle die Saale erreichen. Damit würde das Kaligebiet bei Staßfurt-Leopoldshall von der Wasserstraße unmittelbar berührt werden. Der zweite Plan geht davon aus, daß der nach der Regierungsdenkschrift unwirtschaftliche Parallelkanal zur Elbe durch diese und die untere Saale ersetzt werden kann. Dazu müßte die Elbe von Niegripp bis zur Saalemündung für den Kanalverkehr ausgebaut und ein Umgehungskanal bei Magdeburg hergestellt werden. Zur Aufhöhung der Niedrigwasserstände in der Elbe würden zwei Talsperren im oberen Saalegebiet die Zuschußwassermengen zu liefern haben, um auch in trockenen Zeiten eine ausreichende Fahrtiefe zu erreichen. Die Saale ist von ihrer Mündung bei Bernburg und, soweit der ausgesetzte Betrag reicht, weiter nach oberhalb zu kanalisieren, wobei die Abmessungen denen des Mittellandkanals anzupassen sind. Reicht der vorgesehene Betrag zur weiteren Kanalisierung oberhalb Bernburgs, so würde dadurch ein Anschluß der Städte an der oberen Saale und Leipzigs an die leistungsfähige Großschiffahrtsstraße wesentlich erleichtert werden. Der Umweg über die Elbe und Saale gegenüber dem Anschlußkanal nach Bernburg beträgt etwa 30 km. Die Frachtkosten werden wegen der geringen Abgabe auf den Flüssen voraussichtlich nicht sehr verschieden sein. Der Streckenunterschied läßt sich verringern, wenn die Fahrt über die Saalemündung durch einen Verbindungskanal etwa von Kalbe bis Schönebeck ersetzt wird, und damit wirtschaftliche Vorteile verbunden sind.

Der Ausschuß der preußischen Landesversammlung ist den in letzter Zeit in der Presse mehrfach geäußerten Wünschen der mitteldeutschen Länder, insbesondere von Sachsen, Thüringen und Anhalt (vgl. Nr. 72, S. 787 d. Ztg.) in weitem Maße entgegengekommen. Die Mittellinie mit einem Anschluß des Wirtschaftsgebietes der oberen Saale berücksichtigt neben dem großen Durchgangsverkehr das verkehrsreiche mitteldeutsche Industriegebiet in erfolgreicher Weise. Gegenüber der Südlinie bleiben nur das Gebiet zwischen Wolfenbüttel und Oschersleben und gegebenenfalls Staßfurt ohne unmittelbaren Anschluß. Eine wirtschaftliche Ausnutzung der Bodenschätze des Harzes wird jedoch nicht unmöglich, sondern der Verkehr aus dem Vorland des Harzes erhält nur eine etwas höhere Vorfracht. Es ist zu hoffen, daß die genannten mitteldeutschen Länder sowie Oldenburg und Bremen dem erweiterten Entwurf zustimmen werden, zumal wenn reichsseitig der Mittellandkanal mit dem Anschluß nach Leipzig als ein Gesamtprojekt behandelt wird.

— **Personalnachrichten.** In das Reichsverkehrsministerium sind der preußische Ministerialrat Pischel und der bayerische Ministerialrat Hollfelder als Ministerialräte übernommen worden. — Ernannt sind in demselben Ministerium der Oberregierungsrat Kroehling zum Ministerialrat, der Regierungsrat Graber und der Eisenbahndirektor Wilbrand zu Oberregierungsräten.

Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Preußen-Hessen sind folgende Änderungen eingetreten: Der Oberregierungsrat Friedrich Lohse in Trier ist zum Präsidenten der Stammeisenbahndirektion Saarbrücken in Trier ernannt worden. — Der Regierungsrat Orthmann, zuletzt in Stettin, ist infolge Ernennung zum Ministerialrat im Reichsfinanzministerium aus dem Reichseisenbahndienst ausgeschieden. — Dem Regierungsrat Dr. jur. Schucht, Mitglied der Eisenbahndirektion in Magdeburg, dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Peter Krauter, bisher in Stettin, und dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Walter Domnick, bisher in Berlin-Schöneberg, ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichsdienste — erstem mit Ruhegehalt — erteilt worden. — Der Regierungs- und Baurat Berthold, Vorstand eines Eisenbahn-Werkstättenamts in Halle (Saale), und der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Grell, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts in Meseritz, sind gestorben.

Österreich.

— **Tarifausschuß.** Die „Staatskorr." meldet: Am 24. September d. J. hat unter dem Vorsitze des Präsidenten Ehrenfels im Staatsamte für Verkehrswesen eine Sitzung des Ausschusses für reglementarische und tarifarische Fragen des Eisenbahngüterverkehrs stattgefunden, deren Gegenstand die Erörterung des vom Hauptausschusse der Nationalversammlung am 19. August d. J. gefaßten Beschlusses über die Durchführung einer Erhöhung des Übergangsgütertarifes gebildet hat. Nach längerer lebhafter Wechselrede hat der Ausschuß einstimmig eine Entschließung angenommen, in der es heißt: „Der Ausschuß hat mit Bedauern die Mitteilung der Regierung entgegengenommen, wonach sich zur Deckung der Kosten der Besoldungsreform und des Betriebsabganges der österreichischen Staatsbahnen in kürzester Zeit eine im allgemeinen 50prozentige Erhöhung des im Einvernehmen mit dem Tarifausschusse zustande gekommenen Übergangstarifes, dessen Einführung mit dem 15. Oktober 1920 in Aussicht genommen war, als notwendig erweisen wird. Der Tarifausschuß ist der Ansicht, daß schon bei der dermaligen Höhe der Frachtsätze, welche das 40- bis 50fache der Friedenstarife betragen, der Wiederaufbau der heimischen Volkswirtschaft in Frage gestellt wird und jede weitere Erhöhung zu einem vollständigen Zusammenbruch unserer Volkswirtschaft führen müßte. Der Tarifausschuß warnt daher davor, daß auf der betretenen Bahn, die Defizitwirtschaft der Staatsbahnen durch fortwährende Tarifsteigerungen wettzumachen, fortgefahren werde, lehnt jede weitere Tariferhöhung mit Entschiedenheit ab und vertritt die Auffassung, daß eine Gesundung des Staatseisenbahnbetriebes auf dem einzig möglichen Wege der Herbeiführung innerer Reformen und der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse herbeigeführt werden könne. Der Tarifausschuß gibt sich der zuversichtlichen Erwartung hin, daß seine Warnung nicht ungehört bleiben werde und daß der Staatssekretär für Verkehrswesen daher auch von der ihm von dem Hauptausschusse der Nationalversammlung am 19. August 1920 erteilten Ermächtigung zur Erhöhung des Übergangstarifes keinen Gebrauch machen werde. Schließlich fordert der Tarifausschuß die eheste Einsetzung eines Verkehrsrates, der mit den zur Mitarbeit an dem Wiederaufbau unserer Eisenbahnverwaltung notwendigen Befugnissen ausgestattet sein müsse." Der Ausschuß gab ferner dem Wunsch Ausdruck, daß der vorbereitete Übergangsgütertarif der österreichischen Staatsbahnen mit Wirksamkeit vom 15. Oktober d. J. zur Einführung gebracht werde. Der Regierungsvertreter Sektionschef Dr. Pichler sagte die Erfüllung dieses Wunsches zu.

— **Neufestsetzung der Grundlagen für den Gütertarif der österreichischen Staatsbahnen.** Mit Vollzugsanweisung des Staatsamts für Verkehrswesen wurde verfügt:

Auf Grund des zustimmenden Beschlusses des Hauptausschusses der Nationalversammlung vom 19. August 1920 (Gesetz vom 13. April 1920, St.-G.-Bl. Nr. 180) werden die Grundlagen für den Gütertarif der Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen, soweit bei diesen der Staatseisenbahnverwaltung das freie Tarifierungsrecht zusteht, mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1920, wie folgt, neu festgesetzt:

1. Für die allgemeinen Gütertarifklassen:

Gütertarifklasse	Einheitssatz		Satzzuschlag	
	für Kilometer	in Hellern für 100 kg	für Kilometer	in Hellern für 100 kg
Eilgut, gewöhnliches	1—400 über 400	120 112	alle	3000
Eilgut, ermäßigtes	1—400 über 400	60 56	alle	1500
Sperrige Güter	1—400 über 400	90 84	alle	2250
Klasse I	1—400 über 400	60 56	alle	1500
Klasse II	1—300 über 300	35 30	1—300 über 300 (durchgerechnet)	1200 1000
Wagenladungsklasse A	1—50 51—200 201—400 über 400	24 18 15 11	1—100 über 100 (durchgerechnet)	700 600
Wagenladungsklasse B	1—50 51—200 201—400 über 400	17 14 10 6	1—100 über 100 (durchgerechnet)	600 500
Wagenladungsklasse C	1—50 51—100 101—200 über 200	15 9 6 4	1—80 über 80 (durchgerechnet)	450 400
Spezialtarif 1	1—50 51—100 101—400 über 400	17 15 12 11	1—200 über 200 (durchgerechnet)	600 500
Spezialtarif 2	die heutigen Frachtsätze			
Spezialtarif 3	bis 300 km die heutigen Frachtsätze, ab 301 km die gegenüber den heutigen Frachtsätzen des Spezialtarifs 3 billigeren Frachtsätze der Wagenladungsklasse C.			

Anmerkung. I. Für Entfernungen von 1 bis einschließlich 6 km sind die Frachtsätze für 6 km anzuwenden, für die Entfernungen von 7 bis einschließlich 100 km die Frachtsätze für jedes einzelne Kilometer gesondert zu berechnen. Für Entfernungen über 100 km sind Zonen von je 10 km zusammenzufassen und für die einzelnen Zonen die für das höchste Kilometer der betreffenden Zone (Zonenende) sich ergebenden Frachtsätze anzuwenden.

II. Insoweit sich nach den neuen Tarifgrundlagen und der vorstehenden Frachtsatzberechnung bei den Wagenladungsklassen A, B und C sowie beim Spezialtarif 1 höhere Frachtsätze ergeben würden, als die gegenwärtig gültigen Frachtsätze dieser Tarifklassen, bleiben die gegenwärtigen Frachtsätze unverändert aufrecht.

2. Für diejenigen Artikel, für die allgemeine Gütertarifklassen nicht vorgesehen sind:

a) Kochsalz (Steinsalz, Sudsalz, Meersalz) aus Post S-5-a

bei Frachtzahlung für mindestens	Einheitssatz		Satzzuschlag
	für Kilometer	in Hellern für 100 kg	in Hellern für 100 kg
5 000 kg für den Wagen	1—400 über 400	52 48	1200
10 000 kg für den Wagen	1—400 über 400	44 40	1200

Anmerkung: Siehe Anmerkung I unter 1.

b) Kohlen, mineralische, der Post K-23, bei Frachtzahlung für das wirklich verladene Gewicht, mindestens für 10 000 kg für den Wagen bezw. das Ladegewicht des verwendeten Wagens. } die heutigen Frachtsätze bleiben aufrecht.

3. Auf die Lokalbahn Eisenerz-Vordernberg werden die vorstehenden Tarifgrundlagen insoweit übernommen, als sie höher sind als die auf dieser Lokalbahn gegenwärtig in Geltung stehenden Tarifgrundlagen.

Hiervon wird eine Ausnahme nur rücksichtlich des Spezialtarifes 3 geschaffen, indem auf diese Lokalbahn die Frachtsätze des Spezialtarifes 3 der Hauptstrecken der österreichischen Staatsbahnen übernommen werden.

Auf Grund der im Sinne des § 4 des bezogenen Gesetzes vom Hauptausschusse der Nationalversammlung gleichzeitig erhaltenen Ermächtigung bleibt vorbehalten, den neuen Tarif in einem späteren Zeitpunkte prozentuell in einem solchen Ausmaße zu erhöhen, wie es zur Deckung der Kosten der Besoldungsreform und des gegenwärtigen Betriebsabganges notwendig ist.

— **Änderungen im Schnellzugverkehr.** Mit Rücksicht auf notwendig gewordene Verkehrsänderungen im Auslande haben im Zusammenhange damit auch auf den österreichischen Staatsbahnen Anfang Oktober folgende Änderungen im Schnellzugverkehr Platz gegriffen: Die Tagesschnellzüge Wien-Westbahnhof-Innsbruck haben die Verkehrstage gewechselt; es verkehrt der Schnellzug ab Wien-Westbahnhof (8 Uhr früh) seit 1. Oktober nunmehr jeden Montag, Mittwoch, Freitag und in der Gegenrichtung der in Wien-Westbahnhof um 9 Uhr 10 Min. abends eintreffende Schnellzug seit 2. Oktober an jedem Dienstag, Donnerstag, Sonnabend. Der nach der bisherigen Einteilung am 30. September fällig gewesene Tagesschnellzug Wien-Westbahnhof-Innsbruck und der am 1. Oktober fällig gewesene Gegenzug Innsbruck-Wien-Westbahnhof sind entfallen. Behufs Herstellung einer Verbindung zwischen München und Triest wird zum Anschluß an bestehende Schnellzüge ein neues Schnellzugpaar in der Strecke Salzburg-Bad Gastein-Villach zweimal wöchentlich geführt, wodurch sich folgende neue Zugverbindungen ergeben: Jeden Dienstag und Sonnabend seit 5. Oktober: München ab 8 Uhr 2 Min. früh, Salzburg an 11 Uhr 8 Min. vormittags, Salzburg ab 12 Uhr 35 Min. nachmittags, Villach H. B. an 5 Uhr 28 Min. nachmittags, Villach H. B. ab 5 Uhr 52 Min. nachmitttags, Tarvis an 7 Uhr 50 Min. abends, Triest (über Udine) an 2 Uhr 20 Min. nachts. In Gegenrichtung: Jeden Montag und Freitag seit 8. Oktober: Triest ab 1 Uhr 30 Min. nachts, Tarvis ab 8 Uhr 55 Min. vormittags, Villach H. B. an 11 Uhr 30 Min. vormittags, Villach H. B. ab 11 Uhr 50 Min. vormittags, Salzburg an 4 Uhr 50 Min. nachmittags, Salzburg ab 6 Uhr 5 Min. abends, München an 9 Uhr 35 Min. abends. Diese Züge führen in beiden Richtungen durchlaufende Wagen 1., 2., 3. Klasse zwischen Salzburg und Triest sowie einen Speisewagen zwischen Salzburg und Villach.

— **Schnellzugverkehr der Südbahn.** Nach einer Bekanntmachung der Betriebsdirektion der Südbahn geht seit 1. Oktober der Expreßzug Wien-Triest-Agram-Belgrad Nr. 3 nicht mehr jeden Dienstag, Donnerstag und Sonnabend, sondern jeden Mittwoch, Freitag und Sonntag (um 7 Uhr 20 Min. früh) von Wien-Südbahnhof ab und trifft der Gegenzug Nr. 4 nicht mehr jeden Montag, Mittwoch und Freitag, sondern jeden Dienstag, Donnerstag und Sonnabend (um 10 Uhr abends) in Wien ein. Auch die Verkehrstage der Schnellzüge Wien-Leoben-Villach-Tarvis (Rom) Nr. 1/1101 und 1102/2 sind seit 1. Oktober abgeändert, und zwar verkehrt der Schnellzug Nr. 1/1101 (Wien-Südbahnhof ab 7 Uhr 45 Min. früh) seit diesem Tag jeden Dienstag, Donnerstag und Sonnabend und der Schnellzug Nr. 1102/2 (Wien-Südbahnhof an 9 Uhr 40 Min. abends) jeden Montag, Mittwoch und Freitag. Die Züge Nr. 3 und 4 verkehren seit 1. Oktober nicht mehr als Expreßzüge (mit Zuschlag), sondern als D-Züge (mit anderthalbfachen Schnellzugpreisen) und führen nicht mehr nur Wagen erster, sondern auch solche zweiter Klasse.

— **Die endgültige Grenze im Gmünder Gebiet.** Die Staatskorrespondenz meldet: Die in Budweis tagende internationale Abgrenzungskommission für die österreichisch-tschechoslowakische Grenze hat mit der nunmehr beschlossenen Bestimmung der Grenze im Gmünder Gebiet den ersten Teil ihrer Aufgabe beendigt. Die für uns bindende Entscheidung der Kommission hat die Grenze nördlich vom Gmünder Bahnhof über die durch den Staatsvertrag von Saint-Germain angedeutete Richtlinie hinaus bis an die Lainsitz vorgeschoben, so daß fast die ganze Gemeinde Böhmzeil in das tschechoslowakische Staatsgebiet zu) liegen kommt. Mit der Gemeinde Böhmzeil, dem aufstrebenden Vorort der Stadt Gmünd, fällt auch der Gmünder Landesbahnhof der niederösterreichischen Waldviertelbahn samt den dort einmündenden Teilstrecken dieser Bahn in das tschechoslowakische Gebiet. Die Kommission hat es grundsätzlich abgelehnt, mit der Bevölkerung, die von ihr gehört zu werden hoffte, in unmittelbare Berührung zu treten. Alle Bemühungen, eine günstigere Linienführung zu erzielen, sind an der Ansicht der Kommission gescheitert, daß die Tschechoslowakei das bei Gmünd verlorene Gebiet zur Ausnützung der ihr zugewiesenen Staatsbahnanlagen unbedingt benötige.

Ungarn.

— **Die Raab-Oedenburg-Ebenfurter (Györ-Sopron-Ebenfurter) Eisenbahn in den Jahren 1918 und 1919.** Wegen der unheilvollen politischen Ereignisse, die dem unglücklichen Ende des Weltkrieges in Ungarn nachfolgten, nämlich des unerwarteten Zusammenbruchs des tausendjährigen Königtums und des dadurch verursachten Umsturzes der Staatsverfassung, war die Verwaltung der Eisenbahn nicht in der Lage, ihre ordentliche Vollversammlung für das Jahr 1918 im Jahre 1919 zur rechten Zeit abhalten zu können, und legt jetzt mit Genehmigung der Regierung über die Jahre 1918 und 1919 zusammen Rechenschaft ab, jedoch mußte sie in ihrem Berichte in Hinblick auf die Papiernot und die Schwierigkeiten der Veröffentlichung die üblichen statistischen Angaben fortlassen. Der Rechenschaftsbericht beschränkt sich somit auf die Anführung der Anzahl der Reisenden und der Tonnenmenge des beförderten Gutes.

Der Personenverkehr, der sich im Laufe des Jahres 1918 noch entwickelte, indem die Anzahl der Reisenden auf 2 409 234 emporstieg, d. h. gegen das Vorjahr um 499 646 Personen zunahm, verminderte sich im Jahre 1919 auf 1 764 035 Reisende, mithin um 645 199 Personen. Der Frachtverkehr, dessen Gesamtmenge im Jahre 1917 noch 731 862 t betragen hat, sank im Jahre 1918 auf 462 269 und im Jahre 1919 auf 245 115 t herab, hauptsächlich beim Militärgüterverkehre. — Die natürliche Ursache der sowohl beim Personen- (und Gepäck) -verkehre als auch besonders beim Eil- und Frachtverkehre ersichtlichen Verschlechterung ist lediglich darin zu suchen, daß die dem Kriege folgenden Umwälzungen das wirtschaftliche Leben vollends lähmten, indem sie die Erzeugnisse der Landwirtschaft verminderten und im Gewerbe die Arbeitsordnung ganz zerrütteten. Von diesem Zeitpunkte ab konnte der Verkehr, der bis zum Oktober 1918 sich noch in verhältnismäßig angemessenen Grenzen, insbesondere zufolge der großen Kohlennot und der fortwährend notwendig gewordenen Verkehrseinschränkungen nur mit Überwindung von ungeheuren Schwierigkeiten fortgeführt werden, und es war die Verwaltung gezwungen, die Zahl der Züge bedeutend herabzusetzen, sogar zeitweilig den Verkehr derselben ganz einzustellen.

Die Betriebsergebnisse gestalteten sich wie folgt:

	1918 Kr.	gegen 1917 Kr.	gegen 1917 %	1919 Kr.	gegen 1918 Kr.	gegen 1918 %
Einnahmen.						
Personen- und Gepäckverkehr	4 097 300	+ 1 112 670	+ 37,3	7 826 356	+ 3 729 056	+ 91,0
Eil- und Frachtgutverkehr	4 523 005	+ 1 970 866	+ 77,2	4 739 994	+ 216 989	+ 4,8
Verkehrseinnahmen	8 620 305	+ 3 083 536	+ 55,7	12 566 350	+ 3 946 045	+ 45,8
Verschiedene sonstige Einnahmen	1 548 151	+ 213	+ 0,01	2 476 992	+ 928 841	+ 60,0
Gesamteinnahmen	10 168 456	+ 3 083 749	+ 43,5	15 043 342	+ 4 874 886	+ 47,9
Ausgaben.						
Betriebsausgaben	5 348 551	+ 1 640 729	+ 44,3	13 800 801	+ 8 452 250	+ 157,8
Verschiedene sonstige Ausgaben	1 928 518	+ 822 160	+ 74,3	1 523 804	— 404 714	— 21,0
Gesamtausgaben	7 277 069	+ 2 462 889	+ 51,2	15 324 605	+ 8 047 536	+ 110,6
Betriebsüberschuß	2 891 387	+ 620 860	+ 27,3	—	—	—
Betriebsausfall	—	—	—	281 263	— 3 172 650	— 109,7

Die trotz der Verkehrsverringerung erzielten Mehreinnahmen des Verkehrs konnten nur deshalb erreicht werden, weil wegen der sprunghaft eingetretenen Mehrbedürfnisse der Ausgaben diesen durch wiederholte Erhöhung der Tarife begegnet werden mußte. Die Mehrerträge der Einnahmen aus sonstigen Quellen ermöglichte der Umstand, daß auch die Fahrpreise der im Betriebe der Gesellschaft stehenden Fertövidiki Fertö (Neusiedler) see-Umgegend-Lokalbahn mehrmals erhöht wurden, und die hierdurch entstandenen Mehreinnahmen als Ersatz der Betriebsunkosten größtenteils der betriebsführenden Verwaltung zufielen. Daß die Betriebsausgaben trotz der bedeutenden Verminderung der Verkehrsleistungen dennoch emporschnellten, ist eine Folge der tagtäglich unaufhaltsam fortschreitenden Teuerung, die sich sowohl auf die persönlichen, als auf die sachlichen und die verschiedenen Ausgaben erstreckte und diese maßlos in die Höhe trieb. Die den Angestellten und Arbeitern gezahlten Unterstützungen mußten im Laufe der Jahre 1918 und 1919 mehrere Male vermehrt werden. Die größte Höhe erreichten die Personalausgaben und Löhne während der sogenannten Räteregierung. Gleichzeitig mit der willkürlichen Übernahme des Unternehmens in Gemeinschaftsbesitz mußten unter dem Drucke der verpflichtenden Regierungsverfügungen unerhörte Gehälter und Löhne bewilligt werden, die allerdings mit dem Sturze der Räteregierung eingestellt wurden; jedoch war es, weil die Teuerung die aufsteigende Richtung fortsetzte, nicht möglich, sie genügend herabzusetzen, und man mußte sich mit dem Bestreben abfinden, deren billige und gerechte Feststellung durchzuführen. In gleichem Maße, wie die Gehälter und Löhne, steigerten sich auch die Anschaffungspreise der Verbrauchsgegenstände des Betriebs, insbesondere der Brenn- und Schmierstoffe, Eisenwaren usw. Die Betriebszahl verschlechterte sich unter der Einwirkung der geschilderten Verhältnisse natürlich sehr bedeutend, indem sie von rund 68 % im Jahre 1917, im Jahre 1918 auf 71,7 und im Jahre 1919 auf 101,9 % hinaufschnellte. Hinsichtlich der Aufwendung der Betriebsüberschüsse und der Gewinnwerte sowie des durch die Wertsteigerung der Bestände an Gebrauchsgegenständen im Jahre 1919 entstandenen Gewinns geben folgende Angaben Aufklärung.

		1918	1919
Zinsenerfordernis für die Vorzugsschuldverschreibungen		1 064 392	2 150 814
Tilgung derselben		699 300	1 683 200
Kapitalzinsensteuern und Gebühren		132 580	—
Zuwendung für den Herstellungsrückhalt		550 000	—
Infolge der Verfügungen der Räteregierung entstandener Verlust		—	1 026 280
zusammen		2 446 272	4 860 294
Gewinnübertrag vom Vorjahre	25 044	2 916 431	—
Betriebsüberschuß	2 891 387		
Gewinnübertrag vom Vorjahre	470 159	—	3 152 631
Werterhöhung der Bestände	2 963 735		
Betriebsausfall (abzüglich)	281 263		
Gewinnübertrag		470 159	—
Verlustübertrag		—	1 707 663

Das Vermögen des Pensionsinstitutes der Angestellten, das Ende 1917 mit 583 309 K. abschloß, blieb Ende 1918 und 1919 unverändert. Im Jahre 1918 betrugen die Gebarungseinnahmen 181 252 K., die Ausgaben hingegen 227 330 K., so daß der Ausfall von 46 078 K. durch zinsenfreien Vorschuß der Eisenbahngesellschaft beglichen werden mußte, während im Jahre 1919 die Einnahmen 649 411, die Ausgaben aber bloß 502 022 K. betrugen, demnach ein Gebarungsüberschuß von 147 389 K. verblieb; dieser Betrag wurde jedoch zur Tilgung der in den Vorjahren gegebenen Vorschüsse verwendet.

Die Arbeiter-Altersversorgungskasse schließt im Jahre 1918 mit 18 747 K. an Einnahmen und 2303 K. an Ausgaben, im Jahre 1919 hingegen mit 13 364 K. an Einnahmen und 7441 K. an Ausgaben ab, so daß ein Gebarungsüberschuß von 16 444 bzw. 5923 K. entstand, womit das Vermögen (1917: 91 737 K.) Ende 1918 auf 108 181, Ende 1919 auf 114 104 K. anschwoll.

Wilh. Maurer.

Uebrige europäische Länder.

— **Der Hafen von Helsingfors.** Der auf Aufforderung der Stadtverwaltung vom Chef des Allgemeinen Ingenieurbureaus in Stockholm, Major H. G. Torulf, ausgearbeitete, von der Hafenkommission gebilligte Plan zur Umgestaltung des Hafens von Helsingfors sieht, wie das „Handelsmuseum“ berichtet, für die nächste Zeit folgende Anlagen vor: einen provisorischen Freihafen, Kostenanschlag: 10 930 000 finn. Mark, einen Kai von Sand- und Busholmen nach Uttern 10 350 000 finn. Mark, Ausbau des südlichen Hafens 3 190 000 finn. Mark, Ausbau des Hertonäshafens 11 509 000 finn. Mark, Ausbau des Sörnäshafens 19 021 000 finn. Mark. Gesamtsumme 55 000 000 finn. Mark. Der bei Sandviken geplante Freihafen wird eine Kailänge von 500 m erhalten. Da 450 m aus früherer Zeit her fertig sind, bleiben nur noch 50 m zu bauen übrig. Im Freihafengebiet werden ferner drei Warenschuppen, eine Anzahl beweglicher Krane und andere notwendige Anlagen errichtett. Auch erhält der Hafen Eisenbahngleise. Als ersten Schritt zum Ausbau eines Großschiffahrtshafens, von dem der Freihafen einen Teil bildet, schlägt die Kommission die Anlage eines Kais nach der Insel Uttern mit einer Länge von 270 m vor. Auch dieser Kai soll mit den nötigen Lade- und Löscheinrichtungen und Eisenbahngleisen versehen werden. In seiner Gesamtanlage wird der Großhafen später sechs große, in das Meer auslaufende Kais erhalten. Für die Verbesserung des südlichen Hafens bei Skatudden werden nur die Umlegung der veralteten Hafenbahn und die Anschaffung moderner Lade- und Löscheinrichtungen geplant. Von einer Verlängerung der dortigen Kais wird fürs erste abgesehen, weil dieser Teil des Hafens infolge der eingleisigen Hafenbahn doch nicht voll ausgenützt werden kann. Für den Hertonäshafen ist die Anlage von großen Lagerplätzen und die Bereitstellung von Grundstücken zur Errichtung industrieller Einrichtungen geplant. Außerdem soll ein Kaiarm von 250 m Länge gebaut werden, der hauptsächlich zur Löschung von Kohlen dienen soll. Für die Verbesserung des Ausfuhrhafens Sörnäs, die zur Erleichterung der Holzverschiffungen notwendig ist, sind zwei Kais zu 250 m und 320 m Länge, und zwar von Sörnäs nach Sumparn und längs Sörnäs Strandvägen gedacht. Mit Rücksicht auf den zu erwartenden Durchgangsverkehr nach Rußland und die schon jetzt bemerkbare Inanspruchnahme des Helsingforser Hafens von großen Ozeandampfern ist der Ausbau des in seiner jetzigen Gestalt gänzlich ungenügenden und veralteten Hafens dringend.

Bücherschau.

— **Die Verlustwirtschaft der Verkehrsbetriebe.** Von Reinhold Melchior und Staatsminister Oeser. Flugschriften der Frankfurter Zeitung. Druck und Verlag der Frankfurter Societäts-Druckerei Frankfurt (Main).

Die kleine Broschüre enthält die Wiedergabe einer Reihe von Aufsätzen, die Reinhold Melchior — der unsern Lesern schon als Verfasser des Aufsatzes über die Erhöhung der Personentarife in Nr. 10, Seite 93 des Jahrgangs 1919 d. Ztg. bekannt geworden ist — in der Frankfurter Zeitung im Juli und August veröffentlicht hat, und der Erwiderung des damaligen preußischen Eisenbahnministers Oeser in dem gleichen Blatte. Melchior übt scharfe Kritik an der gegenwärtigen Verwaltung der Staatsbahnen, an der bisherigen Unfähigkeit ihrer Leiter, der Verlustwirtschaft ein Ende zu machen, und an dem Mangel an kaufmännischer Führung. Er macht einige Reformvorschläge, die auf eine Reorganisation der Werkstätten, auf die Dezentralisation der Verwaltung und auf eine mehr kaufmännische Leitung des Unternehmens hinzielen. Die Neuordnung der Reichsbahnen denkt er sich derart, daß sie als ein selbständiges Großunternehmen, vielleicht als Aktiengesellschaft, deren alleiniger Aktionär das Reich wäre, organisiert werden sollten. Der Reichsverkehrsminister solle dann als Vorsitzender dem Aufsichtsrat leiten, dem Regierungsvertreter, Parlamentarier und andere, als besonders dazu berufen erscheinende Persönlichkeiten angehören sollen. Solche Persönlichkeiten von erprobter Fähigkeit und Tatkraft sollen auch zur Aufstellung eines Sanierungsplanes aufgefordert und zu künftigen Generaldirektoren herangebildet werden.

Von großem Interesse ist auch die Entgegnung des Mannes, der in ungemein schwieriger Zeit das Eisenbahnressort übernommen hat, und von dem Melchior anerkennt, daß er den Zusammenbruch des Betriebes verhütet habe. Er gibt ein interessantes Bild des Zustandes, in dem er die Bahnen übernahm, des Programms, das er sich für den allmählichen Wiederaufbau gestellt hatte, und des bisher bei seiner Durchführung Erreichten. Er ist der Ansicht, daß eine weitgehende wirtschaftliche Selbständigkeit der Eisenbahnen innerhalb des Reiches mit der Möglichkeit einer eigenen Anleihepolitik dringend notwendig ist, und bekennt sich — und das ist für einen alten Parlamentarier bezeichnend — als Gegner einer Teilung der obersten Leitung nach der Parlaments- und Verwaltungsseite. „Die Eisenbahnen bedürfen einer führenden Persönlichkeit. Die vorliegenden Aufgaben lassen sich nicht im Handumdrehen lösen, sie beanspruchen eine stetige, zielbewußte, angestrengte Tätigkeit auf längere Sicht. Der jähe Wechsel der Spitze verhindert die erforderliche Fühlung und Durcharbeitung im einzelnen, er führt also nicht zur Or-

ganisation, sondern zur weiteren Desorganisation". Dieser Forderung ist, nicht zum Vorteil der Staatsbahnen, bisher durch die zahlreichen Wechsel und die Berufung parlamentarischer Eisenbahnminister nicht genügt worden.

Die Eröterung aller dieser wichtigen Gesichtspunkte durch zwei Männer, die außerhalb der Verwaltung groß geworden sind, aber beide zu einer Beobachtung des deutschen Eisenbahnwesens von einer der Eisenbahnverwaltung nahestehenden Stelle aus reichliche Gelegenheit hatten (Melchior war bis vor kurzem Prokurist der Mitropa), wird dem Fachmann große Anregung bieten. Sie wird bei den bevorstehenden Arbeiten zur Durchführung der Neuordnung der Reichseisenbahnen nicht unbeachtet bleiben dürfen. —r.

— **Zusammenbruch der deutschen Eisenbahnen?** Ein Beitrag zur Frage der Verkehrsnot von L. Röbe, Reg.-Bmstr., Verlag H. R. Engelmann, Berlin W. 15, 1920.

In dem genannten Buch bringt der Verfasser, gestützt auf amtliches Material, ein anschauliches und übersichtliches Bild der Ursachen, welche zur heutigen Verkehrsnot geführt haben. Von vornherein sei bemerkt, daß der Verfasser trotz seiner Tätigkeit im Reichsverkehrsministerium nicht einseitig „amtlich" urteilt, sondern auch am richtigen Ort an den Maßnahmen der Verwaltung Kritik übt. In wohltuendem Gegensatz zu bisherigen Ausführungen auf diesem Gebiete — besonders in der Presse —, die mehr oder minder politisch-agitatorischen Zwecken zu dienen pflegen, sind seine Ausführungen streng sachlich und durch Tatsachen oder statistisches Material bewiesen.

Das Buch beginnt mit einer kurzen Schilderung der Eisenbahnverhältnisse vor dem Kriege und streift auch die bekannten Betriebsnöte des Herbstes 1912. Es folgt dann eine eingehendere Darstellung der Einwirkung des Krieges auf die Eisenbahnen, in der die hervorragenden Leistungen des ganzen Eisenbahnapparates noch einmal volle Würdigung erfahren. Interessant sind hier besonders die Ausführungen über den Einfluß der Blockade, der wir neben den Ernährungsnöten zum großen Teil auch die Verkehrsnöte im Kriege infolge Steigerung der Beförderungslängen von 119 km (1914) auf 172 km (1918) verdanken. Auch der Mangel an Material zur Unterhaltung der Fahrzeuge (Kupfer, Nickel, Öle usw.) hat natürlich zur Verschärfung der Eisenbahnkrise beigetragen. Doch ist es bemerkenswert, daß die Disziplin und dementsprechend die Leistungen des Personals im Betriebe sowie in den Werkstätten fast bis zu Ende des Krieges musterhaft waren. In letzterer Hinsicht Wandel zum Üblen zu schaffen, blieb der Revolution vorbehalten. Die beigefügten Schaubilder der geleisteten täglichen Wagenachskilometer und der täglich abgestellten Wagen zeigen deutlich die sprunghafte Verschlechterung der Betriebsleistungen in den letzten Monaten des Jahres 1918, wobei gleichzeitig trotz 60-prozentiger Vermehrung der Werkstättenarbeiter und Ersatzes der weniger leistenden Frauen und Kriegsgefangenen in den Werkstätten durch vollwertige Facharbeiter die Zahl der betriebsfähigen und der täglich ausgebesserten Lokomotiven stark sank. Alle gegenteiligen Behauptungen, daß die Leistungen der Werkstätten nur wenig Anteil an der Steigerung der Verkehrsnot gehabt hätten, werden durch die Kurven der Schaubilder schlagend widerlegt. Die rücksichtslose Erzwingung des Achtstundentages ohne eine längere Übergangszeit, die Gleichmacherei bei den Löhnen und die Untergrabung der Disziplin bilden die Hauptursachen für den Niedergang der Eisenbahnen. Hierzu kommen natürlich auch die Schwierigkeiten der Versorgung der Bahnen mit Kohlen und sonstigen Materialien, die aber wiederum auch in der Hauptsache den gesunkenen Leistungen der Erzeugungs- und Gewinnungsstellen entspringen.

Die Hebung des Verkehrs mit einsetzender Besserung der Disziplin und Einführung des Stücklohnverfahrens in den Werkstätten beweist deutlich die Richtigkeit vorstehender Ausführungen und zeigt zugleich auch den Weg zum weiteren Aufstieg. Bei allmählicher Erhöhung der Leistungen des Personals, bei Anpassung des Betriebes an den Achtstundentag, dessen Grenzen allerdings — besonders hinsichtlich Anrechnung bloßer Dienstbereitschaft — noch vernunftgemäßer Auslegung bedürfen, sowie bei besserer Belieferung der Eisenbahn mit den nötigen Materialien ist nach Ansicht des Verfassers die Lage keineswegs hoffnungslos. Jedenfalls braucht vorläufig von einem Zusammenbruch der deutschen Eisenbahnen noch nicht gesprochen zu werden. Anfänge zur Besserung zeigen sich allenthalben, und es ist Sache der beteiligten Stellen, diese jungen Triebe zu fördern. Natürlich gehört hierzu auch Einsicht des Personals, dessen Rechte keineswegs angetastet werden sollen, das aber den neuen Vergünstigungen entsprechende Höchstleistungen geben muß, damit Industrie, Handel und Landwirtschaft wieder zur Blüte gelangen. Die leitenden Stellen aber müssen eingedenk sein, daß zweckmäßige Sparsamkeit, wirtschaftliche Betriebsführung und stärkere Bewertung der Eigenart der Eisenbahnen als technisches Unternehmen künftig die wichtigsten Richtlinien bleiben müssen.

Die weiteste Verbreitung dieses Buches über die eigentlichen Fachkreise hinaus ist nur zu wünschen, wozu die klare flüssige Darstellung besonders beitragen wird.

Dr.-Ing. Busse.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Vom 1. November 1920 ab erhält die an der Bahnstrecke Köln-Mülheim-Hoffnungsthal gelegene Station Forsbach die Bezeichnung Forsbach (Bez. Köln). (963)

Elberfeld, den 4. Oktober 1920.
Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 13. Oktober 1920 werden die Stationen Efferen und Köln-Sülz der Köln-Bonner Eisenbahnen in den Tarif aufgenommen und die Tarifentfernungen einiger Stationen dieser Bahnen geändert; näheres enthält der Gemeinsame Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Bereich der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung und unser Verkehrsanzeiger.

Dresden, am 8. Oktober 1920. (961)
Eisenbahn-Generaldirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Vom 11. Oktober 1920 an wird für Wagenladungen, die nach Ebersbach (Sa.) abgefertigt sind, bei denen die Fracht jedoch nur bis Georgswalde-Ebersbach berechnet ist, eine Übergangsgebühr von 18 Pfennig für 100 kg berechnet.

Dresden, am 8. Oktober 1920. (962)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Preußisch-Hessisch-Bayerischer Tierverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Barmen-Loh des Direktionsbezirks Elberfeld in den direkten Verkehr aufgenommen.

Näheres durch die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 4. Oktober 1920. (959)
Eisenbahndirektion.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil I, Abt. B. Änderung einer Bestimmung.

Auf Seite 6 des Tarifes ist im Abschnitt A, Punkt II, mit Gültigkeit vom 5. Oktober 1920 die lit c) durch folgende zu ersetzen:

„c) Die Fracht für eine Sendung wird mindestens berechnet:
bei den unter b) 1 angeführten Gütern für 20 kg, bei den unter b) 2 angeführten Gütern für 30 kg." (965)

Wien, am 4. Oktober 1920. Zl. 99290.

Greifswald-Grimmener Eisenbahn.

Am 1. November d. J. wird das besondere Tarifheft (Heft B) vom 1. Januar 1913 nebst den Nachträgen 1—6 aufgehoben. Vom gleichen Tage ab tritt ein neues Heft B in Kraft, das außer Erhöhungen im Personenverkehr auch solche im Güterverkehr dadurch erhält, daß die im direkten Verkehr einzurechnenden Zuschläge auch im Binnenverkehr zur Erhebung kommen.

Nähere Auskunft erteilt die Bahnverwaltung in Tribsees. (960)

Grimmen, den 6. Oktober 1920.
Die Direktion.

Stralsund-Tribseer Eisenbahn.

Am 1. November d. J. wird das besondere Tarifheft (Heft B) vom 1. Mai 1913 nebst den Nachträgen 1—6 aufgehoben. Vom gleichen Tage ab tritt ein neues Heft B in Kraft, das vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörden Erhöhungen im Güterverkehr dadurch erhält, daß die einzurechnenden Zuschlagsfrachten erhöht worden sind.

Nähere Auskunft erteilt die Bahnverwaltung in Tribsees.

Stralsund, den 6. Oktober 1920. (964)
Der Vorstand.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 76 | Berlin, den 16. Oktober 1920 | LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, **amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 16 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 80 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 90 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.



Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 76. Berlin, den 16. Oktober 1920. LX. Jahrgang.

Inhalt:

Die Eisenbahndiebstähle und ihre Bekämpfung.

Von Referendar **Gustav Lauber**, Essen.

Die Eisenbahnverwaltung hat von jeher erhebliche Beträge aufwenden müssen, um auf Grund ihrer Haftpflicht für Transportgüter Ersatz zu leisten, die durch Diebstahl während der Beförderung in Verlust geraten waren. Die Summen, die in der Vorkriegszeit für derartige Zwecke ausgegeben wurden, bewegen sich aber immerhin noch in erträglichen Grenzen. Dank der von der Eisenbahn zur Bekämpfung von Diebstählen bereits lange vor dem Kriege getroffenen besonderen Maßnahmen waren die hierfür notwendigen Ausgaben im Vergleich zu den Gesamtausgaben der Eisenbahnen allmählich verhältnismäßig geringer geworden. Im Jahre 1914 erreichten sie ihren niedrigsten Stand. Von da ab nahmen die jährlich aufgewandten Summen in erschreckendem Maße zu. Der prozentuale Anteil, den diese Ausgaben an den Gesamtausgaben nahmen, stieg um ein vielfaches. Ein anschauliches Bild gibt die nebenstehende Tabelle. Da die Berichte über die Betriebsergebnisse der vereinigten preußisch-hessischen Staatsbahnen für die Rechnungsjahre 1918 und 1919 noch nicht vorliegen, konnten nur die Zahlen aus den genannten Berichten bis 1917 Verwertung finden. Die Verlustzahlen beschränken sich allerdings nicht auf die Diebstahlsfälle allein. In dem betreffenden Kapitel des Etats sind die Summen mitenthalten, die als Ersatz für verdorbene und beschädigte Beförderungsgegenstände, für Ergänzung beschädigter Verpackungen und für Lieferfristüberschreitungen aufgewandt worden sind. Die Summen, die für Diebstahlsverluste allein ausgegeben wurden, sind daraus nicht ersichtlich, bilden aber zweifellos einen wesentlichen, wenn nicht gar überwiegenden Teil der Summen dieses Kapitels. Dieses ist namentlich für die Zeit vom Beginn des Krieges an anzunehmen, da seit dem 10. August 1914 infolge der Aufhebung der Bestimmungen über die Haftung der Eisenbahn bei Lieferfristüberschreitungen Verluste hieraus nicht mehr entstanden sind.

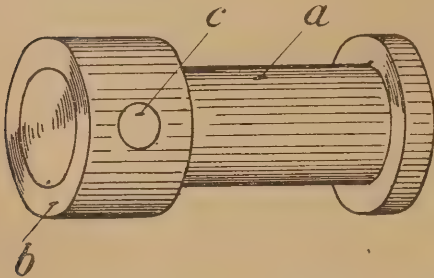
1.	2.	3.	4.	5.
Rechnungsjahr	Gesamtausgaben der preußisch-hessischen Staatsbahnen	Ersatzleistungen der preußisch-hessischen Staatsbahnen für verlorene und beschädigte Beförderungsgegenstände, Ergänzung beschädigter Verpackungen sowie für Lieferfristüberschreitungen	Verhältnis der Summen in Spalte 3 zu den Summen in Spalte 2	Prozentualer Anteil der Summen in Spalte 3 an den Summen in Spalte 2
1912	1 658 350 597	5 509 034	1 : 301	0,332 %
1913	1 769 849 972	5 620 441	1 : 315	0,317 „
1914	1 813 577 506	4 216 315	1 : 430	0,232 „
1915	1 826 571 065	8 041 076	1 : 227	0,440 „
1916	2 164 395 617	17 833 232	1 : 121	0,825 „
1917	2 925 273 655	79 978 377	1 : 36	2,733 „

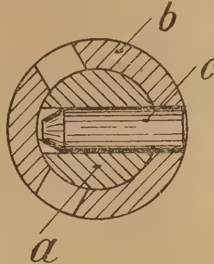
Aus vorstehender Tabelle ergibt sich, daß die Verlustzahlen im Jahre 1917 ungefähr 14 mal so hoch sind wie im Jahre 1912, die Zahl der Gesamtausgaben im Jahre 1917 dagegen nicht einmal doppelt so hoch ist wie 1912. Wäre das Verhältnis der Gesamtausgaben zu den Verlustzahlen 1917 ein gleiches wie 1912, so würden letztere sich auf etwa 9 700 000 ℳ belaufen. Sie erreichen aber einen über 8 mal höheren Betrag.

Die Zahlen für die Rechnungsjahre 1918 und 1919 liegen nur schätzungsweise vor. Im vorläufigen Etat sind die Ersatzleistungen für 1918 mit 140 Millionen und für 1919 mit 180 Millionen Mark eingesetzt. Diese Schätzungen erreichen aber zweifellos die wirklichen Ausgaben bei weitem nicht. Man kann auf Grund der Tatsache, daß die Gesamtausgaben für das Rechnungsjahr 1919 die Schätzung auf 4 864 000 000 ℳ um rund 4 bis 5 Milliarden Mark überschreiten, annehmen, daß die Verlustzahlen ebenfalls etwa 100 % zu niedrig geschätzt

sind. Von wesentlichem Einfluß ist auch die am 1. März 1919 in Kraft getretene Tarifbestimmung, in der alle Gegenstände mit einem Durchschnittskilowert von über 150 ℳ als Kostbarkeiten bezeichnet sind, so daß also für den Versand solcher hochwertiger Gegenstände besondere Vorschriften zu beobachten waren, deren Nichtbefolgung die Eisenbahn von der Haftung befreite. Diese vielumstrittene Tarifbestimmung ist zweifellos von einem großen Teil der Warenversender nicht genügend beachtet worden. Auch die in ihr liegenden Unklarheiten haben vielfach Veranlassung gegeben, die für Kostbarkeiten vorgeschriebenen Versandbedingungen in der Annahme, daß das Gut nicht zu den Kostbarkeiten zähle, nicht einzuhalten. Hinzu kommt noch, daß während vieler Eilgutverkehrssperren sehr viele Warenversender ihre zu den Kostbarkeiten zählenden Waren, um sie überhaupt versenden zu können, auf eigene Gefahr als Frachtgut aufgaben und bei Verlusten wegen der Erfolglosigkeit nicht einmal reklamierten. Aus diesen Gründen hat die Eisenbahn ungezählte Ersatzansprüche erfolgreich ablehnen können. Auch all die Schäden, die bei den vielfachen Tumulten durch Plünderungen eingetreten sind, konnte die Eisenbahnverwaltung zurückweisen, wenn die Schadensursache unbedenklich als höhere Gewalt anzusehen war. Daraus folgt, daß die Summen, die als Ersatzleistungen für gestohlene Güter seit dem 1. März 1919 aufgewendet wurden, noch weit hinter dem Wert der tatsächlich gestohlenen Transportgüter zurückbleiben.

Verschluß Nr. 1.



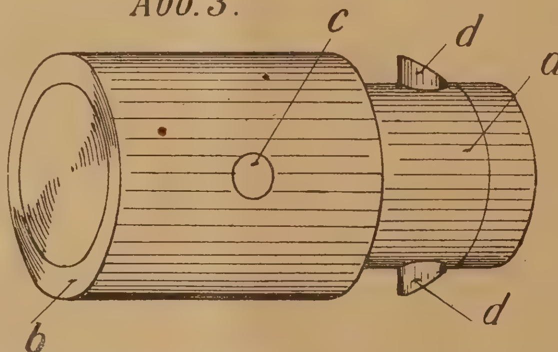


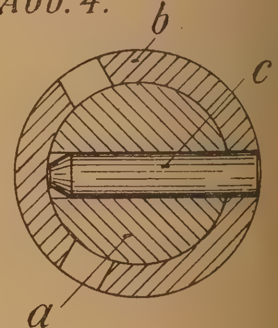
Die Eisenbahnverwaltung gibt sich die größte Mühe, um das Diebeswesen zu bekämpfen und dadurch die Verluste zu verringern. Die getroffenen Maßnahmen zeitigen auch erfreuliche Erfolge, haben aber die seit 1914 ansteigende Kurve noch nicht abschwenken können. Die Unsicherheit im Güterverkehr ist nach wie vor recht groß. Wenn es möglich ist, daß u. a. eine einzige Diebesbande, wie kürzlich die Tagespresse berichtete, in Hamburg allein für 20 Millionen Mark Transportgüter stehlen und seit langer Zeit ihrem dunklen Handwerk ungestört nachgehen konnte, so beweist das zur Genüge, daß die bisherigen Maßnahmen noch gänzlich unzureichend sind.

Die Ursachen für die schnelle Zunahme der Diebstähle sind verschiedener Art. Not, Warenknappheit, Verführung, Leichtsinn, verbrecherische Neigung, der in den teilweise hohen Werten liegende Reiz, vor allem aber die günstige Gelegenheit zum Stehlen sind in allen Fällen die mehr oder weniger stark antreibenden Kräfte. Zu einem großen Teile ist aber auch das Auswachsen des Übels auf den Tiefstand der Moral in den Personalkreisen der Eisenbahn zurückzuführen. Diese in allen Wirtschaftszweigen eingerissene Krankheit hat bedauerlicherweise auch bei dem Eisenbahnpersonal feste Wurzeln geschlagen. Selbst in jahrelanger Friedensarbeit erprobte Kräfte sind den Versuchungen erlegen. Die gelockerte Disziplin leistet zur Ausführung der Unredlichkeiten reichliche Beihilfe. In den Gerichtsverhandlungen werden zuweilen Fälle von geradezu erstaunlich geringer Pflichtauffassung des Personals, von Gleichgültigkeit, Unkenntnis der Vorschriften und mangelnder Denkfähigkeit der Aufsichts- und Ermittlungsbeamten bekannt[1]).

Die katastrophale Finanzlage der Eisenbahn, die heute bei einer monatlichen Ausgabe von rund 2 Milliarden Mark mit einem Verlust von rund 1 Milliarde Mark arbeitet, verlangt gebieterisch, daß nichts unversucht gelassen wird, die Spannung zwischen Einnahmen und Ausgaben wieder auszugleichen. An eine Erhöhung des Tarifs ist nach den Auslassungen des Reichsverkehrsministers bei Gelegenheit einer Besprechung in der Handelskammer zu Essen am 6. August d. J.[2]) nicht mehr zu denken, da Fahrpreise und Frachtsätze an der Grenze des Erträglichen angelangt seien. Das vorliegende Kapitel bietet ein dankbares Feld, erhebliche Zahlen aus dem Ausgabekonto allmählich zu tilgen. Das Bestreben der Eisenbahnverwaltung, die ungeheuren Verluste durch eine starke Einschränkung der Hapftpflicht und Einführung einer Zwangsversicherung wieder wettzumachen, rottet das Grundübel nicht aus. Eine derartige Maßnahme ist vielleicht noch geeignet, das Unwesen zu fördern, da viele Beamte in Anbetracht dessen, daß die Versicherung den Schaden ersetzt, zur Nachlässigkeit geneigter sein werden, und dieser Umstand die Diebe noch dreister macht. Das Wirtschaftsleben würde aber vor erneuten hohen Lasten stehen, die naturgemäß auf die Warenverbraucher wieder abgewälzt werden und die allgemeine Teuerung noch erhöhen.[3]) Zur Bekämpfung des Übels muß auf die Ursachen zurückgegriffen werden. Von wesentlicher Bedeutung ist es, die Moral des Eisenbahnpersonals wieder zu heben. In dieser Hinsicht ist es lebhaft begrüßt worden, daß der Reichsverkehrsminister in der oben erwähnten Besprechung in Essen dies als eine seiner Hauptaufgaben bezeichnete. Das wichtigste aber ist, daß die bei der Eisenbahn so günstige Gelegenheit zum Stehlen mit allen Mitteln beseitigt wird. In dieser Beziehung kann noch unendlich vieles getan werden. Einen wesentlichen Mangel bilden auf diesem Gebiete die gänzlich unzureichenden Verschlüsse der Wagen. Die Bleiplomben können mit Leichtigkeit beseitigt und nach Beraubung der Wagen wieder so angelegt werden, daß man kaum etwas davon merken kann. Die besten Vorhängeschlösser bilden für die verfeinerten Diebeswerkzeuge kein Hindernis mehr. Wenn sie entfernt sind, tritt ihr Fehlen

Verschluß Nr. 2.





[1]) Vgl. dazu den Artikel „Beraubungen im Eisenbahndienst und ihre Bekämpfung“ von Obergütervorsteher Menzel in Nr. 61 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 25. 8. 20.

[2]) Vgl. Bericht auf Seite 376—78 in Nr. 20 der „Wirtschaftlichen Nachrichten aus dem Ruhrbezirk“.

[3]) Vgl. dazu den Artikel „Die Kostbarkeitsfrage und die Sicherheit im Eisenbahngüterrecht“. Von Eisenbahninspektor Piening auf S. 401 in Nr. 21 der „Wirtschaftlichen Nachrichten aus dem Ruhrbezirk“.

nicht einmal offen in Erscheinung, und die Beraubung wird vielleicht erst bei der Entladung bemerkt. Die Eisenbahnverwaltung ist deshalb bemüht, mit weiteren technischen Mitteln die Transportsicherheit zu erhöhen. Zurzeit werden von der Eisenbahnverwaltung, und zwar in den Eisenbahndirektionsbezirken Essen, Cassel, Hannover, Berlin und Altona Versuche mit einem für die Firma Frickenstein & Co. in Essen patentierten Sicherheitsverschluß angestellt. Über das Ergebnis dieser eben erst begonnenen Versuche kann natürlich noch kein abschließendes Urteil gefällt werden. Der Verschluß selbst wird in den beiden nachstehend geschilderten Ausführungen erprobt.

Der Verschluß Nr. 1 besteht aus dem an einem Ende mit Kopf und am anderen Ende mit einer Bohrung versehenen zylindrischen Bolzen a, dem auf diesem geschobenen Bund b, und dem beide Teile fest verbindenden, bis zur gegenüberliegenden Innenwand des Bundes tretenden Sperrstifte c.

Nach Schließung der Güterwagen wird der Bolzen a durch die Aussparung in der hinteren Lasche am rechten Rollenhalter und durch die in der Rollenführungsschiene befindliche Bohrung gesteckt, und zwar so, daß der Bolzenschaft mit dem Sperrstiftloch nach außen gerichtet ist. Sodann wird der Bund b auf den Bolzenschaft aufgeschoben und der Sperrstift in eine der drei im Bund befindlichen Bohrungen, welche mit der im Bolzen befindlichen Bohrung übereinstimmen muß, hineingeschlagen, bis er über den Bundrand nicht mehr übersteht und gut festsitzt, damit er nicht mehr herausgezogen werden kann.

Um den Verschluß wieder zu öffnen, muß der Bund vom Bolzen wieder entfernt werden. Dies ist nur mit Hammer und Dorn möglich. Nach mehreren festen Schlägen fliegt der Bolzen, nachdem der Sperrstift abgeschert ist, wieder heraus.

Der Verschluß Nr. 2 besteht aus dem zylindrischen Bolzen a, dem auf dem einen Ende aufgeschobenen Bund b, dem Bolzen und Bund festverbindenden Sperrstift c, und den im anderen Ende unter Federspannung befindlichen Schnäppern d. Der vorher mit Bund zu versehende und mit Sperrstift zu sichernde Verschluß wird in die rechts neben der geschlossenen Tür innerhalb des Pufferblocks befindliche Bohrung gesteckt. Während des Einsteckens drücken sich die Schnäpper, die dementsprechend abgeschrägt sind, zusammen, schnellen aber, sobald der Bund zur Anlage gekommen ist, in ihre frühere Lage zurück. Der Verschluß kann nun nicht mehr herausgenommen und die Tür infolge des damit hergestellten Anschlages weder geöffnet noch ausgehoben werden. Zur Öffnung der Türe muß der Bolzen ebenfalls mit Hammer und Dorn so lange durchgetrieben werden, bis der Sperrstift abgeschert ist. Der Bund ist alsdann abzuziehen, während der Bolzen soweit zurückzuschieben ist, daß die Tür aufgemacht werden kann. Der Bolzen muß innerhalb des Wagens herausgezogen werden.

Beide Verschlüsse sind immer wieder verwendbar, nachdem die im Bunde gegebenenfalls noch festsitzenden Sperrstiftstückchen entfernt sind. Bei jeder Verschließung müssen natürlich neue Sperrstifte verwandt werden. Die Erfindungen haben den Vorzug der Einfachheit und leichten Handhabung. Auch ist die Beschaffung mit verhältnismäßig geringen Kosten verbunden. Sollte sich die Einrichtung bewähren, wird zweifellos eine große Zahl von Diebstählen vermieden werden. Die dadurch hervorgerufene Entlastung würde sofort im Etat fühlbar zur Geltung kommen.

Das Zusammenwirken von Wasserstraßen und Eisenbahnen.*)

Von Prof. Dr.-Ing. **Blum**, Hannover.

. . . . . Der Ingenieur stellt, seiner technisch-wirtschaftlichen Schulung entsprechend und seiner Verantwortung gegenüber dem Volke sich bewußt, im Verkehrswesen der einzelnen Aufgabe gegenüber die Frage: Wie befriedige ich das als angemessen erkannte Verkehrsbedürfnis am besten, d. h. mit dem höchsten Grad von Wirtschaftlichkeit? Wie erfülle ich also auch hier das mein ganzes Handeln beherrschende Grundgesetz der Wirtschaftlichkeit, daß stets (nicht das Höchste, sondern) das Notwendige mit dem geringsten Aufwand von Mitteln erzielt werden muß, wobei im Verkehrswesen die besonderen Forderungen der Schnelligkeit, Pünktlichkeit, Sicherheit, Beförderungsgüte usw. von dem Begriff des „Notwendigen“ mit umschlossen sind. Im einzelnen verdichtet sich die Frage vielfach dahin, festzustellen, mit welchem Verkehrsmittel (Seeschiff, Binnenschiff, Eisenbahn, Straße usw.) der Verkehrszweck im Sonderfall am besten erreicht wird. Hier beginnt, sobald überhaupt zwei verschiedene Verkehrsmittel der Natur nach möglich sind, der Wettbewerb zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln, und damit ist die Gefahr der gegenseitigen Bekämpfung der verschiedenen Verkehrsmittel gegeben. Nun hat der Kampf allerdings auch hier sein Gutes, er ist zwar nicht der „Vater aller Dinge“, aber er stählt die Kraft der Kämpfenden, solange sich der Wettbewerb in richtigen Grenzen hält, und dies Maßhalten wird um so mehr gewährleistet sein, von je höherer Warte der technisch-wirtschaftlich geschulte Geist, frei von Selbstsucht, gelenkt durch das Gefühl der Verantwortung gegenüber dem Gesamtwohl, das Verkehrswesen eines Volkes leitet. Leider ist dies nicht immer geschehen, leider haben vielmehr oft Geldgier und Skrupellosigkeit, Unwissenheit und „Politik“ einen rücksichtslosen Kampf geführt oder geduldet, so daß das eine Verkehrsmittel, das zwar schwächer, aber doch immerhin lebensfähig war, von der brutalen Kraft des stärkeren Verkehrsmittels zum Schaden der Allgemeinheit vernichtet worden ist. In besonders scharfen Formen hat sich dieser Kampf in England und Amerika abgespielt, wo die Eisenbahnen die Binnenwasserstraßen fast ganz zum Erliegen brachten, so daß die Volkswirtschaft des Landes der Willkür der Eisenbahngewaltigen ausgeliefert wurde. Möglich war das aber nur, weil die technisch-wirtschaftliche Erkenntnis in den Regierungen und Volksvertretungen fast nicht vertreten war, so daß öde Schlagworte vom sonst so heilsamen „freien Spiel der Kräfte“ die gesunde Entwicklung freundschaftlichen Zusammenarbeitens der verschiedenen Verkehrsmittel verhinderten.

Auf dieses Zusammenarbeiten, das gegenseitige Ergänzen, kommt es nämlich an; denn nicht immer ist, wie oben angenommen, ein bestimmtes Verkehrsmittel das beste, sondern die richtige Lösung liegt sehr oft in dem Nacheinander, vielfach auch in dem Nebeneinander mehrerer Verkehrsmittel; so müssen vielfach Wasser- und Eisenbahnwege aneinander gestoßen werden, und die wichtigsten Verkehrsstrahlen eines Landes erheischen oft das Nebeneinander der Eisenbahn und der Wasserstraße, wobei eine Teilung des Verkehrs vorzunehmen ist: jener fallen die Transporte zu, die größere Ansprüche an Schnelligkeit, Pünktlichkeit, Regelmäßigkeit stellen und hierfür auch entsprechend mehr bezahlen können, dieser dagegen die Transporte, bei denen die Billigkeit der Beförderung wesentliches Erfordernis ist.

Gutes Zusammenarbeiten findet sich fast allenthalben zwischen dem See- und Landverkehr, wobei wir dem Übersee-Schiff die Binnenverkehrsmittel (Küstenschiff, Binnenwasserstraße, Eisenbahn) gegenüberzustellen haben. Daß hier kein vernichtender Wettbewerb entsteht, sondern die Verkehrsmittel im Anstoßtransport zusammenarbeiten, ist in der Natur (der Geographie) begründet; denn Übersee und Binnenverkehr scheiden sich der Natur der Wege nach derart, daß ein Wettbewerb meist überhaupt nicht möglich ist; außerdem ist die Seefahrt so viel billiger, daß ihr der Landweg nur unter besonderen Umständen ebenbürtig oder überlegen ist; aber auch in diesem Fall handelt es sich nicht um Wettbewerb, sondern um gegenseitige Ergänzung, wobei dem Seeschiff die Massengüter als sichere Fracht verbleiben (vgl. London-Neapel, Hamburg-Odessa und die Ergänzung der Überseelinien durch die „transkontinentalen“ Eisenbahnen).

Die Übermacht, die in der Weltwirtschaft dem Seeverkehr zukommt, hat sogar dazu geführt, daß wir vielfach eine Abhängigkeit des Gesamteisenbahnnetzes eines Landes von dem Seeverkehr, nämlich den wichtigsten Seehäfen, beobachten. Am

*) Diese Ausführungen sind mit Genehmigung des Verfassers einem in der Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure Nr. 39 vom 25. September 1920 erschienenen Aufsatz entnommen.

klarsten ist dies bei den „peripherisch", d. h. vom Rande aus entwickelten Staaten, also bei allen Kolonialreichen: hier ist der Kolonisator mit dem Meerschiff gekommen, hat sich am Ausgang der großen Ebenen zuerst vor der Küste auf kleinen Inseln, dann an der Küste niedergelassen und von diesen Stützpunkten aus das Land erschlossen. Solche Punkte sind damit allenthalben die bedeutendsten Handels-, vielfach auch die größten Industrie- und meist die politischen Hauptstädte geworden, und dann ist auch das Eisenbahnnetz des Landes aus diesen Stellen heraus strahlenförmig (fächerförmig) nach innen entwickelt worden, so daß der größte Eisenbahnknotenpunkt des Landes nicht im Innern, sondern am Rande liegt: Bombay, Kalkutta, New York (auch Chicago), Buenos Aires. Hier erscheinen uns die Binnen-Verkehrsmittel (Eisenbahnen und Wasserstraßen) als die natürlichen Fortsetzungen der Überseelinien. Daß eine derartige Entwicklung (infolge feindlicher Gefährdung der Hauptstadt, zu starker Anhäufung der Bevölkerung, Vernachlässigung der Innengebiete) unter Umständen auch ungünstige Folgen haben mag, tut unserer Betrachtung des im allgemeinen heilsamen Zusammenarbeitens der Verkehrsmittel keinen Abbruch.

Offensichtlich werden wir bei Staaten, die sich „zentral", d. h. aus der Mitte heraus entwickelt haben, eine so starke Abhängigkeit des inneren vom Seeverkehr nicht beobachten. Wo, wie bei Frankreich, die politischen und wirtschaftlichen Mächte aus der im Innern gelegenen Hauptstadt, oder wie bei Deutschland, aus mehreren im Innern gelegenen Hauptstädten heraus gewachsen sind, strahlen auch die Eisenbahnen usw. aus binnenländischen Hauptknotenpunkten nach allen Seiten aus, und von ihnen erreichen nur bestimmte Linien das Meer, und an diesen entstehen dann nur Knotenpunkte „zweiter Ordnung". Es sei aber eingeschaltet: Wo die Hauptstadt (die größte Stadt) eines Landes nicht am Meer liegt, ist wohl immer der wichtigste Hafen die zweitgrößte Stadt: Berlin-Hamburg, Paris-Marseille, Madrid-Barcelona. Bei der zentralen Entwicklung ist es nicht ausgeschlossen, daß das Eisenbahnnetz für die Seehäfen Mängel aufweist, indem sie über eine nur ungenügende Zahl von ihnen ausstrahlender Linien verfügen, die unter Umständen auch noch fehlerhaft trassiert sind, weil man auf die Verbindung mit dem Meere nicht genügend Rücksicht genommen hat oder gar in Überspannung einer „kontinental" gerichteten Politik dem Überseeverkehr mißtrauisch gegenüberstand. Diesen Punkt berühren wir hier deswegen, weil gerade in Deutschland in dieser Beziehung infolge der früheren geringeren Bedeutung des Seeverkehrs und der Kleinstaaterei bei der Anlage des Eisenbahnnetzes Fehler gemacht worden sind, an denen wir noch kranken, so daß auch hier dem Ingenieur noch große Aufgaben bevorstehen, die dem besseren Zusammenarbeiten der Seehäfen mit den binnenländischen Verkehrsmitteln gewidmet sein müssen. Es ist bekannt, daß das frühere Königreich Hannover dem Anschluß Hamburgs recht ablehnend gegenüberstand und wie die „Politik" von Hannover und Braunschweig die Linie Hamburg-Frankfurt so verpfuscht hat, daß wir hier wohl nie zu einer wirklich erstklassigen Linie kommen werden. Mag der gewaltige Hafen Hamburg hierunter nicht so sinnfällig leiden, so sehen wir die Entwicklung Bremens durch die Unzulänglichkeiten des Eisenbahnnetzes bedrohlich gehemmt. Es sei gestattet, auf diesen Punkt etwas näher einzugehen, um zu zeigen, daß der deutsche Ingenieur solchen Fragen mehr Aufmerksamkeit widmen muß als bisher, wenn unser Vaterland wieder aufsteigen soll. Jeder deutsche Techniker muß mit Stolz und Hochachtung von dem echt hanseatischen Geist der wagemutigen Kaufherren Bremens sprechen, die trotz der Ungunst der Weser und der Lage zwischen den glücklicheren Rivalen Hamburg und Rotterdam aus Bremen und den Unterweserstädten einen so wichtigen Verkehrs- und Handelsplatz gemacht haben. Aber man muß als Deutscher und besonders als wirtschaftlich denkender deutscher Ingenieur die Frage aufwerfen, ob es billig war und dem Gesamtwohl des deutschen Volkes entsprochen hat, daß man Bremen nicht nur die ungeheuren Lasten für die Häfen und Hafenzufahrten allein tragen ließ, sondern den kleinen Stadtstaat auch noch stark belastete, wenn Verkehrsanlagen seiner Umgebung und seines Hinterlandes verbessert wurden.

Im Zusammenarbeiten von See- und Binnenverkehr ist nun für Bremen auch dem Laien verständlich, daß hierbei die Verbesserung der Weser und ihre Verbindung mit andern Flußsystemen eine wichtige Rolle spielt; dagegen scheint die Bedeutung der Eisenbahnen für die Ausdehnung des Einflußgebietes Bremens noch weniger bekannt zu sein, und doch müßte vielleicht gerade hier der Schwerpunkt der Verkehrspolitik Bremens liegen, soweit sie nach dem Landesinnern gerichtet ist. Denn die Weser ist nun einmal ein kleiner, der Schiffahrt wenig günstiger Strom, der sich mit Rhein und Elbe nicht messen kann, und den gerade durch die Porta Westfalica gegen Bremen gerichteten verkehrsfeindlichen Vorstoß der deutschen Mittelgebirge, dem die verkehrsfreundlichen tiefen Furchen des Rheines und der Elbe gegenüberstehen, kann kein Menschenwitz beseitigen; wohl aber hätte der Ingenieur mittels Eisenbahnen diese Ungunst der Natur überwinden können. Hier indessen beobachten wir Fehler in der Gestaltung des Eisenbahnnetzes, die wohl größtenteils darin begründet sind, daß der Gedanke vom Zusammenarbeiten des See- und Eisenbahnverkehrs auch heute noch nicht genügend gewürdigt wird. Es ist eigenartig, daß Bremen kein Strahlenpunkt für Eisenbahnen ist, wie sie von diesem bedeutenden Seehafen nach dem Landesinnern ausgehen müßten, sondern mehr die Bedeutung eines kontinentalen Knotenpunktes dritter oder vierter Ordnung hat, der zufällig am Meer liegt. Wären die Eisenbahnen von Bremen aus „peripherisch" entwickelt worden, so würden sie wohl eine ganz andere Gestalt angenommen haben, es würden dann nicht solche Fehler vorhanden sein, wie sie in die Linie Bremen-Hannover durch allerlei kleinliche Rücksichten hineingekommen sind, und vor allem würden nicht so wichtige Linien fehlen, wie das jetzt tatsächlich der Fall ist. Die Linie Bremen-Münster-Hamm ist in Hamm blockiert; es fehlt die Fortsetzung nach Finnentrop und damit in das Sauer- und Siegener Land und nach dem Maingau, und es gibt keine „Weserbahn", keine Linie Bremen-Cassel, obwohl eine solche Bahn (die sich allerdings nicht durchweg der Weser anschmiegen müßte) recht gut geschaffen werden könnte. Es fehlt zudem noch eine weitere Linie, aber nicht nur Bremen, sondern allen drei Hansestädten, eine Linie, die so recht zum Ausdruck bringen würde, wie der Ingenieur die verschiedenen Verkehrsmittel zu einheitlichem Wirken zusammenfassen muß, um damit Verkehrsbeziehungen zu befriedigen, die ebenso wichtig wie verschiedenartig sind. Die Linie, die hier fehlt, ist die sogenannte Fehmarn-Bahn. Von Paris her führt, in Belgien den englischen Verkehr aufnehmend, eine fast schnurgerade Linie über Aachen-Münster-Bremen-Hamburg-Lübeck zur Ostsee, und zwar gerade nach dem Punkt, nach dem am weitesten gegen Südwesten, also gegen das reiche Nordwest-Europa, einerseits die Ostsee und damit ihre Schiffahrt, anderseits von Skandinavien her die Landbrücke und damit die Eisenbahnen vorstoßen; es ist der alte Weg, an dem entlang Karl der Große und Napoleon ihre Etappenstraße gegen die Nordmark und die Ostsee vorgeschoben haben. Es könnte hier mit nur 18 km Fährverbindung eine Linie geschaffen werden, die Skandinavien mit den Hansestädten, die das landwirtschaftlich so reiche Dänemark mit dem westfälischen Industriebecken, die das ganze Ostseebecken mit der „Werkstatt der Welt", dem nordwestlichen Europa verbinden würde, und zwar durch unsere deutsche Heimat hindurch.

Wenn wir, abgesehen von solchen Ausnahmen, im allgemeinen sehen, daß Übersee- und Binnenverkehr gut zusammenarbeiten, so können wir dies leider von den verschiedenen Verkehrsmitteln des Binnenlandes noch nicht behaupten; insbesondere besteht immer noch ein vielfach verderblicher Wettbewerb zwischen Eisenbahnen und Binnenwasserstraßen.

Wir gehen auf den geschichtlichen Verlauf des Kampfes zwischen Eisenbahnen und Binnenwasserstraßen nicht ein. Wir freuen uns, daß wenigstens in unserer Heimat dieser Kampf zu einem gewissen Ende gekommen ist, daß sich die Ansichten geklärt haben, daß wir die Binnenwasserstraßen auch im Zeitalter der Eisenbahnen als vollwertige Verkehrsmittel anerkennen, selbstverständlich ohne den Übertreibungen mancher „Wasserfreunde" nachzugeben, die, meist ohne ingenieurtechnische Vorbildung, aus jedem Bächlein einen Kanal machen wollen und sich und andere durch „geniale" Pläne berauschen. Der Ingenieur weiß jetzt, daß es sich bei dem weiteren Ausbau der Binnenwasserstraßen nur um „Großschiffahrtswege" und nur um Linien in besonders günstigem Gelände handeln kann, und daß unsere Wasserstraßenpolitik, abgesehen von der Regelung bestimmter Flüsse, vor allem auf den Bau von Verbindungskanälen gerichtet sein muß, die bei eigener geringer Länge die vorhandenen Wasserstraßennetze verbinden. Nach dem so langen, unser Mark aussaugenden Krieg und dem militärischen Zusammenbruch darf man jetzt für die Binnenwasserstraßen vergleichsweise sogar mit einer Stärkung gegenüber den Eisenbahnen rechnen. Die Eisenbahnen sind nämlich im Krieg erheblich stärker abgenutzt worden als die Wasserstraßen. Das ist einesteils in ihrem höheren strategischen und taktischen Wert, zum andern in ihrer technischen Natur begründet, da sie mehr Maschinentechnisches und mehr Metallisches gebrauchen; ferner mußten für die großen Transporte an Holz, Lebensmitteln u. dgl. vom Osten nach den westlichen Gebieten unserer Heimat und dem westlichen Kriegsschauplatz leider die Eisenbahnen einspringen, weil eine verhängnisvoll kurzsichtige Politik die Mahnungen der Ingenieure und des Generalstabes in den Wind geschlagen hatte, als diese die Vollendung des Mittellandkanals forderten. Ob die Abgabe der Fahrzeuge (Lokomotiven, Wagen und Binnenschiffe) an den Feindbund die Eisenbahnen oder die Wasserstraßen

ärker getroffen hat, kann man zurzeit noch nicht beurteilen. agegen wird die Eisenbahn in Bau, Unterhaltung und Betrieb urch die Steigerung der Preise und den Mangel an vielen ichtigen Stoffen schwerer belastet als der Wasserverkehr, eil dieser in seinen Anlagen einfacher ist, nicht so viele ochwertige Stoffe braucht, insbesondere nicht so viele Meille, sondern mehr mit Erde, Stein und Holz arbeiten kann. erner herrscht im Wasserverkehr noch der Unternehmungsgeist es Einzelnen, während die Eisenbahn bereits vor dem Kriege sozialisiert" war. Sodann hat die Verteuerung der Kohle en wirtschaftlichen Wert der Wasserkräfte gesteigert und amit den Bau von Talsperren ermöglicht, die früher im Wettewerb gegen die Kohle nicht hätten bestehen können. Die erarmung unserer Heimat zwingt uns ferner zu einer geeigerten Sorge für den Hochwasserschutz und zu einer stäreren Ausnutzung unserer Bodenschätze an Edelsalzen; beides edingt eine umfassendere Wasserwirtschaft, als sie vor dem rieg erforderlich war. Hinzu kommt noch, daß alte Bergerke und Erzvorkommen, die ausländischem Wettbewerb beeits erlegen waren, nunmehr wieder lebensfähig geworden ind und bei ihrem Wiedererwachen teilweise wieder auf die lten Wasserkräfte gestützt werden können. Alle die hier ngedeuteten Erscheinungen sind aber nicht etwa schnell vorbergehende Folgen des Krieges, sie sind auch nicht auf Deutschland oder die unterlegenen Mittelmächte beschränkt, ondern durch den Krieg, der vier Jahre lang die ganze Menschheit zu höchster Kraftentfaltung im Zerstören angespornt hat, ist die ganze Welt arm geworden, und sie hat etzt einen so großen Hunger nach Erzeugnissen aller Art, aß dieser in Jahrzehnten nicht gestillt werden kann. Hiermit aber wird alles um so wertvoller, was ein gnädiges Geschick der deutschen Heimat an Wasserkräften und Wasserläufen gegeben hat; Aufgabe des Ingenieurs wird es sein, diese Werte zu heben und zu nutzen für das Vaterland.

Auch der Eisenbahner muß sich hierbei den Wasserstraßen nd überhaupt der ganzen Wasserwirtschaft gegenüber freier tellen, als dies früher manchmal geschehen ist; denn eine ewisse Abneigung war in maßgebenden Kreisen doch wohl ielfach zu spüren, sie war dann um so gefährlicher, wenn ie sich im Versteck hielt. Daher ist es auch ein so großes Verdienst von Cauer und Rathenau, daß sie in ihrem Werk „Massengüterbahnen", dieser auch heute noch (trotz der Veränderung der Preise) grundlegenden Untersuchung, den Weg vorgezeichnet haben, wie die wirtschaftlichen Verhältnisse wischen Eisenbahnen und Binnenwasserstraßen zu ergründen nd zur Klärung zu bringen sind. Freilich sagt dies Werk en allzu schön färbenden Wasserfreunden manche bittere Wahrheit, aber des Ingenieurs Arbeit kann sich nur auf Wahrheit gründen, und die Zeiten der Schönfärberei müssen endgültig vorüber sein; die Wahrheit als die große Richterin anzuerkennen, bedeutet nicht etwa Schwarzseherei — im Gegenteil: nur der ist berechtigt, getrost in die Zukunft des deutschen Verkehrswesens zu schauen, der sich auf der Grundlage strengster, pedantischster Rechnung, frei von allem ungesunden Optimismus, das wahre Bild der wirtschaftlichen Gegebenheiten und Möglichkeiten entwickeln kann.

Wie sehr es manchmal noch am richtigen Zusammenarbeiten der verschiedenen Fachrichtungen fehlt, müssen die Ingenieure mit Bedauern feststellen, wenn sie beobachten, wie wenig z. B. die Eisenbahnfragen bei dem Problem des Schlußstückes des Mittellandkanals untersucht worden sind, oder wie wenig nur von den vielleicht doch angestellten Untersuchungen in die amtlichen Veröffentlichungen aufgenommen worden ist. Tatsächlich ist für den Verkehr des Mittelland-Kanals, besonders für den sogenannten Lokalverkehr, das viel erörterte Beweglichmachen der Bodenschätze des Harzes, die Überlegung, wie hier Eisenbahn und Kanal am besten zum einheitlichen Zusammenarbeiten gebracht werden können, eine der wichtigsten Fragen; denn es handelt sich hierbei unter allen Umständen um zusammengesetzte Transporte, da die Wasserstraße an die teilweise hoch im Gebirge liegenden Fundstätten natürlich nicht unmittelbar herangebracht werden kann, so daß der Anfangsweg (bis zum Kanal) auf alle Fälle auf der Schiene zurückgelegt werden muß. Wir wissen nicht, inwieweit die Herren der Wasserbauverwaltung ihre (im gleichen Hause sitzenden) Kollegen von der Eisenbahnverwaltung, insonderheit die Betriebstechniker, um ihre Mitarbeit ersucht haben; wenn es geschehen sein sollte, so ist in den Denkschriften hiervon jedenfalls nichts zu spüren: Kleine Einzelfragen, hauptsächlich solche der Tarife u. dgl., sind erörtert, die Hauptfragen aber des günstigsten Zusammenfassens der beiden Verkehrsmittel zum einheitlichen Verkehrszweck sind mit Stillschweigen übergangen, obwohl gerade in diesem Gebiet die Gestaltung der Eisenbahnen, des ganzen Netzes wie der einzelnen Linien, die teils Gebirgs-, teils Flachlandstrecken sind, und vor allem der Bahnhöfe, die teils klein und schwer erweiterungsfähig, teils groß und leistungsfähig sind, auch die Trassierung des Kanals bestimmend mit beeinflußt.

Es wird eine Hauptaufgabe der neuen Gesellschaft der Bauingenieure sein, in diesen wie in ähnlichen Fällen dafür Sorge zu tragen, daß wissenschaftliche Erkenntnis und gegenseitige Vorurteilslosigkeit die verschiedenen Fachrichtungen zur gemeinsamen Arbeit zusammenführen. Es stehen unserm Vaterland große Aufgaben im Verkehrswesen bevor, und hierbei gehört der Ausbau der Wasserschätze mit zum wichtigsten. Wir werden aber nur dann zu den Lösungen kommen, die für unser so tief herabgedrücktes Vaterland die besten sind, wenn wir uns zu gemeinsamen Handeln zusammenfinden.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Eröffnung der Nebenbahnstrecke Mansfeld-Wippra.** Am .. November d. J. wird die in Nr. 66, S. 727 d. Ztg. näher beschriebene vollspurige Nebenbahnstrecke von Mansfeld nach Wippra für den öffentlichen Verkehr eröffnet werden (vgl. auch die Bekanntmachung auf S. 831 d. Nr.).

— **Ruppiner Eisenbahn.** Die Gesellschaft erzielte in dem am 31. März 1920 abgelaufenen Geschäftsjahr einen Betriebsgewinn von 1 090 345 *M* (747 009 *M*); aus dem nach Abschreibung von 469 765 *M* auf Erneuerungskonto verbleibenden Reingewinn von 307 522 *M* wird eine Dividende von 4 % (wie im Vorjahre) verteilt. Nach der Bilanz betragen bei 6 600 000 Mark Kapital Kreditoren 1 292 631 *M* (547 516 *M*), während Debitoren mit 2 098 085 *M* (886 794 *M*), Materialien mit 309 802 Mark (90 720 *M*) und Effekten mit 251 810 *M* (252 381 *M*) ausgewiesen werden.

— **Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.** Im Geschäftsbericht der Gesellschaft, die für 1919/20 dividendenlos bleibt, wird von der Verwaltung ausgeführt: Trotz wiederholter Tariferhöhungen war es nicht möglich, die zur Deckung der Unkosten erforderlichen Einnahmen aufzubringen. Die Arbeiterbewegungen im Ruhrrevier brachten wesentliche Einnahmeausfälle. Die Beschränkungen im Kohlenverbrauch zwangen zu Betriebseinschränkungen und im Winter sogar zu zeitweiligen Einstellungen ganzer Straßenbahnstrecken. Nur die Nebenbahnbetriebe vermochten die Betriebskosten aufzubringen. Die Erhaltung der Betriebsfähigkeit der Anlagen und Einrichtungen der Bahnen erforderte große Ausgaben. Neuanlagen und Erneuerungen wurden auf das Notwendigste beschränkt. Die Betriebseinnahmen betrugen 32,784 Millionen Mark (i. V. 20,821 Millionen Mark); diesen stehen 35,153 Millionen Mark (16,308 Millionen Mark) Betriebsausgaben gegenüber, so daß sich ein Betriebsverlust von 2,368 Millionen Mark ergibt (i. V. 4,561 Millionen Mark Überschuß). Tilgung und Verzinsung der Schuldverschreibungen erforderten 950 970 *M*., Unkosten und Steuern 843 656 *M*., konzessionsmäßige Abgaben 325 783 *M*, denen nur 150 334 *M* Gewinn aus Zinsen und Beteiligungen gegenüberstehen. Nach Aufzehrung des Vortrags von 94 332 *M* und den erforderlichen Rücklagen in die Erneuerungs- und Reservefonds von 3,188 Millionen Mark wird der bilanzmäßige Verlust von 7,432 Millionen Mark auf neue Rechnung vorgetragen.

— **Eisenbahngütertarifkurse bei der Handelskammer Dresden.** Diese Handelskammer veranstaltete in den Jahren 1919 und 1920 drei Lehrgänge zur Einführung in das Eisenbahngütertarifwesen, die aus Vorträgen und praktischen Übungen bestanden, um ihren bezirkseingesessenen Firmen Angestellte heranzubilden, die in den ebenso wichtigen wie schwierig zu übersehenden Eisenbahngütertarifen Bescheid wissen. Zu diesen Lehrgängen herrschte außerordentlicher Andrang, zumal da die Teilnehmerzahl stets auf gegen 35 beschränkt bleiben mußte. Ein Lehrgang dauerte regelmäßig ein Vierteljahr mit wöchentlich zweimal zweistündigem Unterricht nachmittags von 5—7 Uhr. Die Kurse wurden von einem im Tarifwesen besonders erfahrenen Beamten der Eisenbahngeneraldirektion Dresden geleitet. Sobald die Neuordnung der Eisenbahngütertarife durchgeführt sein wird, will die Handelskammer Dresden das dann sicher sehr große Bedürfnis nach Aufklärung über die neuen Bestimmungen durch Abhaltung weiterer Lehrgänge befriedigen.

— **Verein deutscher Ingenieure.** Die 60. Hauptversammlung (vgl. Nr. 71, S. 778 d. Ztg.) hat über die Stellung der Techniker in der Verwaltung folgende Entschließung gefaßt, die an den Reichstag gerichtet worden ist: „Die neue Ausgestaltung der Verwaltung in Reich, Einzelstaaten und Kommunen geht zu unserem lebhaften Befremden darauf hinaus, daß den Technikern kaum noch eine Mitwirkung in den leitenden Stellen gewährt wird. Mußten wir schon in früheren Zeiten über den mangelnden Einfluß der Technik in den verschiedensten Zweigen der Verwaltung Klage führen, so tritt neuerdings ein ganz ungebührliches Zurückdrängen der Techniker in die Erscheinung, das mit dem Geist der heutigen Zeit in keinem Einklang steht. Der V. d. I. bittet den hohen Reichstag, dafür Sorge zu tragen, daß die Reichsregierung in Ausführung des Beschlusses der Nationalversammlung entsprechend der einschneidenden Bedeutung der Technik für Staats- und Privatwirtschaft den Technikern in der Reichsverwaltung in vermehrter Zahl Eingang verschafft. Der Verein ist der Ansicht, daß folgende Forderungen unbedingt verwirklicht werden müssen: 1. Änderung und Handhabung der Anstellungsvorschriften im Sinne des Beschlusses der Nationalversammlung. 2. Verbesserung der Aufstiegmöglichkeiten für Techniker, insbesondere Übertragung der technischen Referate an Techniker. In Verfolg dieser Forderungen bittet der Verein den Reichstag, zu beschließen, daß in vorwiegend technischgerichteten Ministerien, z. B. dem Reichsverkehrsministerium, mindestens ein technischer Staatssekretär angestellt wird.“ Eine Entschließung ähnlichen Inhalts ist an den Reichskanzler gerichtet worden.

— **Technisches Vorlesungswesen Groß-Berlin.** In den veranstalteten Diskussionsabenden wird am Eröffnungsabend (18. Oktober d. J., 7 Uhr im Ingenieurhaus) Geh. Reg.-Rat Dr. Glaß, Vortragender Rat im Reichsarbeitsministerium, über das Thema sprechen: „Die Gründe der Wohnungsnot und die Schwierigkeiten ihrer Behebung“. Dem Vortrag soll sich eine allgemeine Aussprache anschließen. Der Eintritt zu diesem Abend ist unentgeltlich. Wir bringen diese Programmänderung unter Hinweis auf die Mitteilung in Nr. 68, S. 747 unserer Zeitung den Lesern zur Kenntnis. Der Besuch der Abende dürfte allen Baufachleuten zu empfehlen sein.

Österreich.

— **Schnellzugverkehr Wien-Paris über die Schweiz.** Seit 9. Oktober werden die vordem nur zweimal wöchentlich zwischen Wien-Westbahnhof und Paris über Innsbruck-Buchs-Zürich geführten Schnellzüge D 205 und D 206 dreimal wöchentlich befördert und zwar: Abfahrt von Wien-Westbahnhof Montag, Donnerstag und Sonnabend um 7 Uhr 25 Min. abends, Ankunft in Wien-Westbahnhof Montag, Mittwoch und Sonnabend um 11 Uhr vormittags.

— **Kaiser-Ferdinands-Nordbahn.** Der Staatsvertrag zwischen Österreich und der Tschechoslowakei über die Sitzverlegung der Gesellschaften ist nunmehr veröffentlicht worden. Danach sind die Gesellschaften verhalten, innerhalb einer bestimmten Frist die Folgerung aus diesem Gesetze zu ziehen. Unter die Gesellschaften, welche die Sitzverlegung in die Tschechoslowakei beschlossen haben, gehört auch die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, und es ist anzunehmen, daß im Herbste dieses Jahres die Verhandlungen, welche der Sitzverlegung vorangehen müssen, beginnen werden. Voraussichtlich dürfte der Sitz der Ferdinands-Nordbahn nach Mährisch-Ostrau verlegt werden. Sobald die Nordbahn ihren Sitz nach der Tschechoslowakei verlegt hat, wird sie auch ihre Bilanz in tschechoslowakischer Währung aufstellen müssen. In diesem Falle wird auch die Frage zu klären sein, wie sich die Rückzahlung der Nordbahnaktien in Zukunft vollziehen wird. Sie erfolgt auf Grund alljährlicher Verlosung mit dem Betrage von 4500 K. Da nun von der Rente, welche die Nordbahn erhält, 70 % von der Tschechoslowakei, der Rest von Österreich und Polen aufzubringen sind, müßte auch eine Vereinbarung getroffen werden, in welcher Währung und mit welchem Betrage die Rückzahlung der Aktien zu erfolgen hat.

— **Luftverkehr Wien-Berlin.** Über diese Unternehmung werden nach den Tageszeitungen folgende Einzelheiten bekannt: Die Eröffnung dieser Fluglinie ist für Oktober in Aussicht genommen. Sie wird von der Wiener Flugverkehrsgesellschaft betrieben. Diese Gesellschaft ist in den sog. deutschen Luftpool aufgenommen worden, mit dem auch eine dänische, eine schwedische und eine holländische Gesellschaft verbunden ist, die wiederum mit einer englischen Unternehmung (Vickers) in Verbindung steht. Wien ist dadurch in das Netz von Luftlinien, mit denen Europa umspannt werden wird, einbezogen. Die Verhandlungen mit einer italienischen Gesellschaft stehen unmittelbar vor dem Abschlusse, womit dann auch die Fortsetzung nach Süden geschaffen ist.

Vorläufig ergeben sich folgende Luftlinien: Wien-Berlin über Nürnberg, rund 730 km, in 4½ bis 5 Stunden, oder über München, wenn Reisende dahin vorhanden sind, 850 km in 5½ Stunden. Wenn der Flug über die Tschechoslowakei freigegeben sein wird, was ungefähr im Januar zu erwarten steht, ergeben sich folgende Flugzeiten: Wien-Berlin über Prag und Dresden, 520 km, in 3 bis 3½ Stunden; Berlin-Amsterdam, 600 km, in 4 Stunden; Amsterdam-London, 370 km, in 2½ Stunden; Berlin-Kopenhagen, 370 km, in 2½ Stunden, letztere drei bereits im Betriebe; Wien-Mailand (etwa über Tarvis), 650 km, in 4 bis 4½ Stunden.

Der Fahrpreis für die Luftlinie Wien-Berlin oder zurück ist derzeit mit 2500 *M* angesetzt. Paß- und Zollüberprüfungen erfolgen bei der Abfahrt oder bei der Landung. Die Mitnahme eines Stückes Handgepäck ist erlaubt. Die Reisenden werden in Wien zum Asperner Flugfeld, in Berlin zum Flugplatz Johannisthal mit Kraftwagen der Gesellschaften befördert und nach der Landung ebenso in ihre Wohnungen gebracht.

In der ersten Zeit wird der Betrieb bedarfsmäßig geführt, das heißt, es wird nur geflogen, wenn Reisende angemeldet sind. Später wird dann die Linie in eine regelmäßige umgewandelt, das heißt, es wird täglich um 9 Uhr morgens ein Flugzeug von Berlin nach Wien und eines in umgekehrter Richtung abgehen. Dieses wird dann auch die Post befördern, falls die im Zuge befindlichen Verhandlungen mit den Postbehörden zu einem Abschlusse führen, woran kaum zu zweifeln ist. Es soll dafür außer der gewöhnlichen Expreßbriefgebühr ein noch zu errechnender Zuschlag geleistet werden, der in Form einer eigenen Flugmarke eingehoben wird. Die deutschen Luftlinien, die auch Post befördern, werden vom Staate mit 11 *M* für das geleistete Flugkilometer unterstützt.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Einführung des direkten Güterverkehrs zwischen Stationen der niederländischen und tschechoslowakischen Bahnen.** Mit Gültigkeit vom 8. Oktober bis auf Widerruf ist, wie die Wirtschaft meldet, zwischen Stationen der niederländischen und tschechoslowakischen Bahnen der direkte Güterverkehr unter nachfolgenden Bedingungen eingeführt worden: 1. Als Vertragsrecht gilt der Eisenbahngütertarif Teil I, Abt. A für den internationalen Tarifverband, gültig vom 1. September 1914, soweit nicht im nachfolgenden besondere Bestimmungen enthalten sind. Die Sendungen müssen mit internationalen Frachtbriefen aufgegeben werden. 2. Der Absender hat alle Angaben und Erklärungen, die er in den Frachtbrief in einer nichtdeutschen, in der Tschechoslowakei gebräuchlichen, oder in französischer Sprache einträgt, in die deutsche Sprache zu übersetzen. 3. Der Absender muß weiter im Frachtbriefe jene niederländisch-deutsche und tschechoslowakisch-deutsche Grenzübertrittsstation angeben, über welche die Sendung befördert werden soll; Frachtbriefe, in denen Angaben fehlen, werden den Absendern zurückgegeben. 4. Die Fracht und sonstigen Gebühren werden berechnet: a) für die Strecke von der tschechoslowakischen Absende- oder Empfangsstation bis zur tschechoslowakisch-deutschen Grenzübertrittsstation auf Grund der lokalen und Verbandstarife der tschechoslowakischen Bahnen, b) für die Strecke von der tschechoslowakisch-deutschen Grenzübertrittsstation bis zur niederländischen Empfangs- oder Absendestation auf Grund der Vereinbarungen über den niederländisch-deutschen Güterverkehr. 5. Für die Frachtberechnung von der deutsch-tschechoslowakischen Grenzübertrittsstation gelten die Tarife und Bestimmungen, die jeweilig beim Grenzübertritte der betreffenden Sendung in Kraft sind. 6. Nachnahmen sind nur in der Währung des Absendelandes zulässig. 7. Zu den reglementarischen Lieferfristen werden bis auf weiteres besondere Fristzuschläge hinzugerechnet, die in der Tschechoslowakei und Deutschland im Verkehr mit dem Auslande und den Niederlanden gültig sind. 8. Fracht und sonstige Gebühren und Nachnahmen werden nach dem bahnamtlichen Umrechnungskurs, der am Tage der betreffenden Umrechnung in Kraft ist, umgerechnet. 9. Für leere private Spezialwagen (Kesselwagen usw.) wird keine Fracht berechnet, vorausgesetzt, daß sie innerhalb zweier Monate über denselben Weg zurückkehren, den sie im beladenen Zustand zurückgelegt haben. Die Beförderung solcher Wagen in eine bestimmte Station zwecks Beladung ist zulässig und erfolgt unter bestimmten Bedingungen, die bei den betreffenden Dienststellen zu erfahren sind, ohne Frachtberechnung. Solche Wagen sind mit internationalen Frachtbriefen aufzugeben.

Ungarn.

—Die Versorgung der Eisenbahnangestellten mit Schuhen. ach einer Verordnung des Finanzministers werden die Angeellten der Staatsbahnen, die im aktiven Dienste stehen, mit :huhen zu begünstigten Preisen versehen. Angestellte, die ıf mindestens vier Familienmitglieder Familienzulage eralten, haben auf zwei Paar, alle sonstigen auf ein Paar :huhe Anspruch.

— Neue Frachtbriefformulare. Nach einer Verordnug des andelsministes wurden neue Frachtbriefformulare eingeihrt und zwar wurden die Preise dieser Formulare einheitch mit 500 K. für 1000, mit 50 K. für 100 Stück und im Kleinerkauf mit 50 Heller für das Stück festgesetzt. Verdorbene ormulare werden gegen Aufzahlung von 50 Heller ausgeuscht. Diese Bestimmungen sind am 1. Oktober d. J. in raft getreten.

— Über die Kohlenversorgung Ungarns äußerte sich inisterpräsident Teleki dahin, daß die Kohlennot das rundübel der Lahmlegung des ungarischen Wirtschaftslebens i. Ungarns Kohlenförderung zeige zwar eine Zunahme egenüber dem Vorjahre, da jetzt 1400 Wagen Kohlen geförert würden gegen 800 Wagen im Vorjahre, trotzdem habe an mit fast unüberwindlichen Schwierigkeiten zu kämpfen, ı die Kohlenzufuhr aus Böhmen gänzlich eingestellt wurde. ie Regierung habe aber durch Vermittlung des französischen esandten Garantien dafür bekommen, daß Ungarn aus öhmen bedeutende Kohlenmengen zur Verfügung gestellt erden. Auch mit der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft ien Verhandlungen im Zuge, um auch aus deren Werken in écs (Fünfkirchen) Kohle in größerer Menge zu erhalten.

— Schließung der Warenmustermesse. Die in Budapest ranstaltete, inzwischen geschlossene XI. Warenmustermesse ıt unter sämtlichen bisherigen ähnlichen Veranstaltungen owohl moralisch, wie materiell den größten Erfolg zu verichnen. Während ihrer zehntägigen Dauer wurde die Messe n mehr als 250 000 Personen besucht.

— Personalnachrichten. Ingenieur Jakob Hollós, Oberspektor a. D. der Königl. ungarischen Staatsbahnen, ist nach ngem Leiden verschieden. Der Verstorbene hat sich . treuer Pflichterfüllung hervorragende Verdienste ıf dem Gebiete des Eisenbahnwesens erworben. Er war ıhrzehnte hindurch leitender Direktor der Szatmár-Nagyányaer Lokaleisenbahn und der Holics-Gödinger Lokalbahn, erner Direktionsmitglied der Haraszti-Ráczkever, der solna-Rajeczer und der Zsibo-Nagybányaer Lokaleisenahnen.

Uebrige europäische Länder.

— Schwedens Seefahrtverbindungen. Das Reichstagsmitlied, Zivilingenieur Sven Lübeck brachte einen Antrag ein etreffend Mitwirkung des Staates beim Zustandekommen ıer planmäßigen Seefahrtpolitik Schwedens. Diesen Anag hat Lübeck in einer Versammlung der schwedischen eknologföreningen später weiter ausgeführt und ergänzt. Vir entnehmen demselben folgende, auch ausländische Inressen berührende Mitteilungen.

Schweden ist in Hinsicht auf seinen Auslandsverkehr so ut wie ein Inselreich. Zurzeit liegen wichtige Pläne für die inrichtung von Dampffährenverbindungen ostwärts nach innland und Rußland, westwärts nach England, vor. Auch e dänische sogenannte Fehmernroute ist für Schweden von edeutung. Bezüglich des vielberedeten geplanten Durchıngsverkehrs England-Rußland unter Zuhilfenahme von ampffähren und Eisenbahnen stellt sich Lübeck zweifelnd. r ist nicht überzeugt, daß die geplanten Dampffähren Goenburg-Humber (Hull oder Immingham) gegenwärtig die chtige Lösung der Verbindungsfrage Schweden-England ächten. Es können sehr naheliegende Gründe für die Ancht angeführt werden, daß weder der Personen-, Post- oder ilgutverkehr, noch auch der Massengüterverkehr zwischen ngland und den Ost-Südostländern an der Ostsee auf die auer die Vorliebe beibehalten würden, die Verkehrsrichtung er Schweden anzunehmen. Die unmittelbare Eisenbahnverndung über das Festland — künftig verbessert und vervolländigt durch den Tunnel unter dem englischen Kanal — ird kürzer sein als der Weg über Schweden, und noch mehr lt das für die unmittelbare Seeverbindung durch den Kieler anal, dessen Zukunftsaussichten möglicherweise unterhätzt werden. Es sei daher zweifellos geraten, Schwedens eeverbindungen mit England zunächst ohne Rücksicht auf einen Durchgangsverkehr einzurichten. Jedenfalls sei hier eine baldige Entscheidung dringlich. Zwar habe die englische Regierung, wie bekannt, eine Mitwirkung bei den geplanten Fähreneinrichtungen abgelehnt, aber man müsse sich trotzdem eiligst darüber klar werden, an welche anderweitigen Interessen in England angeknüpft werden könne, und ob Schweden die unmittelbare Verbindung nicht selbst in die Hand nehmen solle.

Unter den nunmehr eingetretenen politischen Verhältnissen im Osten und Süden ist es weiterhin dringend, einerseits ohne Zögern eine Lösung der Dampffährenfrage Schweden-Finnland zu finden und andererseits die Seeverbindungen Schwedens mit Plätzen, wie Danzig, Libau u. a. im Südosten im Auge zu behalten, da diese letzteren als Vorposten eines Hinterlandes mit über 100 Millionen Einwohnern in einem ständig wachsenden Maße am Weltverkehr teilnehmen würden. Gerade dieser letztere Punkt scheine auf die Bedeutung des Kieler Kanals hinzuweisen und für die Beurteilung der schwedischen Verbindungen mit England von Wichtigkeit zu sein. Was den überseeischen Ozeanverkehr betreffe, so seien ja bahnbrechende Arbeiten durchgeführt worden, um Gothenburg zum Hauptausgangspunkt des regelmäßigen schwedischen Linienverkehrs nach allen fremden Weltteilen zu machen. Man müsse indes für die Zukunft immer mehr damit rechnen, daß die Ostsee über den Kieler Kanal der Endpunkt des großen überseeischen Verkehrs im nördlichen Europa werde. Der Kieler Kanal sei schon jetzt für Schiffe mit 10 Meter Tiefgang genügend tief, und die Schleusen seien für eine noch größere Tiefe gebaut. In der Regel könnten die großen, immer mehr wachsenden Schiffe auf dem Weg zur Ostsee in Hamburg anlegen, und der Umweg um das Skager Rack sei für alle Fälle bedeutend. Gothenburg werde allezeit eine durch seine Lage und durch örtliche Verkehrsverbindungen bedingte Monopolstellung einnehmen. Wenn man aber zu der klaren Auffassung sich durchgerungen habe, daß Gothenburg im Wettbewerb mit zum Beispiel Danzig keinen bedeutenden Anteil am Weltverkehr erlangen könne, so müsse man sich eben darauf einrichten und sich nicht mit Welthafenplänen tragen. Schweden brauche eine möglichst kleine Anzahl in der Nähe der großen Hauptlinien gelegener Umschlaghäfen, und da komme die Ausführung eines Tiefhafens in möglichst geringem Abstande von dem künftigen Weltverkehrsbrennpunkte zwischen Skåne und Rügen in Frage. Malmö, an das zunächst zu denken sei, leide darunter, daß die Linie über Flintränna und Drogden im Öresund nur 7,3 bzw. 6,9 m tief sei; die Kosten für die Vertiefung der Flintränna auf 10 m bei 300 m Breite wurden von der schwedischen Weg- und Wasserbaudirektion im Vorjahre auf 200 bis 300 Millionen Kr. geschätzt. Wenn es sich wirtschaftlich als nicht vertretbar erweise, Flintränna wirksam zu vertiefen, so müsse man gegebenenfalls einen Hafen an der Südküste zwischen Falsterbo und Karlskrona anlegen. Das bisherige Verfahren bei der Entwicklung der Häfen, unter gegenseitigem Wettbewerb zwischen verschiedenen Hafenstädten und mit einem Stück Eisenbahnpolitik verquickt, sei nicht geeignet, hier, wo es sich um eine Reichsangelegenheit handle, zum Ziele zu führen. Ein Zusammenarbeiten des ganzen skandinavischen Nordens könne auch für ein Auftreten Schwedens auf entfernteren Weltmärkten gewisse bleibende Vorteile bringen.

Dr. S.

— Eisenbahnunglück bei Houilles (Frankreich). Über das Eisenbahnunglück, daß sich am 9. d. M. abends auf der Strecke Paris-Mantes bei der Station Houilles zugetragen hat, liegen jetzt eingehende Berichte in der Pariser Presse vor. Danach ist das Unglück auf die verhängnisvolle Verkettung mehrerer Umstände zurückzuführen, für die ein menschliches Verschulden nicht vorliegt. Der Pariser Expreßzug raste mit voller Geschwindigkeit bei der Station Houilles auf den infolge Bruchs der Kuppelung abgetrennten und entgleisten Teil eines auf der Fahrt nach Paris befindlichen Güterzuges. Bisher sind 44 Tote, mehr als 100 Verletzte, davon 25 sehr schwer, zu verzeichnen. Präsident Millerand, Ministerpräsident Leygues, der Verkehrsminister Le Trocquer und zahlreiche andere hohe Beamte hatten sich an die Unfallstelle begeben.

— Bau zweier Vogesenbahnstrecken. Am 28. März 1920 ist, wie wir dem „Bauingenieur" entnehmen, ein Gesetz veröffentlicht worden (wiedergegeben in den „Annales des Ponts et Chaussées", 1920, Verwaltungsteil S. 107/8), das den Minister der öffentlichen Arbeiten, des Verkehrs und der Handelsmarine ermächtigt, die Arbeiten für zwei neue Bahnlinien aufzunehmen. Gebaut werden sollen 1. eine zweigleisige Strecke zur Verbindung der Linien Remiremont-St. Maurice-Bussang mit der Linie Krüth-Mülhausen. Die Linie soll die Punkte St. Maurice und Wesserling am Südwestabhange des Sulzer Belchen verbinden. Das ist in der Luftlinie eine Ent-

fernung von etwa 15 km. Mit dieser zweigleisigen Bahn wird dann eine leistungsfähige Verbindung von Mülhausen nach Remiremont-Epinal usw. geschaffen; 2. eine zunächst eingleisige Strecke von St. Dié nach Saales. Dieses liegt an der bisherigen deutsch-französischen Grenze und ist von St. Dié etwa 20 km entfernt. Der Grunderwerb, die Erdarbeiten und die wichtigsten Kunstbauten sollen jedoch auch hier bereits für zweigleisigen Ausbau durchgeführt werden. Man spart also einstweilen nur den Oberbau für das zweite Gleis. Damit beginnt Frankreich den Zusammenschluß der zahlreichen Stichbahnen die von deutscher wie französischer Seite bis dicht an die Grenze vorgestreckt sind, und sucht so die natürliche Scheide des Vogesenkammes zwischen dem Elsaß und Frankreich zu überwinden.

— **Eisenbahnerstreik in Portugal.** Infolge des kürzlich in Portugal ausgebrochenen Eisenbahnerstreiks hat nach einem Bericht aus Lissabon der Kriegsminister die Eisenbahnstrecken und Bahnhöfe militärisch besetzen lassen. Durch eine Verordnung werden alle Eisenbahner entlassen, die am 9. d. M. nicht zur Arbeit erschienen waren. Wegen verschiedener Sabotageakte wurden mehrere Verhaftungen vorgenommen. Die Eisenbahner erklären, die Arbeit erst wieder aufnehmen zu wollen, wenn die Republik durch den Streik in ihrem Bestehen bedroht sei.

— **Eisenbahnerstreik in Polen.** Einer Warschauer Nachricht der „Köln. Ztg." vom 12. d. M. zufolge sind die polnischen Eisenbahner aus wirtschaftlichen Gründen in einen Ausstand getreten und verlangen Lohnerhöhungen wegen der zunehmenden Teuerung aller Lebensmittel. Außer den Verwundetenzügen ruht der gesamte Bahnverkehr Warschaus. Der Eisenbahnminister ist von seinem Posten zurückgetreten.

Rechtspflege.

— **Eisenbahnfrachtrecht. — Nachnahmesendungen unter fremdem Namen.** Von grundlegender Bedeutung für das Eisenbahnfrachtrecht ist eine kürzlich ergangene Entscheidung des Reichsgerichts, die ausspricht, daß bei Nachnahmesendungen, die unter dem Namen eines anderen erfolgen, stets nur der im Frachtbrief bezeichnete Absender, nicht der wirkliche Absender der Eisenbahn gegenüber zur Aushändigung des eingezogenen Nachnahmebetrags berechtigt ist. Der Entscheidung lag folgender Sachverhalt zugrunde:

Die Firma F. hat am 22. Mai 1918 der Eisenbahn-Güter-Abfertigunsstelle in V. ein Frachtgut zur Versendung gegen Nachnahme übergeben und dabei der Abfertigungsstelle einen nicht mit ihrem Namen, sondern mit dem Namen der Firma S. in Ch. unterzeichneten Frachtbrief eingehändigt. Die Firma F. behauptet, sie sei die wirkliche Absenderin des Gutes gewesen, sie und nicht die Firma S. habe mit der Bahn den Frachtvertrag abgeschlossen, und sie sei deshalb auch der Bahn gegenüber allein zur Empfangnahme des von dem Adressaten eingezogenen Nachnahmebetrags berechigt; es sei bei Aufgabe des Gutes der Güterabfertigungsstelle mitgeteilt worden, daß die Firma S. in Ch. nur dem Adressaten gegenüber als Absenderin in die Erscheinung treten solle; dementsprechend sei dem Frachtbrief ein Zettel angeheftet gewesen mit dem Vermerk, daß der Nachnahmebetrag nach Eingang dem Konto der Firma F. gutzuschreiben sei; die Güterabfertigungsstelle habe auch die Firma F. in ihren Büchern als Absenderin und Empfangsberechtigte für den Nachnahmebetrag bezeichnet; dieses ganze Verfahren entspreche einem auch sonst seitens der Eisenbahn allgemein gepflogenen Geschäftsgebrauch. Die Eisenbahn händigte aber den Nachnahmebetrag nicht der Firma F. aus, sondern erklärte, nur die als Absenderin angegebene Firma S. sei zum Empfang des Geldes berechtigt. Die Firma F. klagt nun im vorliegenden Rechtsstreit gegen den Preußischen Eisenbahnfiskus auf Zahlung der Nachnahmesumme.

In allen Instanzen (Landgericht Elberfeld, Oberlandesgericht Düsseldorf und Reichsgericht) ist die Klage abgewiesen worden. Das Reichsgericht führt zur Begründung dieser Entscheidung aus: „Die Klägerin leitet ihre Ansprüche aus einem Frachtvertrag her, den sie als Absenderin eines mit Nachnahme belasteten Frachtgutes mit der zuständigen Eisenbahnbehörde geschlossen, den die letztere aber nicht gehörig erfüllt habe, indem das Frachtgut dem Adressaten ausgehändigt sei, ohne daß der Klägerin der eingezogene Nachnahmebetrag übermittelt wäre. Mit ihrem Vorbringen kann aber die Klägerin nicht gehört werden. Das deutsche Eisenbahnfrachrecht, wie es im Handelsgesetzbuch und im Anschluß daran in der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908 niedergelegt ist, ist in den hier entscheidenden Punkten zwingendes Recht. Und zwar gilt dies auch da, wo etwaige abweichende Bestimmungen oder Vereinbarungen dem Publikum günstiger sind. Nach § 55 der Eisenbahn-Verkehrsordnung muß eine Sendung der hier fraglichen Art mit einem Frachtbrief versehen sein und dieser muß nach § 56 Nr. e die Unterschrift des Absenders mit Angabe seiner Wohnung enthalten. Nur durch die Übergabe und die Annahme eines solchen Frachtbriefes (mit dem Gute) bei der Versandstation wird der Frachtvertrag geschlossen (§ 61 EVO.), so daß der ordnungsmäßige Frachtbrief ein Essentiale des Frachtvertrages ist. Allerdings ist der Eisenbahnfrachtbrief nicht nur Vertragsurkunde, sondern insofern auch eine Beweisurkunde, als ein Gegenbeweis gegen seinen Inhalt in jeder Beziehung, also auch hinsichtlich der Bezeichnung und Unterschrift des Absenders, zulässig ist. Dies kommt aber bei entsprechendem Nachweis nur gegenüber dem fälschlich im Frachtbrief als Absender Bezeichneten in Betracht und kann nicht dahin führen, daß der tatsächliche Absender an die Stelle des im Frachtbrief angegebenen Absenders tritt. Denn in diesem Falle steht dem wirklichen Absender kein ihn als solchen bezeichnender und von ihm unterschriebener Frachtbrief zur Seite, dessen Vorhandensein für den Abschluß eines zwischen ihm und der Eisenbahn geltenden Frachtvertrags, sowie für die Ansprüche auf den Nachnahmebetrag erforderlich ist. Hieran wird auch entsprechend dem zwingenden Charakter der maßgeblichen Rechtsvorschriften nichts geändert, wenn, wie die Klägerin behauptet, die Eisenbahn in dem betreffenden Falle über die wahre Sachlage unterrichtet ist, den eigentlichen Absender als solchen bzw. als für den Nachnahmebetrag Empfangsberechtigten in ihre Bücher eingetragen hat und ein derartiges Verfahren regelmäßig in den einschlägigen Fällen anwendet. Ob ein solches Verfahren der betreffenden Bahnbeamten als Pflichtwidrigkeit anzusehen ist und ob von diesem Gesichtspunkte aus klägerischerseits Ansprüche gegen die Eisenbahn erhoben werden können, ist hier, wo die Klägerin nur aus angeblichem Vertragsverhältnis geklagt hat, nicht zu prüfen. Für die gegenwärtige Klage ist die Klägerin nicht aktiv legitimiert. Da sie als Absenderin im frachtrechtlichen Sinne nicht in Betracht kommt, kann sie aus dem Frachtvertrag keine Rechte gegen den beklagten Eisenbahnfiskus herleiten." (Aktenzeichen: I. 80/20. — 30. 6. 20.)

K. M.-L.

Bücherschau.

— **Leinölfirnisersparnis und die Verbesserung der Anstreich- und Lackiertechnik** von Paul Jäger in Stuttgart (II. Auflage). — Das Buch bezweckt ausführlich zu lehren und Wege zu zeigen, wie in großem Umfange Leinölfirnis gespart und zugleich Verbesserungen der Anstreich- und Lackiertechnik dadurch erzielt werden können, daß man zwischen dem Ölverbrauch für Grundierzwecke und demjenigen für Deckfarbenzwecke unterscheidet. Es will zeigen, daß Leinölfirnis als Grundierungsmittel nicht nur vollkommen ersetzt werden kann, sondern daß man sogar weit bessere Arbeiten erzielt, wenn man ganz vom Ölen des Grundes absieht. Es will dabei aber für Deckfarben und Lacke das Bindemittel Leinölfirnis wegen seiner unersetzlichen Eigenschaften nicht entbehrt wissen. Außer Leinölfirnis will der Verfasser große Mengen an Farbmaterial dadurch ersparen, daß bei Erneuerungsanstrichen der alte, wenn auch noch so schlechte, Farbgrund möglichst erhalten wird, anstatt der bisherigen Gepflogenheit gemäß alles noch brauchbare Farbmaterial durch Abbeizen zu verschwenden. Zur Ersparnis von Leinöl verwendet der Verfasser als Grundierungsmaterial auf Holz bei neuen und alten Anstrichen das von ihm als Kronengrund bezeichnete Material, während er auf Eisen Perlgrundgrau benutzt. Diese neuen Grundiermaterialien haben die Eigenschaft, sich vollkommen mit dem Untergrunde sowie mit den Lack- und Farbschichten zu verbinden. Sie bilden einen rasch erhärtenden, unveränderlichen, dichten Untergrund. Auch als Zwischenschicht zwischen zwei Farb- oder Lackschichten wirken sie isolierend, abdichtend und erhärtend auf die vorhergehenden Schichten und stellen somit eine vorzügliche Verbindung zwischen ihnen her. Wegen dieser isolierenden, daher auch gegen Feuchtigkeit abdichtenden Eigenschaft empfiehlt der Verfasser den Perlgrundgrau auch als ausgezeichnetes Rostschutzmittel. Nicht allein bei Farbanstrichen, sondern auch bei der Polierung und Lackierung von Naturhölzern (deutsches Lackierverfahren) will der Verfasser das Öl des Grundes ersparen. Kronengrundpolitur ist hierbei das Ersatzmittel. Daß bei der Verarbeitung der empfohlenen drei Materialien auch an Arbeits- und Trockenzeit gespart werden soll, sei nur nebenbei erwähnt. Es würde hier zu weit führen, auf die einzelnen Arbeitsweisen und die übrigen Ein-

elheiten des Buches näher einzugehen, es sei daher nur auf ie eingehenden Ausführungen über „Nahrung des Grundes“, uffrischung alter Anstriche, wasserdichte Ölfarbanstriche nd Lackierungen, Rißbildung in Anstrichen, Wiederherellung rissiger Anstriche, Rostschutz und „Deutsches ackierverfahren“ hingewiesen.

Das Buch enthält ausführliche Werkstattsanweisungen für eu- und Erneuerungsanstriche im Eisenbahnwagenbau, für en Automobil-, Wagen- und Schiffsbau und gibt in einem chlußabsatz noch die Meistererfahrungen bekannt, die bisher uf den verschiedensten Gebieten gemacht worden sind. Da s mit besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse der Eisenahn- und Straßenbahn-Wagenwerkstätten, der Autofabriken, chiffswerften sowie der Großindustrie verfaßt ist, bildet es n wertvolles und anregendes Hand- und Nachschlagebuch ir Betriebsleiter, Werkmeister und Techniker, denen es beonders empfohlen werden kann. M.

— **Bahnwanderungen der pfälzischen Arbeiter zwischen Vohn- und Arbeitsort.** Von Dr. Rudolf Kluß- in Speyer. erausgegeben vom Bayerischen Statistischen Landesamt. Verlag der J. Lindauerschen Universitäts-Buchhandlung in München. Preis 8 ℳ.

Der Verfasser gibt eine mit reichem statistischen Material belegte Darstellung der Arbeiterwanderungen auf den pfälzischen Eisen- und elektrischen Überlandbahnen. Die Ergebnisse gründen sich auf eingehende Erhebungen bei den Eisenbahndienststellen, den Bürgermeisterämtern, den Bergwerkinspektionen, Gewerbeaufsichtsbeamten und industriellen Großbetrieben. Die Arbeit ist mit sehr großer Sorgfalt verfaßt. Sie gibt beachtenswerte Aufschlüsse über Ernährungs- und Wohnungswesen der pfälzischen Arbeiterbevölkerung und stellt sich als ein wertvolles Hilfsmittel zur Beurteilung dieser Verhältnisse dar.

Das Werk gliedert sich in acht Kapitel: Berufsbevölkerung und Erwerbszweige im Untersuchungsgebiet; Arbeiterverkehr und pfälzische Bahnverwaltung; Arbeiterverkehr im allgemeinen; Arbeiterverkehr nach der Entfernung; Arbeiterverkehr nach Monaten und Jahreszeiten; Arbeiterverkehr in den einzelnen Wirtschafts- und Verwaltungsbezirken; Verteilung des Arbeiterverkehrs auf die einzelnen Stationen; Soziale Verhältnisse der Bahnwanderer.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahn-Generaldirektion Dresden. Der an er Linie Leipzig-Hof gelegene Bahnhof Breitingen-Regis erhält künftig die Bezeichnung „Regis-Breitingen“.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 77 vom 8. Oktober 1920 an die Mitglieder des Satzungsausschusses, betreffend Neuregelung der Besoldungsverhältnisse für die Vereinsbeamten (abgesandt am 14. Oktober d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg.

Am 1. November 1920 wird die ormalspurige Bahnstrecke Mansfeld-Vippra als Nebenbahn mit den Statioen Klostermansfeld, Leimbach-Mansld, Vatterode, Gräfenstuhl-Klippühle, Biesenrode, Friesdorf und Vippra eröffnet werden.

Die Bahnhöfe III. Kl. Leimbach-ansfeld und Wippra und die Bahnhöfe V. Kl. Biesenrode und Friesdorf dienen em Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, eichen-, Stückgut- und Wagenladungserkehr. Lebende Tiere gelangen nur Leimbach-Mansfeld und Wippra zur bfertigung, doch ist die Beförderung mehrbödigen Wagen ausgeschlossen. ußerdem ist in Wippra Privattelerammverkehr zugelassen. Für den nbesetzten Bahnhof IV. Kl. Klosteransfeld hat die Bestellung und Abrtigung der Wagen durch die Güterbfertigung in Mansfeld, das Aussetzen nd Einstellen der Wagen sowie der ahrkartenverkauf und die Gepäckabrtigung durch die Zugführer zu erlgen. Im Bedarfsfalle ist das Gepäck chzubehandeln. Stückgutverkehr daelbst ist ausgeschlossen. Die Halteunkte Vatterode und Gräfenstuhl-lippmühle bleiben unbesetzt; sie ienen nur dem Personen- und Gepäckerkehr. Fahrkartenverkauf und Geäckabfertigung besorgen die Zugihrer.

Je eine feste Kopf- und Seitenrampe aben die Bahnhöfe Leimbach-Mansfeld nd Wippra. Die Abfertigung von ahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenänden, zu deren Ver- und Entladung ine Kopframpe erforderlich ist, ist daer in Klostermansfeld, Friesdorf und iesenrode nicht möglich.

Die Stationen der neuen Strecke weren dem Betriebsamt 2, dem Maschinenmt und dem Verkehrsamt Aschersleben nd dem Werkstättenamt Magdeburg-Buckau für Lokomotiven und Salbke für Wagen zugeteilt.

Die Züge werden nach besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft. (966)

Magdeburg, den 6. Oktober 1920.
Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Tierverkehr (Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 22. Oktober 1920 werden im Binnen- und Wechselverkehr mit den Stationen der Westfälischen Landes-Eisenbahn neben der tarifmäßigen Fracht Frachtzuschläge erhoben. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 12. Oktober 1920. (970)
Eisenbahndirektion.

Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft. Gemeinsamer Binnentarif der Bregtalbahn, Kaiserstuhlbahn und Zell-Todtnauer Eisenbahn.

Auf Seite 15 ist „zu Abschnitt V Beförderung von Expreßgut“ unter A. Ziffer 4 der Wortlaut zu a, b und c zu streichen und dafür mit sofortiger Wirkung zu setzen:

a) für Sendungen im Gewicht von 1—10 kg: 1,00 ℳ,
b) für Sendungen im Gewicht über 10—30 kg: 1,50 ℳ,
c) für Sendungen im Gewicht über 30—50 kg: 2,00 ℳ,
d) für Sendungen im Gewicht über 50 kg: 1,00 ℳ für je auch nur angefangene 50 kg. (969)

Darmstadt, am 8. Oktober 1920.
Die Direktion.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz, gültig vom 1. Juni 1918.

Der Abschnitt V des Tarifs (Nebengebühren) und die Anlage A (Zuschläge für die Winterfahrtversicherung) werden aufgehoben. Es gelten fernerhin die im Gütertarif, Teil I, Abteilung B, Abschnitt F, festgesetzten Nebengebühren auch für Sendungen, die auf Grund des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Holz abgefertigt werden.

München, den 5. September 1920.
Z. 31953/T/18. (967)

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Württembergische Nebenbahnen A.-G.

Am 1. Januar 1921 werden die Fahrpreise auf der Härtsfeldbahn für 4 km in II. Klasse auf 1,10 ℳ, in III. Klasse auf 0,90 ℳ erhöht.

Stuttgart, den 12. Oktober 1920. (971)
Direktion der Württembergischen Nebenbahnen.

4. Offene Stellen.

Zum 1. Februar 1921 ist die Stelle des Generalsekretärs des Vereins neu zu besetzen. Die Anstellung erfolgt voraussichtlich auf Grund des Deutschen Reichsbesoldungsgesetzes (Grundgehalt Gruppe XI).

Bewerbungen sind alsbald, spätestens bis zum 30. November d. J., an die unterzeichnete Verwaltung zu richten.

Berlin W. 9, den 12. Oktober 1920.
Köthener Str. 28/29. (968)
Geschäftsführende Verwaltung
des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Hierzu eine Beilage der Vereinigten Flanschenfabriken und Stanzwerke, A.-G., Hattingen-Ruhr.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 77. | Berlin, den 20. Oktober 1920. | LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.
Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.
Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 16 M. für das Vierteljahr bezogen werden.
Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 80 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 90 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.
Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.
Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050-53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Inhalt:

Ein Beitrag zur Besserung des Wagenumlaufs.

Von Dr.-Ing. Louis Jänecke.

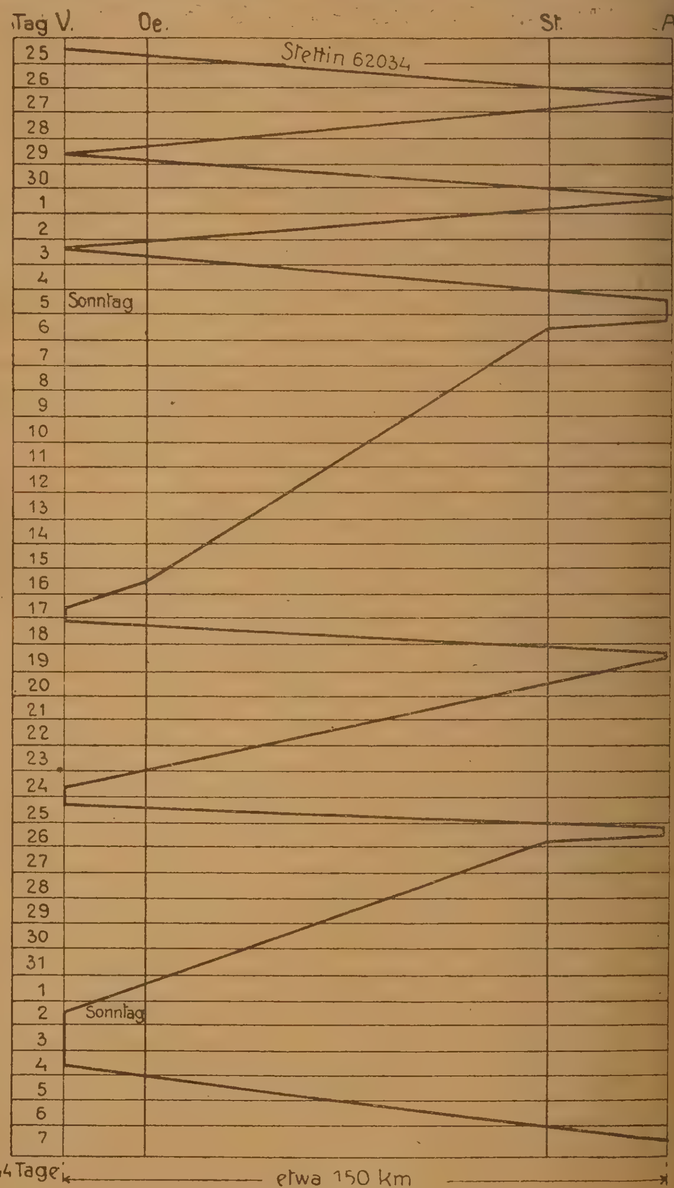
Man spricht immer von den glänzenden Leistungen der deutschen Bahnen vor dem Kriege und denkt dabei an die schnelle, pünktliche, billige und sichere Bewältigung des Personenverkehrs. Wie wenig befriedigend aber die Leistung im Güterverkehr und besonders der Wagenumlauf in mancher Hinsicht schon vor dem Kriege war, wird fast nie erwähnt. Dabei legte aber ein Güterwagen am Tage nur 54 km zurück (Verkehrstechnische Woche 1916, Seite 270). Er hatte also nur eine Reisegeschwindigkeit von 2¼ km in der Stunde. Hierbei ist noch zu berücksichtigen, daß ein Drittel der Wagen leer lief. Durch die Wirkung des Krieges haben sich die Verhältnisse im Wagenumlauf noch verschlechtert. Wir sind von dem idealen Zustande, daß ein Wagen nur zur Be- oder Entladung im Bahnhofe steht, im übrigen aber ständig im Rollen ist, weiter als je entfernt. Der Wagen sollte nach schneller Beladung ohne Zeitverlust und ohne Rangierarbeit, ohne Warten auf Lokomotivgestellung und ohne Aufenthalt auf den Übergangsstationen durchgeführt und sofort nach Eingang auf der Empfangsstation laderecht gestellt, schnell entladen und nach Entladung unverzüglich auf demselben oder einem nahe gelegenen Bahnhofe wieder beladen werden. Statt dessen erfolgt die Beladung langsam; zeitraubende Rangierarbeit, langer Aufenthalt auf den Übergangsstationen, Zeitverlust bei der Laderechtstellung und Entladung, Stilliegen entladener Wagen durch verspätetes Eintreffen der Wagendisposition und verzögertes Eintreffen der Züge, weite Leerläufe sind überall zu beobachten.

Die Hauptursache dieser Mängel liegt darin, daß die Bewältigung des Güterverkehrs betrieblich schwieriger ist als die des Personenverkehrs, und daß dies nicht immer genügend gewürdigt wird. Während im Personenverkehr das zu befördernde Gut, der Reisende, selbst zum Zuge geht und von einem zum anderen Zuge umsteigt, so daß die Zugbildung immer die gleiche sein kann, muß im Güterverkehr der Wagen an einer gewünschten Stelle für die Beladung laderecht gestellt werden. Die verladenen Güter müssen von den einzelnen Ladestellen zusammengeholt und in Züge zusammengestellt werden. Die Zugbildung, die Belastung der Bahnhöfe und Strecken ist durch die täglich schwankende Zahl der beladenen Wagen, ihre wechselnde Zielstation und den verschiedenen Lauf der leeren und beladenen Wagen immer eine andere und von den Anforderungen der Verkehrtreibenden abhängig. Dazu kommt, daß die Schwankungen der Verwaltung nicht immer rechtzeitig bekannt sind, so daß der Güterverkehr sich nicht darauf einrichten kann. Oft fehlt eine enge Fühlungnahme zwischen dem Betriebe und den Verkehrtreibenden. Im Kriege war das, besonders an der Front, anders. Die Truppenkörper standen ständig in naher Fühlung mit den Eisenbahnbetriebsämtern und den Betriebsabteilungen der Direktionen, so daß der Betrieb über die Anforderungen unterrichtet war. Nur hierdurch sind die glänzenden Leistungen der Bahnen auch bei plötzlichen, starken Anforderungen möglich gewesen. Daß die Verbindung zwischen den Verkehrtreibenden und dem Betriebe zu wünschen übrig läßt, liegt vor allen Dingen daran, daß letzterem jeder Einfluß auf die Wagengestellung genommen und er im Wagendienst so gut wie ausgeschaltet ist. Die Wagengestellung wird durch die Verkehrsämter und die ihnen über-

geordneten Wagendezernenten und das Wagenbüro der Direktion bearbeitet, ohne daß der Betrieb darauf wesentlichen Einfluß hat. Ferner sind die Verkehrsbeziehungen und besonders der Massenverkehr nicht eingehend studiert und für die Leitung des Verkehrs ausgewertet worden (vgl. Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens 1919, Heft 23/24).

Daß die schnelle Beladung, besonders die schnelle Entladung und die oft ungenügenden Entladeeinrichtungen, Lagerplätze und Anschlußgleise, der Mangel an Selbstentladewagen und auch die Wagengröße zu wünschen übrig lassen, ist allgemein bekannt. Ebenso ist der ungünstige Einfluß des Lokomotivmangels auf den Wagenumlauf Allgemeingut geworden und braucht daher nicht weiter dargelegt zu werden. Höchstens ist noch zu erwähnen, daß es hier nicht nur auf die Zugmaschinen, sondern auch auf die Rangierlokomotiven ankommt. Auch die Schwierigkeiten, die die heutigen Arbeiter- und die allgemeinen Personalverhältnisse mit sich bringen, sind bekannt. Dagegen wurde bisher der außerordentlich ungünstige Einfluß wenig erwähnt, den die ungenügende Überwachung des Wagendienstes auf den Wagenumlauf hat. Ein der Gegenwart entnommenes Beispiel (zu vgl. die beistehende Abbildung) zeigt, daß ein Pendelwagen die 150 km lange Strecke zwischen den Stationen V und A in 44 Tagen 11 mal zurückgelegt hat. Er brauchte also durchschnittlich 4 Tage für 150 km und hatte eine Reisegeschwindigkeit von 40 km am Tage oder 1,6 km in der Stunde. Zum Vergleich sei erwähnt, daß ein Fußgänger in der Stunde bequem 5 km zurückgelegt. Das Beispiel könnte besonders ungünstig erscheinen, doch wiederholen sich derartige und ähnliche Fälle. Neben der schlechten Ausnutzung des Wagens wird bei den langen Ruhezeiten ständig ein Gleis zum Abstellen gebraucht. Viel Zeit und Arbeit ist für das Ein- und Umstellen in die Züge oder zum Freimachen des Gleises für andere Wagen nötig. Die Be- und Entladung erfordert oft — so auch in dem erwähnten Fall — nur kurze Zeit im Verhältnis zum Wagenumlauf. Während nun der Betrieb jede Verzögerung im Lauf der Personen- und Güterzüge genau überwacht, wird das oft tagelange Stilliegen der beladenen und leeren Wagen von keiner Stelle planmäßig verfolgt. Dabei hätte die Bahn schon jetzt z. B. durch den Stempel auf den Frachtbriefen, die Wagenkontrollbücher, die Güterwagenzettel und die Bezettelung der Wagen eine Handhabe, um sich über den Wagenlauf Klarheit zu verschaffen. Der Frachtbrief zeigt, wo und wann der Wagen aufgegeben wurde, auf welchen Übergangsstationen er Aufenthalt gehabt hat, und wann er auf der Zielstation eingetroffen ist. Aus den Wagenkontrollbüchern ist zu ersehen, wann er laderecht gestellt, entladen und wieder abgerollt wurde. Gründlich überwacht wird eigentlich nur die Wagengestellung und Entladung. Ob die Überwachung der Be- und Entladung jetzt scharf und gewissenhaft genug gehandhabt wird, soll hier nicht untersucht werden. Was nützt dies aber, wenn nach der Be- und Entladung die Wagen noch tagelang auf den Abgangs- und Übergangsbahnhöfen stehen, und hier die unnötigen Aufenthalte nicht verfolgt werden. Die ungenügende Überwachung des Wagenumlaufes hat zur Folge, daß die geschilderten Mängel nicht genügend erkannt werden (ungenügender Überblick über den Verkehr, schlechte Be- und Entladung, Mangel im Lokomotiv- und Personaldienst); ferner werden Fehler, die sich aus einer zu sehr zentralisierten, mehr oder weniger schematischen Verteilung der Wagen *) ergeben (lange Leerläufe, Unpünktlichkeit in den Wagendispositionen, der Zustellung und Abholung und dem Übergang der Wagen) nicht bemerkt. Auch wird nicht genügend darauf hingewirkt, daß sich die Verkehrtreibenden mehr den Bedürfnissen des Betriebes bei den Wagenanforderungen, z. B. durch Beladung geschlossener Wagengruppen, anpassen.

Nun ist die Verfolgung des Wagenlaufes sicher schwieriger als die Überwachung der pünktlichen Be- und Entladung. Wer aber die Mängel sieht, fragt sich doch, weshalb der Wagenlauf nicht besser überwacht wird. Dies liegt zum großen Teil daran, daß der Wagendienst und der Betrieb, obwohl sie innerlich zusammengehören, von zwei verschiedenen Dienststellen beaufsichtigt wird. Der Wagendienst, die Verteilung, Gestellung, die Be- und Entladung der Wagen und der



Wagenlauf werden vom Verkehrsamt sowie vom Wagenbüro und dem Beförderungsdezernenten der Direktion beaufsichtigt. Die Zugstellung, der Rangierdienst und der Zuglauf, also die Durchführung der aus den Wagen gebildeten Züge, ist dagegen Aufgabe des Betriebsamtes und der Betriebsdezernenten der Direktion. Im Kriege war das anders, da war dem Betriebe auch die Wagenverteilung übertragen. Im Frieden hat er keinen Einfluß darauf, woher die beladenen und leeren Wagen kommen und wohin sie gehen. Denn den Lauf der beladenen Wagen bestimmt der Verfrachter durch Angabe der Zielstation, und den Lauf der leeren Wagen das Wagenbüro. Die Folge der Überwachung des Wagendienstes durch zwei voneinander unabhängige Stellen ist, daß keine von beiden einen vollen Überblick über den Wagendienst hat und nicht selb-

*) Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens 1919 Heft 23, 24. Ein Beitrag zur Organisation der Reichsbahnen. Dr. Jänecke.

ständig handeln kann, und daß sich in der Verfolgung des Wagenlaufes leicht die eine auf die andere verläßt. Die Wirkung sehen wir in dem langsamen Lauf der Wagen (54 km am Tage).

Wie können diese Mängel beseitigt werden? Um dem Betrieb einen besseren Überblick über den zu bewältigenden Verkehr und Wagenumlauf zu schaffen und die Möglichkeit zu geben, sich darauf einzurichten, wäre die Statistik weiter auszubauen und z. B. der Lauf der Massengüter genau zu studieren. Durch wiederkehrende Besprechungen, Besichtigung der industriellen Anlagen und ihrer Anschlüsse und durch Erörterungen über den bestehenden und zu erwartenden Verkehr wäre eine engere Fühlungnahme mit den Verkehrtreibenden zu erzielen. Damit wäre gleichzeitig die Handhabe gegeben, auf eine Besserung der Be- und Entladeeinrichtungen, Anschlußgleise, Lagerplätze und Speicher und auf Anlieferung geschlossener Wagengruppen hinzuwirken. Auch die anderen Fragen im Wagendienst (Entladung durch die Bahn selbst, Erhöhung des Standgeldes, Schaffung zweckmäßiger Wagen, Selbstentladewagen, 50-Tonnenwagen, Einschränkung der Wagenarten, Seitenkippung usw.) könnten dabei besprochen werden. In der Literatur füllen Vorschläge dieser Art einen großen Raum aus; es würde einer besonderen Abhandlung bedürfen, hierauf erschöpfend einzugehen. Ich möchte nur darauf hinweisen, daß alle diese Fragen ohne enges Zusammenarbeiten mit den Verkehrtreibenden, die die Wagen bauen und entladen sollen, nicht zu lösen sind. Im übrigen verkenne ich zwar nicht die Vorteile, die z. B. mit der Selbstentladung und Seitenentladung der Wagen verbunden sind, möchte aber vor einer Überschätzung warnen. Denn einmal sind die Annahmen über die Massengüter (Verkehrstechnische Woche 1916, S. 271, 278 Millionen Tonnen) nicht richtig (vgl. Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens 1919, Heft 23); man rechnet mit Massengütern, die eisenbahnbetrieblich infolge der Verästelung in viele Zweige gar keine Massengüter mehr sind. Entsprechend treffen dann auch die wirtschaftlichen Folgerungen, z. B. über die allgemeine Einführung der Selbstentladewagen, nicht zu. Weiter spielt, wie das Beispiel über den Lauf der Pendelwagen von A nach V zeigte, und auch die Statistik über die täglich zurückgelegte Strecke eines Wagens (54 km) beweist, die Besserung der Be- und Entladung nicht die Rolle wie die Beschleunigung des Wagenumlaufes. Hierauf hat man unbedingt das Hauptgewicht zu legen. Eine Beschleunigung des Wagenumlaufes hängt einmal von einer Vermehrung und wirtschaftlichen Ausnutzung der Zug- und Rangiermaschinen ab. Dazu können auch die Zugleitungen durch genaue Verfolgung der leerlaufenden Lokomotiven und Einschränkung des Lokomotiv- und Personalwechsels beitragen. Weiter ist ein schneller Wagenumlauf von der Arbeitsfreude, der Tüchtigkeit und der guten Überwachung des Personals abhängig. Auf die Fragen des Lokomotivmangels, der schlechten Kohlen und der Personalschwierigkeiten (Achtstundentag) möchte ich hier nicht weiter eingehen, da es zu weit führen würde. Dagegen soll auf die Vorteile der besseren und planmäßigen Überwachung des Wagenlaufes näher eingegangen werden. Während man 1913 Zugleitungen und 1918 Oberzugleitungen zur Überwachung des Zuglaufes einrichtete und hierdurch auch eine Besserung des Betriebes erreichte, fehlt es an ähnlichen Einrichtungen zur Überwachung des Wagendienstes. Am einfachsten wäre es, die Zugleitungen hierzu mit heranzuziehen. Sie hätten sich durch Meldungen und Rückfragen nicht nur über den Zuglauf, sondern auch über den Wagenlauf, über die Zahl der ein- und auslaufenden und durchlaufenden beladenen und leeren Wagen nach den verschiedenen Richtungen auf den einzelnen Bahnhöfen einen Überblick zu verschaffen. Die Form, Zahl und Art der Meldungen und auch die Tätigkeit der Zugleitungen würden je nach den örtlichen Verhältnissen verschieden sein. Ich denke sie mir ähnlich, wie sie während des Krieges z. B. für die Frontstrecken bei der Zugleitung des Militärbetriebsamtes Laon eingerichtet waren. Dort wurden von allen Bahnhöfen Meldungen über den Bestand an beladenen Ortswagen für Munition, Pioniergerät und Verpflegung erstattet. Dann wurde angegeben, wieviel Wagen über 24 Stunden im Bahnhof standen und noch nicht entladen waren, wieviel leere und beladene Wagen im Übergang der anderen Stationen bereitstanden. Auf Grund dieser Meldungen wurden z. B. der Zulauf nach den Bahnhöfen, die Abfuhr der leeren und beladenen Wagen geregelt, die Rangierarbeiten bei Überfüllung der Bahnhöfe anders verteilt und Züge abgestellt. In ähnlicher Weise wären jetzt vielleicht von allen Bahnhöfen der Bestand an beladenen Wagen für die verschiedenen Anschlüsse und die Ladestraße, die Zahl der in der Entladung rückständigen Wagen, der Bestand an leeren Wagen und die Zahl der Übergangswagen nach den verschiedenen Richtungen zu melden. Auf Grund dieser Meldungen und der telephonischen Rücksprachen würde von den Zugleitungen der Zulauf und die Abfuhr der überflüssigen leeren und beladenen Wagen zu regeln und mit den einzelnen Bahnhöfen zu vereinbaren sein. In Bezirken mit starkem Verkehr könnte außerdem die Abfuhr und Verteilung der leeren Wagen der Zugleitung als Wagenunterverteilungsstelle übertragen werden. Hierdurch ließe sich eine schnellere Wagenverteilung und eine Einschränkung der Leerläufe erreichen, da sie sich mehr den örtlichen Verhältnissen und Güterzugverbindungen, den Rangierarbeiten der Bahnhöfe usw. anpassen kann, als die zentrale Wagenverteilung durch die Direktion. Dies erscheint besonders deshalb zurzeit zweckmäßig, weil der Verkehr noch nicht wieder feste Bahnen angenommen hat. Die den Bahnhöfen übergeordnete Zugleitung kann also gerade jetzt nach dem Kriege zur Entlastung der Direktionen, zur zweckmäßigen Zugbildung, Einschränkung der Rangierarbeiten, zur günstigen Verteilung der Rangierarbeiten und zur Einschränkung der Leerläufe von größtem Vorteil sein. Dadurch, daß die Zugleitung weiß, wieviel beladene und leere Wagen für die verschiedenen Richtungen auf den einzelnen Bahnhöfen stehen, kann sie mit diesen die zweckmäßigste Zugbildung und -abfuhr vereinbaren. Weiter könnte sie für schnellere Entladung der Wagen durch Einwirkung auf die Gewerbetreibenden und durch Einschränkung der Gestellung von leeren Wagen für die rückständigen Entlader und Verlader einwirken. Neben der überwachenden und anordnenden Tätigkeit der Zugleitungen hat eine weit genauere, planmäßige örtliche Überwachung des Wagendienstes herzugehen. Das Personal muß wissen, daß alle Unregelmäßigkeiten schnell verfolgt werden und die Wagen nicht längere Zeit auf den Bahnhöfen stehen dürfen. In gleicher Weise wie die Durchsicht der Fahrberichte hat eine planmäßige Durchsicht und Prüfung der Frachtbriefe, der Güterwagenzettel und der Kontrollbücher zu erfolgen. Es ist also der eigentliche Wagenlauf genau zu verfolgen. Unregelmäßigkeiten und langes Stilliegen der Wagen sind aufzuklären und zu beheben, wie bei den Fahrberichten das Stilliegen der Züge. Diese Arbeiten werden zwar besondere Beamte erfordern, doch werden sich diese bezahlt machen, besonders wenn man das Schreibwerk möglichst einschränkt und durch genaue örtliche Erhebungen und Prüfungen die Mängel schnell feststellt und beseitigt. Für die Arbeiten sind im Betriebsdienst durchaus erfahrene und auch im Wagendienst ausgebildete Beamte zu verwenden, die die richtige Ursache der Mängel erkennen und beseitigen. Neben der gründlichen Durchsicht der Frachtbriefe und der Nachprüfung der Unregelmäßigkeiten hat also eine gründliche örtliche Beaufsichtigung des Wagendienstes, der Anforderung, Verteilung, Zustellung, Abholung, des Rangierdienstes, der Zugbildung, des Zuglaufs und der Leitungsvorschriften herzugehen. Die örtlichen Erhebungen haben sich, neben der Prüfung des reinen Wagendienstes, der Meldungen der Bahnhöfe und der Verfolgung der richtigen Wagenverteilung, auf die Zugverbindungen, Wagenübergangspläne, Bahnhofsbe-

dienungspläne, Wagenbestellbücher, Wagenbestandsmeldungen, die Wagenbezettelung, die Wagenkontrollbücher und Ladefristen zu beziehen. Daneben hat eine Nachprüfung des Rangierdienstes, der in engster Beziehung zum Wagenumlauf steht, stattzufinden. Auf die Wichtigkeit einer zweckmäßigen und wirtschaftlichen Handhabung des Rangierdienstes kann nicht oft und dringend genug hingewiesen werden. Die Schrift von Cauer über Massengüterbahnen *) zeigt den großen wirtschaftlichen Einfluß, den die Einschränkung der Rangierarbeiten auf die Disposition der baulichen Anlagen für den Lokomotiv- und Wagenpark, den besseren Umlauf der Wagen und Lokomotiven und die wirtschaftliche Ausnutzung der Personale hat. Ein letzthin erschienener Aufsatz des Regierungs- und Baurats Sarrazin (Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1920, Nr. 62) weist auf die wirtschaftlichen Vorteile und den besseren Wagenlauf beim Vorrangieren der Wagen durch Einführung von Rangierwinden auf den Bahnhöfen hin. Jede Anregung ist zu begrüßen, die darauf abzielt, die Rangierarbeiten und das Umbilden der Züge einzuschränken. Hierbei kann meiner Ansicht nach auch durch Tarifermäßigung für die Auflieferung geschlossener Wagengruppen und Verlängerung der Ladezeiten bei Auflieferung größerer Wagenmengen für eine Zielstation noch sehr viel zur Besserung des Wagenumlaufes geschehen. Eine genaue örtliche Prüfung des Wagendienstes, bei der die Rangierarbeit jedes Bahnhofes genau nachzuprüfen und nach der Leistung des Bahnhofes richtig zu verteilen wäre, verbunden mit einer besseren Überwachung, würde dies zeigen. Dabei wäre auch auf die Tätigkeit, Leistung, Besoldung, Rangstellung und Stellenzulage der Rangierbeamten das Augenmerk zu richten.

Mit der gründlichen Nachprüfung der Rangierarbeiten hat eine Überwachung des Zuglaufes und Fahrplanes Hand in Hand zu gehen. Sie erfordert genaue Kenntnis der Verkehrsbeziehungen und besonders des Massenverkehrs. Mit allen Mitteln sollte auf die Bildung geschlossener Züge hingewirkt werden. Damit der übrige Wagenverkehr und besonders der Nahverkehr (vgl. Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1920, Nr. 62, Oberbaurat Kiel) nicht darunter leidet, müßte überhaupt die Frage eingehend studiert werden, ob es wirtschaftlicher ist, schwächere, aber nicht umzubildende zahlreichere Züge oder weniger stärkere, aber vielfach zu rangierende Züge zu fahren. Für schwachen Verkehr, wie er zurzeit herrscht, macht sich das durch die langen Wartezeiten beim Übergang der Wagen von einem zum anderen Zuge besonders ungünstig bemerkbar. Es ist sehr die Frage, ob so starke Züge, wie sie in Deutschland meist gefahren werden, immer richtig sind. Wenn man bedenkt, daß sich z. B. das wichtigste Massengut Deutschlands, die Kohle, auf viele Städte und viele Empfänger mit den verschiedensten Kohlenarten verteilt (vgl. Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens 1919, Heft 23 u. 24), so ist es des Schweißes der Edlen wert, einmal wissenschaftlich zu untersuchen, welches für die verschiedenen Gebiete und Güterarten die zweckmäßigste Zugstärke ist. Im übrigen wird eine gewisse Besserung im Wagenumlauf schon erreicht, wenn der Lokomotiv- und Personalwechsel auf das betrieblich unbedingt nötige Maß herabgedrückt wird und die Züge ohne Aufenthalt durchgeführt werden. Die genaue Überwachung des Wagendienstes wird zahlreiche Anregungen zur besseren Leitung des Verkehrs und Betriebes (Leitungsvorschriften, Wagenverteilung, Zugbildung, Fahrplan usw.) bringen. Bessere Überwachung durch die Zugleitung (Durchsicht der Frachtbriefe usw. und Vornahme örtlicher Prüfungen) ist in vollem Umfange nur möglich bei einer Organisationsänderung, bei der die Be- und Entladung, Durchführung und Verteilung der leeren und beladenen Wagen, überhaupt der gesamte Wagendienst in eine Hand gelegt und enge Fühlung mit den Verkehrtreibenden unterhalten wird. Diese Arbeiten werden am zweckmäßigsten dem Betriebsamt übertragen. Der Betrieb muß über die betrieblichen Arbeiten im Bahnhof genau unterrichtet sein. Dazu gehören aber nicht nur die Feststellungen über die Zahl der Züge, sondern auch über die Zahl der ein-, aus- und durchlaufenden Wagen. Heute kennt das Verkehrsamt nicht die Schwierigkeiten der Zugbildung und des Fahrplanes und das Betriebsamt nicht die Wünsche der Versender über die Wagengestellung. Ich verspreche mir von einer Zusammenfassung des gesamten Wagendienstes bei gleichzeitiger gründlicher Überwachung eine große Besserung des Wagenumlaufes. Auch der Geschäftsgang würde vereinfacht, weil nicht mehr zwei Stellen, sondern eine den Wagendienst zu überwachen hat. Eine solche Organisationsänderung würde im Zusammenhang mit der gesamten Änderung der Betriebsorganisation durchzuführen sein, bei der einheitliche Ämter den Betriebs-, Maschinen-, Verkehrsdienst und den Bau zusammenfassen (vgl.: Ein Beitrag zur Organisation der Reichsbahnen von Jänecke, Verlag Gebr. Jänecke, Hannover). Eine solche verschärfte Überwachung würde meiner Ansicht nach mit dazu beitragen, die Klagen über den Wagendienst einzuschränken, aus der Zwangswirtschaft und den Sperren in der Wagengestellung herauszukommen und die Reiselänge der Wagen von nur 50—60 km am Tage zu steigern. Ich bin mir bewußt, mit diesen kurzen Bemerkungen die außerordentlich schwierige und wichtige Frage der Überwachung des Wagendienstes und der Besserung des Wagenlaufes nicht gelöst zu haben. Ich wollte nur nochmals darauf hinweisen, daß hier gebessert werden kann und muß.

*) Vgl. Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens 1919, Heft 23/24.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Rückbleibegelder für die ehemaligen deutschen Beamten in Danzig und Polen.** Nach einem Erlaß des Reichsverkehrsministeriums (Zweigstelle Preußen-Hessen) vom 14. Oktober d. J. treten die Bestimmungen über die Gewährung von Rückbleibegeldern an die in Danzig und Polen verbliebenen ehemaligen preußischen Eisenbahnbeamten vom 1. Oktober 1920 ab außer Kraft. Damit entfällt auch die Gewährung von Tagegeldern in Höhe der Rückbleibegelder an solche Beamte, die wegen der unsicheren politischen Lage ihren Hausstand aus den Grenzgebieten verlegt haben.

— **Bezirkseisenbahnrat Breslau.** Der Bezirkseisenbahnrat hat in seiner Vollsitzung vom 13. d. M. in Übereinstimmung mit dem Gutachten des ständigen Ausschusses folgenden Beschluß gefaßt: „Der Bezirkseisenbahnrat ist der Ansicht, daß im Interesse der Aufrechterhaltung der oberschlesischen Eisenhütten und der gleichmäßigen und lohnenden Weiterbeschäftigung ihrer Arbeiter es an der Zeit ist, der oberschlesischen Eisenindustrie durch Einführung billigerer Frachten für die Ausfuhr zu helfen, und er ersucht die Eisenbahnverwaltung, baldigst in eine Prüfung einzutreten, ob und inwieweit das möglich und durchführbar ist.“

— **Versicherung von Gepäck und Expreßgut.** Die Verwaltungen der verschiedenen Staatsbahnen haben früher mit der Europäischen Güter- und Reisegepäck-Versicherungs-Aktiengesellschaft in Berlin Verträge abgeschlossen, wonach diese Gesellschaft ermächtigt ist, auf den Bahnhöfen durch Vermittlung der Gepäckstellen Wertmarken zur Versicherung von Reisegepäck zu verkaufen. Die Reichseisenbahnverwaltung hat diese Ermächtigung jetzt ausgedehnt auf den Verkauf von Wertmarken zur Versicherung von Expreßgut und von Gepäck, das der Eisenbahn zur Aufbewahrung übergeben wird. Die Versicherung bringt dem Versicherten wesentliche Vorteile, besonders mit Rücksicht darauf, daß die Haftung der Eisenbahn für Verlust, Minderung und Beschädigung von Aufbewahrungsgepäck sowie von Expreßgut und Reisegepäck, soweit es sich um Gegenstände handelt, bei

denen der Wert für 1 kg der reinen Ware 150 *M* übersteigt, zurzeit auf Höchstbeträge beschränkt ist.

— **Deutsch-englischer Personen- und Gepäckverkehr.** Am 1. November d. J. wird der durchgehende Personen- und Gepäckverkehr zwischen Deutschland und England über Hoek van Holland und Vlissingen wieder aufgenommen. Deutscherseits sind in den Verkehr folgende Stationen einbezogen: Baden-Baden, Basel Bad. Bf., Berlin, Braunschweig, Bremen, Cassel, Chemnitz, Coblenz, Cranenburg, Crefeld, Darmstadt, Dresden, Duisburg, Düsseldorf, Elten, Emmerich, Essen, Frankfurt (Main), Halle (Saale), Hamburg-Altona, Hannover, Karlsruhe, Köln, Leipzig, Magdeburg, Mainz, Mannheim, München, Nürnberg, Oberhausen, Offenburg, Osnabrück, Plauen, Rheine, Stuttgart und Wiesbaden.

— **Entladung der Güterwagen.** Durch den Abtransport der Feldfrüchte und durch die Versorgung der Landwirtschaft mit künstlichen Düngemitteln werden an den Wagenpark der Eisenbahn gesteigerte Anforderungen gestellt, so daß Schwierigkeiten in der Bereitstellung der Wagen sich nicht werden vermeiden lassen. Die Handelskammer Berlin bittet daher die Verfrachter dringend, im Interesse einer schnelleren Wiederbenutzung der Wagen auf deren möglichst rasche Be- und Entladung hinzuwirken. Dies gilt auch in hervorragendem Maße für Anschlußinhaber und Pächter von Lagerplätzen. Ferner macht sie die Verfrachter darauf aufmerksam, daß die Be- und Entladung der Wagen auch schon vor Beginn oder noch nach Schluß der Geschäftsstunden der Güterabfertigung vorgenommen werden kann und die schleunige Beladung der Wagen notwendig ist, damit die Eisenbahnverwaltung nicht genötigt wird, die für die Verkehrtreibenden lästigen Zwangsmaßnahmen (amtliche Zuführung und Entladung) wieder einzuführen.

Im übrigen weist sie darauf hin, daß unerledigte Wagenbestellungen zu wiederholen sind und dabei anzugeben ist, zum wievielten Male die Bestellung erfolgt. Ebenso dürfen entladene Wagen nicht ohne Erlaubnis der Güterabfertigung wieder beladen werden. Das gleiche trifft zu für die Beladung von Spezialwagen und Wagen von Privat- und außerdeutschen Bahnen.

Österreich.

— **Voraussichtliche neue Eisenbahntariferhöhungen.** Nach dem „Allgemeinen Tarifanzeiger“ wird der mit 15. Oktober in Kraft tretende neue Gütertarif der Staatsbahnen voraussichtlich nur sechs Wochen in Kraft bleiben und am 1. Dezember wieder erhöht werden. Der Tarifanzeiger schreibt hierzu: „Der Abgang der Staatsbahnen beträgt nicht weniger als rund 1400 Millionen Kronen. Die Besoldungsreform, deren Einführung den Eisenbahnern zugesichert wurde, erfordert gleichfalls gewaltige Mittel. Der Hauptausschuß der Nationalversammlung hat am 19. August 1920 den Beschluß gefaßt, die Frachtsätze des Übergangstarifs (das ist der am 15. Oktober in Kraft tretende Tarif) zum Zwecke der Bedeckung der Kosten der Besoldungsreform und des Betriebsabganges entsprechend zu erhöhen. Das Staatsamt für Verkehrswesen hat den Tarifausschuß für den 24. September zu einer Erörterung dieses Gegenstandes eingeladen. Der Tarifausschuß hat in unzweideutiger Weise jede Mitarbeit an einer neuerlichen Tariferhöhung abgelehnt. Daß das Staatsamt für Verkehrswesen die Kraft aufbringen würde, die ihm vom Hauptausschuß der Nationalversammlung aufgetragene Erhöhung der Tarife nicht durchzuführen, möchten wir bezweifeln. Wahrscheinlicher ist, daß die unglückliche Wirtschaft, die zum vollständigen Zusammenbruch dieses Staates führen muß, unaufhaltsam fortgesetzt wird. Dann wird der oben besprochene, am 15. Oktober 1920 in Kraft tretende Übergangstarif schon am 1. Dezember 1920 erhöht werden, und zwar: für alle Güter, auch Kohle und Koks, um 50 %, für Brennholz um 30 %, für Lebensmittel um 20 %.“

— **Ausgestaltung des Eisenbahnarchivs zum „Archiv für Verkehrswesen“.** Auf Grund einer Dienstanweisung des Staatssekretärs für Verkehrswesen wird das österreichische Eisenbahnarchiv von nun ab die Benennung „Archiv für Verkehrswesen“ führen. Diese Neubenennung kennzeichnet das Wesen und den neuen Aufgabenkreis dieser Dienststelle, die durch die Eingliederung der alten Schriftensammlungen über das Post-, Telegraphen-, Fernsprech-, Schiffahrts-, Luftfahr- und Kraftfahrwesen zu den bisherigen Beständen des Eisenbahnwesens zu einem Archiv für das gesamte Verkehrswesen ausgestaltet wurde.

— **Eisenbahn Wien-Aspang.** Dieser Tage fand die 40. ordentliche Generalversammlung der Eisenbahn Wien-Aspang statt. In dem vorgelegten Geschäftsberichte wird auf die außerordentliche Verschlechterung des finanziellen Ergebnisses verwiesen, da die Gesellschaft angesichts der sich immer schwieriger gestaltenden Lebensverhältnisse bemüßigt war, weitreichende Erhöhungen der Bezüge der Bediensteten durchzuführen, und die Preise aller Betriebsstoffe eine fortgesetzte sprunghafte Steigerung erfahren haben, ohne daß die Gesellschaft in der Lage gewesen wäre, in einer rechtzeitigen, ausreichenden Erhöhung der Verkehrseinnahmen Deckung für die gesteigerten Ausgaben zu finden. Es ergibt sich daher ein Betriebsausfall von 8 653 465 Kr. Nach Erstattung des Revisionsberichtes wurde der Geschäftsbericht zur Kenntnis genommen und dem Verwaltungsrate die Entlastung erteilt. Der Antrag auf Vortrag des Betriebsausfalles wurde genehmigt.

— **Fremdenverkehr.** Wir entnehmen die nachfolgenden Stellen einem im „Neuen Wiener Tagblatt“ unter der Aufschrift „Gedanken über die Zukunft unseres Fremdenverkehrs“ erschienenen Aufsatze des Sektionschefs Ing. Bruno Enderes:

Ein Blick auf die Karte genügt, um zu zeigen, daß leider sehr viele Reiseziele von internationalem Ruf im alten Kaiserreich Österreich nunmehr außerhalb der Grenzen Deutsch-Österreichs liegen. Die großen böhmischen Bäder, Südtirol mit den Dolomiten, die Meeresküste, die in Ost- und Norddeutschland beliebten Karpathen — sie alle sind für uns nunmehr Ausland. Geblieben sind uns von international anerkannten Reisezielen Nordtirol und Salzburg mit dem Salzkammergut und Gastein und die Zentralkette der Alpen. Daneben aber entdecken wir, wenn wir nun die Landkarte genauer ins Auge fassen, eine ganze Menge von Reisezielen, die in der großen Welt teilweise so unbekannt sind wie Grönland; und sonderbarer Weise ist es gerade die Umgegend Wiens, das Herz unseres Staates, Niederösterreich, das so gut wie unentdeckt ist. Die herrlichen Täler und Berge im Schneeberg-, Rax-, Schneealpen- und Hochschwabgebiet, der Oetscher, Mariazell, die Gegend um den Erzberg, das Gesäuse, die Niedern Tauern, unsere herrliche Wachau und das Donautal bis hinauf nach Passau, die teils düstern, teils lieblichen Wälder und Hügellandschaften im Waldviertel und den niederösterreichischen Voralpen, all dies ist im Ausland heute noch viel zu wenig bekannt, teilweise sogar völlig unbekannt. Viele der genannten Gegenden bieten sicher jedem Fremden volle Befriedigung; insbesondere muß es gelingen, die deutsche Wanderlust zur Aufsuchung dieser Gegenden anzuregen, und wir dürfen kein Mittel vernachlässigen, das dazu dienen kann, Fremde in diese Gegenden zu führen. Insbesondere müssen wir all diese „unentdeckten“ Gebiete dem Ausland in Wort und Schrift immer wieder vorführen; ein besonders taugliches Mittel hierfür scheint die Heranziehung ausländischer Künstler zu sein, deren Gemälde in den Ausstellungen sicher den Wunsch der Beschauer erwecken werden, die dargestellten Gegenden selbst zu sehen. Ich verweise zum Beispiel auf die nächste Ausstellung in München, die eine große Zahl von prächtigen Gemälden des Berliner Malers Professor Rabes aus der Wachau bringen wird, die er heuer im Sommer gemalt hat.

Freilich aber würde die bloße Anpreisung all dieser Naturschönheiten zu keinem nachhaltigen Erfolg führen, wenn wir nicht die drei wichtigsten Voraussetzungen eines starken ausländischen Fremdenverkehrs erfüllen, erstens genügende Bequemlichkeit und Raschheit bei Beförderung der Reisenden auf Eisenbahnen, Dampfschiffen und Kraftwagen, zweitens reinliche, den heutigen Anforderungen entsprechende Unterkunft und endlich genügende Verpflegung. Was Unterkunft und Verpflegung betrifft, so kann die Staatsverwaltung hier nur wenig tun. Hier muß fast alles dem Unternehmungsgeist der am Fremdenverkehr beteiligten Bevölkerungskreise überlassen werden.

Reiche Betätigung findet die Staatsverwaltung allerdings in bezug auf die Beförderung der Reisenden. Die Staatsverwaltung wird alles aufbieten müssen, um unsere Verkehrsmittel, die sich infolge des Krieges und seiner Nachwirkungen heute noch in einem erbärmlichen Zustande befinden, wieder auf jene Höhe zu bringen, die unerläßlich ist, wenn man den Vergnügungsreisenden nicht abstoßen will. Leider ist das größte Hindernis auf diesem Gebiete derjenige Umstand, der unser ganzes Wirtschaftsleben seit fast zwei Jahren nicht nur verhindert hat, wieder aufzublühen, sondern teilweise sogar noch unter den Stand am Ende der Kriegszeit herabgedrückt hat: der Kohlenmangel. Solange wir nicht wenigstens notdürftig mit Kohle versorgt werden, können wir nicht eine genügende Anzahl von Zügen mit genügender Schnelligkeit und ausreichenden Bequemlichkeiten in Verkehr setzen, wir können nicht die Regelmäßigkeit des Verkehrs gewährleisten, wir können nicht für Heizung und Beleuchtung der Züge verläßlich vorsorgen. Ähnlich steht es mit dem Kraftwagenverkehr im Anschluß an die Eisenbahnen. Gummi- und Benzin-

mangel, der Mangel an Schmiermitteln und die Schwierigkeit der Erhaltung der Fahrzeuge machen sich, hier wie dort, gleich nachteilig fühlbar. Immer wieder hat es den Anschein, als ob wir in der Versorgung mit Brennstoffen und Rohmaterialien nun doch einem Aufstiege entgegengingen. Ich glaube sagen zu können, daß die öffentlichen Verkehrsmittel rascher auf einen vollkommen befriedigenden Stand werden emporgehoben werden, als es gelingen wird, die Unterkunftsverhältnisse tadellos zu gestalten; denn hier fällt häufig außerdem noch das Bleigewicht der Unkenntnis und Verständnislosigkeit gerade derjenigen in die Wagschale, die bestrebt sein sollten, in diesem Punkte dem stürmischesten Fortschritt zu huldigen, und überdies verhindern die trostlosen Verhältnisse des Baumarktes und die unerschwinglichen Preise für Möbel, Wäsche, Einrichtungsstücke und Hausgeräte die unerläßlichen Aufwendungen. Die Schwierigkeiten, die wir zu überwinden haben, sind groß, aber wir müssen sie überwinden.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Über die Anzahl der Angestellten der tschechoslowakischen Staatsbahnen** veröffentlicht der „Tarifni Vestnik“ folgende Angaben: Im Jahre 1913 waren auf den Linien der heutigen tschechoslowakischen Staatsbahnen rd. 50 000 fest Angestellte und 85 000 Hilfskräfte, zusammen daher rd. 135 000 Personen vorhanden. Da die Länge der in Betrieb stehenden Bahnen 11 575 km ausmacht, bedeutet das, daß im Jahre 1913 11,7, im Jahre 1920 13,0 Angestellte auf 1 km entfallen. Berücksichtigt man dabei noch die Einführung des Achtstundenarbeitstages, der im Eisenbahnwesen die Einstellung einer größeren Anzahl von Kräften zur Folge hatte, so muß dieser Stand noch als verhältnismäßig günstig beurteilt werden. — Es müssen hierbei jedoch noch andere Umstände beachtet werden, z. B. die Geländeverhältnisse, die eine größere Anzahl von fachmännisch geschulten Kräften erfordern. Häufig wurden die österreichischen Bahnen mit den preußisch-hessischen in Bezug auf ihren Ertrag infolge der besseren Geländeverhältnisse der preußischen Bahnen und infolgedessen auch ihrer kleineren Angestelltenzahl und besseren Ausnützung der Züge verglichen. Die Stattistik zeigt jedoch, daß bei den preußisch-hessischen Bahnen auf 1 km 14,25, im Elsaß zur Zeit der deutschen Reichsverwaltung 15,3, in Belgien 16,5 Angestellte entfielen. Es ist daher nur eine 10 prozentige Erhöhung des Personals bei den tschechoslowakischen Eisenbahnen eingetreten. Bei Berücksichtigung des Achtstundentages ist dies kein ungünstiges Zeichen, wenn in Betracht gezogen wird, daß bei Begründung der tschechoslowakischen Republik auch eine ganze Reihe neuer zentraler Bahnämter geschaffen werden mußte, deren Personal in obigen Zahlenangaben inbegriffen ist.

Ungarn.

— **Beteiligung der Staatsbahnangestellten am Betriebsgewinn.** Der Ministerrat hat auf Vorschlag des Handelsministers beschlossen, sämtliche im aktiven Dienste stehenden Angestellten der Königlich ungarischen Staatsbahnen an deren Betriebsgewinn zu beteiligen. Da das Ausmaß dieser Beteiligung derzeit noch nicht festgestellt werden kann, wird die Direktion der Staatsbahnen den Angestellten in zwei Raten, und zwar im September und Dezember, Vorschüsse in Höhe von 500—1500 Kr. gewähren. Die erste Rate wurde den anspruchsberechtigten Beamten bereits ausgezahlt.

— **Die ungarischen Eisenbahnangestellten in Siebenbürgen.** Nach einer Verordnung der rumänischen Regierung wurden sämtliche Eisenbahnangestellte Siebenbürgens, des Banats und der anderen angeschlossenen Gebiete dem Status des alten rumänischen Eisenbahnpersonals einverleibt.

— **Personalnachrichten.** Königlicher Rat Gabriel Csorba, der bisherige Leiter der Budapester Zentral-Betriebsleitung, wurde zum Betriebsdirektor der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn ernannt. An seiner Stelle ernannte der Handelsminister Endre Rozsics, der bisher an der Spitze der Szegeder Betriebsleitung stand.

Der Handelsminister hat ferner die Inspektoren Dr. Josef Hirsch und Kolomann Prihradny zu Betriebsleitern, den Oberingenieur Stefan Csordás, die Oberinspektoren Otto Bogyós und Johann Rabong zu Betriebsleiter-Stellvertretern ernannt.

Uebrige europäische Länder.

— **Die schwedischen Staatsbahnen und die Post.** Die Eisenbahndirektion hat bei der Regierung ihr früheres Verlangen (vgl. d. Ztg. 1920, S. 49) nach Erhöhung der Ersatzbeträge der Post erneuert, und zwar sollen sie vom 1. Juli 1920 ab mit 300 % der vorläufigen Zusatzbeträge für die Besorgung der Postbeförderung angesetzt werden. Die Direktion hebt hervor, daß sich der frühere Antrag auf eine vorläufige Betriebskostenuntersuchung gründete, da die Mehrung der Aufwendungen für Steinkohlen und Personal vom 1. Juli ab nur angenähert berechnet werden konnte. Die Direktion hat inzwischen eine endgültige Berechnung des wirtschaftlichen Ergebnisses des Staatsbahnbetriebes für 1920 angestellt. Diese Berechnung weist aus, daß die Zahlen, mit welchen die Direktion früher rechnete, die obige Erhöhung mehr als begründen, da die Postbeförderung bei den jetzigen Festsetzungen verlustbringend ist. Dr. S.

— **Die schwedischen Erzbahnen arbeiten mit Verlust.** Während die norwegische Ofotenbahn mit ihrem schwedischen Erztransport den alten Ruhm bewahrt, den größten Reinüberschuß aller norwegischen Bahnen abzuwerfen, bringt der Erzverkehr den schwedischen Staatsbahnen Verluste. Vor ungefähr Jahresfrist verklagte die Eisenbahndirektion u. a. die Luossavara-Kirunavara A.-G. auf nahezu 15 Millionen Kronen, welcher Betrag nach getroffenem Übereinkommen für Transporte u. a. auf den Bahnstrecken im nördlichsten Norrland an die Direktion erlegt werden sollte. Nunmehr hat die Eisenbahndirektion eine neue Klage gleicher Art gestellt, diesmal auf rund 11 Millionen Kronen samt Zinsen. In der Vorladung wird von der Eisenbahndirektion auf einen im Jahre 1917 geschlossenen Vertrag mit der Luossavara-Kirunavara A.-G., der Gellivara Erzfeld A.-G. und der Trafik A.-G. Grängesberg-Oxelösund hingewiesen. Wenn der Frachtbetrag die Eisenbahnbetriebskosten und die Kosten der Unterhaltung sowie 5% der Anlagekosten der Bahn nicht erreichte, habe die Luossavara A.-G. laut Übereinkommen für alle Fälle einen Betrag zu erlegen, welcher der Summe der drei letztgenannten Beträge entspreche. Für die Bahn Gellivara (Malmberget)-Svartön besteht die gleiche Festsetzung. Die Eisenbahndirektion erklärt, daß nach angestellten Erhebungen der Verkehr auf den genannten Bahnstrecken nicht den erforderlichen Betrag abgeworfen habe. So ist ein Fehlbetrag entstanden, der für den Anteil der Luossavaragesellschaft die genannten 11 Millionen Kronen ausmacht. Dr. S.

— **Rückgang des Schweizer Durchgangsverkehrs.** Wie die „D. Allg. Ztg.“ berichtet, hat in letzter Zeit der Güterverkehr auf den Linien der Schweizerischen Bundesbahnen einen auffallenden Rückgang genommen. Der deutsch-schweizerische Verkehr hat sehr nachgelassen, der italienisch-deutsche und deutsch-italienische Durchgangsverkehr ist nach dem Brenner abgelenkt worden. Als Einfuhrgüter aus Deutschland in die Schweiz, allerdings nur in bescheidenen Grenzen, werden zurzeit im wesentlichen befördert: Bretter, Eisen, Maschinenteile, Glas, Papier, Blech und Kohlen. Die Ursache der Verkehrsabnahme liegt in dem ganz ungesunden Hochstand der schweizerischen Valuta. Der hohe Frankenkurs verteuert die Frachten derart, daß der Durchgangsverkehr seinen Weg nach Möglichkeit um die schweizerischen Landesgrenzen herum nimmt.

— **Elektrisierung der Südrampe der Brennerbahn.** Wie aus Rom mitgeteilt wird, hat die italienische Regierung den Beschluß gefaßt, die Brennerlinie zu elektrisieren. Die technische Umgestaltung wird eine Summe von 100 Millionen Lire erfordern. Die Kohlenknappheit hatte schon während der Kriegszeit Veranlassung gegeben, einige oberitalienische Strecken für den elektrischen Betrieb umzubauen, wobei die elektrische Kraft aus Wasserkraftanlagen der Gebirgsflüsse entnommen wurde. Mit dem Übergang von Südtirol an Italien wurde das Elektrisierungsprogramm auf die Linien dieses Gebietes ausgedehnt.

— **Der Eisenbahnerstreik in Portugal.** Wie die „D. Allg. Ztg.“ meldet, hat die portugiesische Regierung infolge des Eisenbahnerstreiks (vgl. Nr. 76, S. 830 d. Ztg.) Verhaltungsmaßregeln getroffen. Die Mitglieder des Reichskomitees sind verhaftet und der Sitz des Eisenbahnerverbandes ist geschlossen worden. Die Aufhebung der konstitutionellen Garantien soll ins Auge gefaßt sein.

— **Haftungsbeschränkungen im Eisenbahnverkehr Polens.** Einer Mitteilung des „Allg. Tarifanzeigers“ zufolge ist im „Monitor Polski“ vom 9. September d. J. eine Verordnung des polnischen Eisenbahnministers veröffentlicht worden, nach

der mit Gültigkeit vom 10. August d. J. auf den Eisenbahnlinien der Direktionsbezirke Warschau, Radom, Lemberg und Stanislau die Wirksamkeit der nachstehenden Beförderungsvorschriften zeitweise aufgehoben wird: Art. 35 über die Haftung für befördertes Reisegepäck; Art. 43 über die Haftung für befördertes Expreßgut; Art. 84 über die Haftung für Verlust, Minderung oder Beschädigung von Gütern; Art. 88 über die Entschädigung für Verlust, Minderung und Beschädigung der obengenannten Sendungen.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnbau in China.** Die Lung-Hai-Bahn, an der ein belgisches Syndikat beteiligt ist, soll bekanntlich nach ihrer endgültigen Fertigstellung Haitschou (am Gelben Meer) mit Lantschou (Kansu) verbinden. Bis jetzt ist die Strecke Hsütschou-Kaifōng-Honan in Betrieb. Wie „London and China Telegraph" meldet, sollen die weiteren Bauarbeiten, die durch den Krieg zeitweilig unterbrochen waren, jetzt wieder aufgenommen werden, und zwar will man zunächst die Strecke von Honan nach Sinanfu (Schensi) in Angriff nehmen.

— **Die Kalol-Vijapur-Bahn (Indien)** wird nach Mitteilung der „Industrie- und Handels-Ztg." mit Zustimmung der Regierung um 1401 engl. Meilen, bis Ranaipur, verlängert werden. Die Bahn ist in Meterspur gebaut.

— **Die finanzielle Lage der amerikanischen Eisenbahnen.** Über die ungünstigen Ergebnisse des ersten Halbjahres 1920, die jetzt bekannt geworden sind, schreibt die „Industrie- und Handelszeitung", daß die flaue Lage des Warenmarktes und der Warenmangel in Gemeinschaft mit überraschend ausgebrochenen Streiks vernichtend auf das Gewinnergebnis eingewirkt haben. Aber auch wenn man diese Faktoren berücksichtigt, sind die Ergebnisse bei vielen Bahnen geringer als vermutet wurde. Zwar haben sich die Roheinnahmen beträchtlich vermehrt, aber ihre Steigerung ist mehr als ausgeglichen durch die Zunahme der Betriebsausgaben, so daß die Reineinnahme eine Verminderung zeigt. Das Gesamtergebnis der 24 führenden Eisenbahngesellschaften für das erste Halbjahr 1920, verglichen mit demselben Zeitraum 1919, ist folgendes:

	1920 (1. Halbjahr)	1919 (1. Halbjahr)
Einnahmen	1 495 574 945	1 269 762 188
Ausgaben	1 363 227 530	1 116 012 332
Gewinn	132 347 415	153 749 856

Beim Vergleich des letzten vorliegenden Monatsergebnisses (Juni) mit dem des gleichen Monats 1919 kommt die Tendenz noch stärker zum Ausdruck: Während die Einnahmen um 16,9 % zunahmen, stiegen die Ausgaben um 33,4 %, so daß zwar ein Überschuß von 24 147 000 Dollar bleibt, gegenüber 1919 aber die außerordentlich starke Verminderung um 62,5 % eingetreten ist.

Die Aussichten für die zweite Jahreshälfte scheinen günstiger. Der Saatenstand ist ausgezeichnet, und wenn auch die günstige Valutalage auf die Verschiffung hemmend einwirkt, so ist doch der Weltbedarf, besonders in Baumwolle und Getreide, sehr stark und kann zum größten Teil nur durch die Vereinigten Staaten befriedigt werden. Überdies muß den kürzlichen Lohnaufbesserungen eine Steigerung der Roheinnahme folgen, sobald der Handel sich an den neuen Tarif gewöhnt hat und dadurch eine starke Erweiterung des innerstaatlichen Verkehrs einsetzt. Die Tarifzuschläge, die das Bundesverkehrsamt bewilligte, schwanken zwischen 25 und 40 %. Sie sollten im wesentlichen zum Ausgleich des Kostenzuwachses, der infolge der Lohnerhöhungen entstanden war, dienen. Indessen hoffen viele Gesellschaften, durch wirtschaftlichere Gestaltung des Betriebes auch eine Steigerung des Reinertrages erzielen zu können, wenn nicht die Gewerkschaften neue Forderungen stellen. Jedoch ist das letzte Wort über diese Tarifsteigerung noch nicht gesprochen. Das Bundesverkehrsamt hat sich zu den vorgeschlagenen Änderungen recht kritisch geäußert, und die Handelskommision des Staates Illinois hat für die inländischen Frachten nur eine Erhöhung um 33¹/₃% bewilligt gegenüber den von jenem bewilligten 40%. Indessen ist die erstgenannte Körperschaft als Bundesbehörde in gewissem Grade der letzteren übergeordnet, so daß sie die Einführung der höheren Tarife durchsetzen könnte. Von den 24 eingangs erwähnten Gesellschaften ist bei allen ein Wachsen der Roheinnahmen, z. T. in großem Maße, festzustellen. In nur 10 Fällen hingegen ist auch ein Anwachsen der Reineinnahmen zu verzeichnen, und zwar von den größeren Gesellschaften bei der Atchison, Topeka and St. Fé, der Baltimore and Ohio, Union Pacific, der Chicago, Milwaukee and St. Paul und der Illinois Central.

Allgemeines.

— **Der Telephonograph im Eisenbahnbetrieb.** Nach einer Mitteilung der „E. T. Z." sind, wie wir der „Schweiz. Bauzeitung" entnehmen, auf der Strecke Kutais-Tkwibula der Kaukasusbahn erfolgreiche Versuche gemacht worden, die Schienen zur telephonischen Übertragung von Signalen an den Lokomotivführer zu benutzen. Mit Hilfe eines Elektromagneten in Verbindung mit einem Starkstrom-Mikrophon oder einer ähnlichen Einrichtung werden Signale auf die Schiene übertragen, in gleicher Weise wie beim Poulsenschen Telephonographen auf ein Stahlband. Es soll dann möglich sein, mit Hilfe von Lautsprechern unter Zwischenschaltung von Verstärkerröhren die Signale am Führerstand der die Strecke befahrenden, mit entsprechenden Empfangseinrichtungen versehenen Lokomotiven deutlich wahrnehmbar zu machen. Die Einrichtung soll namentlich nachts und bei Nebel gute Dienste leisten.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Abrechnung von Vereinsbahnstrecken.

Infolge Abtretung an Dänemark sind den Vereinsbahnstrecken des Eisenbahndirektionsbezirks Altona 249,94 km abzurechnen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahn-Generaldirektion Dresden. Vom 18. Oktober 1920 an ist die Beförderung von Milch von und nach dem Personenhaltepunkt Hirschmühle-Schmilka zugelassen.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahn-Generaldirektion Dresden. Anläßlich der Verreichlichung erhalten die im Leipziger Verkehrsgebiet gelegenen Verkehrsstellen die folgenden Bezeichnungen:

1. Bahnhof Leipzig-Schönefeld Preuß. Stb. = „Leipzig-Schönefeld",
2. Haltepunkt Leipzig-Schönefeld Sächs. Stb. = „Leipzig Kirchstraße",
3. Bahnhof Großzschocher Preuß. Stb. = „Großzschocher West",
4. Bahnhof Großzschocher Sächs. Stb. = „Großzschocher Ost",
5. Bahnhof Pegau Preuß. Stb. = „Pegau",
6. Haltepunkt Pegau Sächs. Stb. = „Pegau Htp.".

Die Bahnhöfe Plagwitz-Lindenau Preuß. Stb. und Plagwitz-Lindenau Sächs. Stb. werden zusammengelegt und erhalten für den Personenverkehr die Bezeichnung „Plagwitz-Lindenau". Für den Güterverkehr bleiben die bisherigen Benennungen bis auf weiteres noch erhalten.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 25. Oktober 1920 wird der an der Bahnstrecke Spandau-Nauen zwischen den Stationen Finkenkrug und Nauen neuerrichtete Bahnhof IV. Klasse Brieselang für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden.

Die Entfernungen betragen:

zwischen Finkenkrug und Brieselang . . . . . 3,65 km,
zwischen Brieselang und Nauen . . . . . . 8,69 km.

Zur Bedienung des neuen Bahnhofs werden alle zwischen Spandau und Nauen verkehrenden Vorortzüge anhalten mit Ausnahme der Züge in der Zeit von 10 Uhr nachm. bis 5½ Uhr vorm.

Berlin, den 12. Oktober 1920. (976)
Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörung.

Schweizerische Bundesbahnen.

Unter Hinweis auf § 11, Absatz 2a und 4 des Vereins-Wagen-Übereinkommens wird mitgeteilt, daß wegen Überschwemmung und Beschädigung der Gleisanlagen zwischen Ardon und Sion, Granges und Sierre, Raron und Visp der gesamte Verkehr auf der Strecke

Ardon-Brig

vom 24. bis inklusive 30. September unterbrochen gewesen ist.

Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen.

3. Güterverkehr.

Tfv. 67 Binnengütertarif der Cöln-Bonner Eisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. November ds. Js. werden die im Abschnitt D 3, Seite 8 des Tarifs, gültig vom 1. September 1911 (vergl. auch Nachtrag 4, Seite 3 vom 15. Januar 1920) bisherigen Gebühren für die Beförderung nach und von öffentlichen Lade- und Umschlagstellen gestrichen und durch nachstehende ersetzt:

Gütertarifstation:		Für	A. Für alle Güter mit Ausnahme der unter B. ₰	B. Für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks, Preßkohlen aller Art. ₰
Bonn-Ellerbhf.	Für die Überführung von Wagenladungsgütern nach und von Bonn-Friedhof Güterladestelle . .	d. Wagen	330	300
Bonn-Ellerbhf.	Desgl. nach und von Dransdorf Güterladestelle Richtung Rheinuferbahn.	„	330	300
	Richtung Vorgebirgsbahn	„	—	—
Hersel	Desgl. nach und von Buschdorf-Güterladestelle	„	330	300
Rodenkirchen bei Cöln	Für die Überführung von Wagenladungsgütern nach und von dem städtischen Hafen in Cöln. . . .	„	330	300
Sürth	Für die Überführung von Wagenladungsgütern nach und von Sürth-Ladestelle	„	330	300
Wesseling-Rheinwerft	Für die Überführung von Wagenladungsgütern nach und von Wesseling-Provinzialstraße Güterladestelle Richtung Rheinuferbahn	„	330	300
	Richtung Vorgebirgsbahn	„	—	—

Direktion der Cöln-Bonner Eisenbahnen.
Vb. I 297 vom 13. Oktober 1920. (977)

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. ab kommt zum Binnentarif der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn der Nachtrag VIII zur Einführung. Durch diesen Nachtrag treten Frachterhöhungen im Tier- und Güterverkehr ein. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tarifänderungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Berlin, den 16. Oktober 1920. (978)
Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn-Gesellschaft,
Actiengesellschaft.
Die Direktion.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 2.

Vom 18. Oktober 1920 an wird regelmäßiger Milchverkehr auf dem Personenhaltepunkt Hirschmühle-Schmilka zugelassen. Wegen der Frachtberechnung wird auf unsern Verkehrsanzeiger verwiesen, auch geben die Stationen Auskunft. (972)

Dresden, den 15. Oktober 1920.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Güterverkehr. Umrechnung von Gebühren.

Sofern mit Zustimmung der Gesellschaft die Bezahlung von Fracht- und Nebengebühren in einer anderen als der Frachtberechnungswährung erfolgt, findet die Umrechnung auf Grund der am Frachtzahlungstage laut Aushang am Schalter der Agentie giltigen Umrechnungskurse statt. (979)

Wien, am 12. Oktober 1920. Z. 99 307.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Die im Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918, Abschnitt F, Ziffer XI und XXIV, festgesetzten Verstellgebühren und Überwinterungsgebühren werden mit sofortiger Gültigkeit erhöht. Auskunft über den Belauf der erhöhten Gebühren erteilen die gesellschaftlichen Dienststellen.

München, den 5. Oktober 1920. (973)
Z. 35032/T/20.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Die im Nachtrag V vom 1. 3. 1920 zu unserem Binnen-Tarif eingeführten Rückfahrkarten werden vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde vom 15. November d. Js. ab wieder aufgehoben. (980)

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

5. Verdingung.

Die Ausführung der Pflasterarbeiten zur Herstellung der Ladestraße auf dem Verschiebebahnhof Seddin links von km 32,1 bis km 32,5 der Wetzlarer Bahn soll nach Maßgabe der im Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeiger veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen“ vergeben werden. Die Angebotsmuster sind gegen porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 6,00 Mark von der Eisenbahnbauabteilung Michendorf, Bahnstraße Nr. 1a, zu beziehen.

Die allgemeinen Vertragsbedingungen sind im Büro der Bauabteilung in Michendorf einzusehen.

Die versiegelten und mit der entsprechenden Aufschrift versehenen Angebote sind spätestens ¼ Stunde vor der Eröffnung am Dienstag, den 2. November 1920, vormittags 10 Uhr, pünktlich und postfrei an die Bauabteilung einzusenden.

Die Angebote werden zur angegebenen Stunde im Beisein etwa erschienener Bewerber geöffnet.

Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Michendorf, 14. Oktober 1920. (975)
Eisenbahnbauabteilung.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Bei den Materialbeschaffungsinspektionen München und Nürnberg, sowie bei den Werkstätteinspektionen Neuaubing I, Augsburg, Ingolstadt, Nürnberg IV Rbf., Regensburg I, Weiden I, bei den Betriebswerkstätten Aschaffenburg, Bamberg, Freilassing, Hof, Nürnberg Hbf., Nürnberg Rbf., Neuenmarkt Wirsbg., Passau, Plattling, Regensburg, Rosenheim, Schwandorf, Schweinfurt und Würzburg lagern größere Mengen von Brockeneisen, Drehspänen, Stahl, Guß, Retortengraphit, Schmelztiegeln, Gießereischutt, Zinkasche, Weißgußasche (feine), Kupferschlacken und -schlamm, Kupferwinkel, ferner eine Supportdrehbank, eine Langlochbohrmaschine, Holzfässer und anderes. Diese Altstoffe und Gegenstände werden verkauft.

Kaufliebhaber werden eingeladen, Angebote kostenlos, frei und verschlossen mit der Aufschrift: „Kaufangebot für Altstoffe“ bis spätestens

Freitag, den 29. Oktober 1920, vormittags 9 Uhr,

bei der Materialbeschaffungsinspektion München, Donnersberger Straße 73, einzureichen.

Die Eröffnung und Bekanntgabe der Angebote findet unmittelbar nach Ablauf der Einreichungsfrist in der Restauration der Hauptwerkstätte statt.

Das Verzeichnis der zu verkaufenden Materialien nebst Angebotsformblatt und den allgemeinen Verkaufsbedingungen ist gegen Einsendung von fünf Mark (durch Postanweisung oder bar, nicht in Briefmarken) von der Unterfertigten zu beziehen.

Hier nicht bekannte Kaufliebhaber wollen den Preisangeboten amtliche Nachweise über ihre Zahlungsfähigkeit beilegen. (974)

München, den 13. Oktober 1920.
Materialbeschaffungsinspektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 78 | Berlin, den 23. Oktober 1920 | LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen,** beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 16 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 80 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 90 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 78. Berlin, den 23. Oktober 1920. LX. Jahrgang.

Inhalt:

Reichseisenbahnaufsichtsrat.

Von Staatsminister a. D. Wirkl. Geh. Rat W. Hoff.

Nach Artikel 92 der Reichsverfassung sind die Reichseisenbahnen

a) mit ihrem Haushalt und ihrer Rechnung in den allgemeinen Haushalt und die allgemeine Rechnung des Reichs einzugliedern, also darin mit ihren Einnahmen, Ausgaben und Erträgnissen nachzuweisen,

b) als selbständiges wirtschaftliches Unternehmen zu verwalten, das seine Ausgaben einschließlich Verzinsung und Tilgung der Schulden selbst zu bestreiten und eine Eisenbahnreserve zu bilden hat.

Aus dem ersten Teile der Verfassungsvorschrift folgt, daß der Reichseisenbahnbetrieb ein Bestandteil des Reichshaushaltes und der Reichsrechnung ist und bleiben soll. Freilich ein Bestandteil, dessen Einnahmen, Ausgaben und Erträgnisse sich mit den anderen Teilen des Haushalts aus der Rechnung des Reichs nicht einfach übertragen lassen, sondern gesondert nachzuweisen sind. Keineswegs aber soll die Wirtschaftsführung der Reichseisenbahnverwaltung der Mitwirkung der weiter gesetzlich zuständigen Organe, insbesondere des Reichsfinanzministers, des Reichstags und des Reichsrechnungshofs entzogen werden. Das Reichseisenbahnunternehmen ist und bleibt, solange nicht der Art. 92 der Reichsverfassung geändert wird, eine vom Reiche unmittelbar zu verwaltende Verkehrsanstalt.

Wenn demgegenüber von mehreren Seiten angeregt wird, die Reichseisenbahnen an eine oder mehrere Aktiengesellschaften, gemischte Unternehmen, Erwerbs- oder Wirtschaftsgenossenschaften zu übertragen oder zu verpachten, so können sie dafür in der Reichsverfassung keinen Boden finden. Die langersehnte Durchführung des Reichseisenbahnplanes ist niemals anders gedacht, als eine Übernahme der Eisenbahnen in Eigentum und Verwaltung des Reiches, genau nach dem Vorgange, wie er sich bei den Staatseisenbahnen der Länder mit eigenem Eisenbahnbesitz — Preußen-Hessen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Mecklenburg und Oldenburg — vollzogen hat. Auf jeden Fall hat nur dieses Ziel der erstmaligen Fassung des Art. 92 des Reichsverfassungsentwurfs zugrunde gelegen. Diese Fassung rührt von mir her, und sie hat auf meinen Vorschlag bei der Vorberatung des Verfassungsentwurfs im Staatenausschuß in Weimar Aufnahme gefunden. Es ist damals der Gedanke an eine andere Möglichkeit oder gar Absicht von keiner Seite laut geworden, geschweige denn zur Erörterung gestellt.

Der zweite Teil der Verfassungsvorschrift ist eine Selbstverständlichkeit für jedes nach gesunden Grundsätzen verwaltete Unternehmen.

Es ist ein schweres Verhängnis für das neue Reichseisenbahnunternehmen, daß diese Grundsätze von Anfang an unbeachtet geblieben sind, daß vielmehr sogleich der erste Haushalt kein Gleichgewicht der Einnahmen und Ausgaben vorsieht, und daß die Reichseisenbahnverwaltung eine Verlustwirtschaft betreibt, die ihresgleichen in der Weltgeschichte sucht. Für das Jahr 1920 wird nach einer Kundgebung des Reichsfinanzministers bei den Reichseisenbahnen mit einem Fehlbetrage von 16 Milliarden Mark gerechnet. Eine Mißwirtschaft, die mit Riesenschritten zum Zusammenbruch führen muß, sofern nicht unverweilt mit der völligen Umkehr auf dem unheilvollen Wege begonnen wird. Aus dem Finanzelend ist mit kleinen Mitteln nicht mehr herauszukommen. Die Ausgaben müssen gewaltig vermindert und die Einnahmen des Betriebes, nicht neuer Schuldenaufnahmen, müssen ebenso gewaltig gesteigert werden, denn der Bankerott, der im anderen Falle unvermeidbar ist, birgt für Reich und Volk so schweres Unheil, daß ihm gegenüber der unabweisbare Gesundungsprozeß, so schwer er auch weiteste Volkskreise treffen wird, sich dennoch als rettende Tat erweisen wird. Nach amtlichen Meldungen sind Vorbereitungen zur Wiedergesundung der gesamten Reichsfinanzen im Gange. Die Stellung des Reichfinanzministers soll in allen wirtschaftlichen Fragen von größerer Bedeutung eine wesentliche Stärkung erfahren. Ein Reichsfinanzkommissar ist ihm zu diesem Zweck beigeordnet. Man wird annehmen dürfen, daß die Finanzverwaltung sich in starkem Maße mit der fast trostlosen Finanzlage der Reichseisenbahnen befassen wird, wie auch in den öffentlichen Besprechungen der beängstigenden Finanznöte des Reiches die Eisenbahnfinanznöte eine

immer größere Rolle spielen. Um so mehr ist es an der Zeit, erneut auf die drückende Sorge hinzuweisen, der besonnene, eisenbahnfachkundige Männer von dem Tage an nachdrücklichst Ausdruck gegeben haben, an dem mit unbesonnener Überhastung an die Durchführung des an sich gesunden Reichseisenbahnplanes herangetreten wurde. Es ist dies die Fundamentalfrage, ob die parlamentarischen Regierungsorgane imstande sind und ausreichen, ein Riesenbetriebsunternehmen wie das Eisenbahnunternehmen nach den Grundsätzen gesunder Wirtschaftsgebarung als selbständiges, auf sich allein angewiesenes Unternehmen zu betreiben und zu verwalten. Es bedarf der Feststellung, ob diese Organe die Gewähr dafür bieten, daß im Reichseisenbahnbetriebe in der Gegenwart und Zukunft nicht mehr ausgegeben wird, als er bei erträglicher Bemessung der Verkehrsgebühren eintragen kann und muß. Die seitherige Geschäftsführung und Wirtschaftsgebarung der Reichseisenbahnen bannen auch unter voller Anerkennung der überaus großen Schwierigkeiten der Zeitverhältnisse jene schwere Sorge nicht. Die in erschreckender Höhe zutage tretenden Mißergebnisse nötigen vielmehr zwingend dazu, diese Untersuchungen, die bei der Fülle der überhasteten Überleitungsarbeiten versäumt wurden, nunmehr ohne Verzug nachzuholen.

Daß das ungeheure Anschwellen der Ausgaben, ohne jede Rücksichtnahme auf die Frage der Beschaffung der benötigten Geldmittel, zum erheblichen Teile, vielleicht der Hauptsache nach, auf parlamentarischen Druck und parteipolitische Strömungen zurückzuführen ist, kann keinem Einsichtigen zweifelhaft sein. Nichts ist einer gesunden Wirtschaftsführung des Eisenbahnunternehmens abträglicher als die Verquickung sachlich abwägender Verkehrspolitik mit partei- und gruppenpolitischen Erwägungen und Zielen. Das ist nicht einmal verwunderlich, war vielmehr vorauszusehen und ist von erfahrenen Eisenbahnfachmännern denen, die in der überhasteten Übernahme der Eisenbahnen auf das Reich eines der Allheilmittel anpriesen, vorhergesagt worden, leider ohne Erfolg. Die parlamentarischen Regierungen Nordamerikas, Englands und Frankreichs schätzen die Verantwortung und die Gefahren, die sie mit der staatlichen Übernahme der Eisenbahnen ihrer Länder auf sich nehmen würden, so hoch ein, daß sie vornehmlich aus diesem Grunde immer wieder vor dem Staatseisenbahnsystem zurückscheuen. Alle noch so heftigen Anläufe von eifrigen Verfechtern dieses Systems prallen an der bis zur Abneigung gesteigerten, weisen Besorgnis der Regierungen und der Parlamente ab.

Das Deutsche Reich ist ohne Prüfung dieser Frage an die Durchführung des Reichseisenbahngedankens in einer Hurrastimmung herangetreten und hat sie nach dem niederschmetternden Eindruck, den die Reichstagsverhandlungen über die abgeschlossenen Staatsbahnverträge machen, beklommenen Herzens beschlossen, da man ein „Zurück“ des übereilten Schrittes für untunlich hielt. Damit hat die Reichsleitung aber auch die Verantwortung übernommen, die Eisenbahnen nach den Verfassungsgrundsätzen zu verwalten. Sie hat die Pflicht zur Durchführung dieser Grundsätze, und sie muß diese Aufgabe, die unendlich schwerer ist, als die schlecht beratene Allgemeinheit annahm, zu lösen suchen, bevor sie andere, in der Verfassung nicht begründete Wege einschlägt. Bei der Lösung dieser Aufgabe steht die politische Seite der Sache, das Freimachen und Freihalten der Reichseisenbahnleitung von den partei- und gruppenpolitischen Strömungen und Einflüssen im Vordergrund. Ist diese Voraussetzung erfüllbar, dann kann eine Gesundung der Eisenbahnfinanzen auf der Grundlage der Verfassung keine Unmöglichkeit sein. Unter Beiseitelassen aller anderen zur Erzielung von Ersparnissen gemachten Vorschläge und Anregungen soll deshalb in Nachfolgendem in aller Kürze untersucht werden, wie die unmittelbare Reichseisenbahnleitung beschaffen ist, und wie sie beschaffen sein müßte, wenn die Durchführung des Art. 92 der Reichsverfassung gewährleistet sein und bleiben soll.

1. Die jetzige Leitung der Reichseisenbahnen.

Unsere privaten Betriebsunternehmen, seien es Aktiengesellschaften, Kommanditgesellschaften auf Aktien, Erwerbs- oder Wirtschaftsgenossenschaften, stehen unter der Leitung und Aufsicht von Vorständen, Aufsichtsräten und Generalversammlungen. Diesen Organen obliegt vor allem die Sorge für die gesunde Wirtschaftsführung. Die Leitung der Reichseisenbahnen ist anders geartet, muß es auch sein, da die Reichsunmittelbarkeit des Unternehmens in wichtigen Punkten andere Formen fordert. Immerhin bedeutet jener Aufbau der Gesellschaften und Genossenschaften auch für Reichsbetriebe mehr als ein Schema, und es lohnt sich, im Anschluß an diesen Aufbau den der Reichseisenbahnen zu betrachten.

Die Vorstandsgeschäfte des Reichseisenbahnunternehmens beruhen im Wesentlichen bei dem Reichsverkehrsministerium. Freilich ist der Minister als Leiter des Ministeriums mit größerer Selbständigkeit ausgestattet als ein Vorstandsvorsitzender. Dem Minister steht die ausschließliche Entscheidung in der Geschäftsführung zu, und er trägt letzten Endes die alleinige Verantwortung. Aber schon der gewaltige Umfang und die Vielseitigkeit der Geschäfte nötigen ihn, ein großes Maß von Entscheidungen, auch grundlegender Art, den Staatssekretären, Abteilungsleitern und Betriebsbehörden zu überlassen. Das gilt insbesondere auch für die technischen Gebiete, an deren Spitze fachkundige und einflußreiche Beamte stehen. In den großen Fragen, namentlich wirtschaftlicher Art, ist der Minister an den vom Reichstag genehmigten Haushalt, im einzelnen an die Zustimmung des Reichsfinanzministers und in bestimmten Fällen des Reichskabinetts gebunden. Er hat dem Reichsrechnungshof die Rechnung vorzulegen und erhält vom Reichstag die Entlastung.

Ein Organ, dem gleich den Aufsichtsräten der Gesellschaften und Genossenschaften die dauernde Überwachung und eingreifende Mitbestimmung der Geschäfts-, insbesondere Wirtschaftsführung obläge, gibt es für die Reichseisenbahnen nicht. Der Reichstag kann diese Aufgabe unmöglich erfüllen, und die Mitwirkung des Reichsfinanzministers und des ihm beigeordneten Reichsfinanzkommissars, wäre sie auch noch so umfassend, kann eine solche dauernd überwachende und mittätige Stelle nicht ersetzen. Die im Art. 93 der Reichsverfassung errichteten Eisenbahnbeiräte, eine Nachbildung der früheren Landes- und Bezirkseisenbahnräte, kommen für die hier zu erörternde Frage nicht in Betracht; sie sind einseitige Vertretungen des Kundenkreises des Eisenbahnverkehrs mit gutachtlichen Beratungsaufgaben. Auch von dem Sachverständigenausschuß, dessen Einsetzung vom Reichstage bei dem Verabschieden des Staatsvertrages über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich beschlossen worden ist, kann nach seiner Zusammensetzung kaum eine wesentliche Stärkung gesunder Finanzgebarung der Reichseisenbahnleitung erwartet werden; überdies ist er keine dauernde Einrichtung.

Hingegen ist wiederum etwa vergleichbar der Stellung der Generalversammlungen die Mitwirkung des Reichstags. Ihm steht insbesondere die Feststellung des Haushalts und die Bewilligung der außerordentlichen Geldmittel sowie die Rechnungsentlastung zu, Aufgaben, die er in der Regel auf Grund von Vorberatungen seiner Ausschüsse wahrnimmt. Die Verhandlungen in den Ausschüssen und in den Reichstagssitzungen sind denn auch die Stellen, an denen auch für die breite Öffentlichkeit die Angelegenheiten des Eisenbahnwesens, des Verkehrs und Betriebes, sowie die Ge-

schäftsführung und Wirtschaftsgebarung der Eisenbahnverwaltung erörtert werden, leider aber, wie die Verhältnisse es nicht anders erwarten lassen, einesteils viel zu allgemein und lückenhaft und anderenteils unter allzu starkem Hervortreten des parteipolitischen Standpunktes der Volksvertreter. Selten gleichen die Reichstagserörterungen über Eisenbahnvorlagen denen in den Generalversammlungen. Hier der Regel nach Wahrnehmung der Wünsche und Ziele der mit ihren Einlagen am Unternehmen Beteiligten sowie Sorge für möglichst gewinnbringende Geschäftsführung, dort hingegen nicht sowohl Schutz der Steuerzahler gegen zu starke Belastung der Reichskasse durch Fehlbeträge im Eisenbahnbetrieb, als vielmehr Geltendmachen von Wünschen der Wählermassen und Berufsgruppen, was meistens auf das Gegenteil von gesunder Wirtschaftsführung des Eisenbahnunternehmens hinausläuft. Es ist erstaunlich und bedauerlich, wie selten und wie zaghaft im Reichstage einem ernsten Streben nach sachverständiger und weiser Finanzgebarung der Eisenbahnverwaltung das Wort geredet wird. Der altbewährte Grundsatz, daß Parlamente der Regierung keine neuen Ausgaben ohne den Nachweis der Dekkung bewilligen, ist in Vergessenheit geraten. Das Haschen nach Volkstümlichkeit und Gunst der Wählermassen treibt augenscheinlich bei den Vertretern aller politischen Parteien gerade auch bei den Behandlungen der Eisenbahnangelegenheiten reichere Blüten denn je zuvor. So ist es gekommen, daß die Reichseisenbahnleitung in ihrer Wirtschaftsgebarung vom Reichstage weder ausreichend überwacht wird, noch auch die starke Stütze findet, ohne die der im Art. 92 der Reichsverfassung verbriefte Grundsatz eine leere Form ist und bleibt.

2. Die künftige Leitung der Reichseisenbahnen.

Wer diese Vorgänge unbefangen beobachtet und beurteilt, kann nicht im Unklaren sein, daß es so nicht weiter geht, daß vielmehr, bevor das Schlimmste eintritt, der nachhaltige Versuch gemacht werden muß, die Reichseisenbahnleitung nicht nur darin kräftig zu stützen, sondern sie geradezu dazu zu zwingen, bei allen ihren Maßnahmen und Handlungen die in der Reichsverfassung aufgestellten Wirtschaftsgrundsätze restlos durchzuführen. Wie ist dies innerhalb des Rahmens der Reichsverfassung erreichbar?

Das Reichsverkehrsministerium in anderer Form zu bilden, etwa durch Trennung der politischen und der geschäftlichen Aufgaben unter je einem Leiter, ist kaum durchführbar und recht gefährlich. Man sorge nur dafür, daß stets tüchtige Eisenbahnfachmänner, an denen unsere Staatseisenbahnen wahrlich nicht arm waren, an der Spitze stehen! Nur dürfen sie nicht politisiert werden, müssen vielmehr entpolitisiert bleiben. Nützlich und notwendig ist es selbstverständlich, die Mitwirkung des Reichsfinanzministeriums zu stärken. Der nach der Reichsverfassung notwendige getrennte Nachweis der Eisenbahnfinanzen von den allgemeinen Reichsfinanzen soll zu einer größeren Klarheit und Durchsichtigkeit der Eisenbahnfinanzgebarung, darf aber nicht zu einer Schwächung des Einflusses der allgemeinen Finanzverwaltung führen. Die preußische Staatseisenbahnverwaltung hat sich stets eine starke Mitwirkung der Finanzverwaltung gefallen lassen müssen; das war nicht immer angenehm, meistens aber heilsam und dem Ganzen förderlich.

Ebensowenig wird in Frage kommen können, den Reichstag auszuschalten oder auch nur in seinen Rechten in bezug auf die Verwaltung der Reichseisenbahnen merkbar einzuschränken. Eine so große Reichsverkehrsanstalt bietet einen hocheingeschätzten Räsonnanzboden für volkstümliche Reden und Anregungen; darauf zu verzichten, wird der Reichstag kaum zu bewegen sein. Aber die Hoffnung wird gehegt werden dürfen, daß der Reichstag angesichts der gefahrdrohenden Lage, die er wesentlich mitverursacht hat, die klaffende Lücke, die in der Reichseisenbahnleitung vorhanden ist, anerkennen und sich bereit finden wird, sie ausfüllen zu helfen. Diese Lücke besteht, wie bereits angedeutet wurde, in dem Mangel einer dauernden wirksamen Überwachung der Geschäftsführung und Wirtschaftsgebarung der Reichseisenbahnleitung, und zwar durch ein Organ, das sich aus Vertretern derjenigen Regierungs- und Volkskreise zusammensetzt, die an dem Fortbestehen möglichst leistungsfähiger Reichseisenbahnen den unmittelbarsten Anteil haben. Die Schwierigkeiten der Schaffung einer solchen Stelle mögen noch so groß sein, sie werden sich überwinden lassen, wenn zwei Voraussetzungen erfüllt werden. Einerseits wäre das Überwachungsorgan mit Aufgaben und Befugnissen so auszustatten und so zusammenzusetzen, daß dem Reichstage und der Reichsleitung von ihren verfassungmäßigen Rechten nichts genommen würde, andererseits aber wäre dafür zu sorgen, daß für ihre Beratungen und Beschlüsse vom Überwachungsorgan eine alle beteiligten Volkskreise gleich gerecht berücksichtigende, von Parteipolitik unbeeinflußte Vorarbeit geschaffen würde, die nicht ohne Wirkung bleiben könnte, vielmehr für die Durchführung der in der Reichsverfassung festgelegten Grundsätze der Wirtschaftsgebarung als sachkundige Richtschnur zu dienen hätte.

Aus diesen Erwägungen schlage ich vor, mit größter Beschleunigung durch besonderes Reichsgesetz einen Reichseisenbahnaufsichtsrat einzusetzen. Diese Bezeichnung empfiehlt sich, um nicht nur die der Stellung der Aufsichtsräte der Privatunternehmen gleichkommende, wirksame Tätigkeit des Überwachungsorgans, sondern auch überhaupt die wirtschaftliche Selbständigkeit des Reichseisenbahnunternehmens und seine finanztechnische Ähnlichkeit mit den Privatunternehmen auch äußerlich zum Ausdruck zu bringen.

Die vornehmste Aufgabe des Reichseisenbahnaufsichtsrates hätte darin zu bestehen, unausgesetzt zu überwachen, daß die im Art. 92 der Reichsverfassung aufgestellten Grundsätze der Wirtschaftsgebarung von der Eisenbahnverwaltung jederzeit beobachtet werden. Die Überwachung hätte der frischen Tat auf dem Fuße zu folgen, nötigenfalls vorbeugend einzusetzen. In allen Fällen, in denen eine Nichtbeachtung dieser Grundsätze festgestellt würde, hätte der Aufsichtsrat die unverzügliche Anordnung geeigneter Maßnahmen zu beschließen. Das hätte insbesondere gegenüber jeder Maßnahme zu gelten, die Ausgaben verursacht, für die es an Deckung fehlt. Für solche Fälle müßte der Aufsichtsrat nicht nur befugt, sondern auch gehalten sein, unaufschiebbare Maßnahmen, nötigenfalls vorbehaltlich der verfassungsmäßigen Nachprüfung durch den Reichstag ohne Verzug in Kraft zu setzen. Auf diese Weise wäre die Erhaltung des Gleichgewichts der Eisenbahnfinanzen jederzeit gewährleistet. Weiteste Volkskreise hätte der Aufsichtsrat über die jeweilige Finanzlage der Reichseisenbahnen aufzuklären, in der gegenwärtigen Zeit gefahrdrohender Not aber die wahre, ungeschminkte Sachlage und den trostlosen Ausgang einer fortbestehenden Mißwirtschaft jedermann immer wieder in Herz und Sinn einzuprägen.

Die Obliegenheiten des Reichseisenbahnaufsichtsrats beständen hiernach insbesondere in folgendem:

1. Prüfung und Erörterung der von der Eisenbahnverwaltung vorzulegenden monatlichen Zusammenstellungen der Betriebseinnahmen und -ausgaben,
2. desgl. der vorläufigen Rechnungsabschlüsse, die von der Eisenbahnverwaltung nach dem Verfahren der früheren Staatsbahnen in bestimmten Zeitabschnitten des Jahres nach sachverständiger Schätzung aufzustellen sind,
3. Begutachten der Maßnahmen, die zur Abstellung von Ab-

weichungen vom Haushalt und von den Grundsätzen des Art. 92 der Reichsverfassung geboten sind, nötigenfalls Bezeichnung dieser Maßnahmen und vorläufige Inkraftsetzung in Notfällen,

4. Stellungnahme zu allen Vorlagen der Regierung an den Reichstag, sofern sie die Wirtschaftsgebarung und die Finanzen der Eisenbahnen wesentlich beeinflussen,
5. desgl. zur Ausführung aller Reichsgesetze, durch die der Eisenbahnverwaltung Einnahmeverluste oder Ausgabeerhöhungen erwachsen,
6. Vorprüfung des Eisenbahnhaushalts und der Eisenbahnrechnung,
7. Aufklärung weitester Volkskreise über die jeweilige Finanzlage der Reichseisenbahnen.

Diesen schwierigen und verantwortungsvollen Aufgaben des Aufsichtsrats hätte seine Zusammensetzung zu entsprechen. Ihn ganz oder vorwiegend aus der Wahl des Reichstags hervorgehen zu lassen, empfiehlt sich nicht, da auf diesem Wege die Verquickung der Wirtschaftsgebarung der Reichseisenbahnen mit der Parteipolitik nicht beseitigt, mithin das Grundübel nicht behoben würde; die Abordnung einiger Reichstagsmitglieder würde genügen, um das geschäftliche Zusammenarbeiten beider Körperschaften zu erleichtern. Das Gros des Aufsichtsrats hätte aus Vertretern der am Betriebe der Reichseisenbahnen und an seiner dauernden Leistungsfähigkeit hauptsächlich und unmittelbar beteiligten Volkskreise zu bestehen. Dies sind auf der einen Seite der Kundenkreis des Eisenbahnverkehrs, die Verfrachter größerer Gütermengen und die zu häufigeren Eisenbahnfahrten genötigten Volksschichten, auf der anderen Seite die Eisenbahnbeamten- und Arbeiterschaft und die Belieferer der Eisenbahnen mit Fahrzeugen sowie mit den benötigten großen Geräte- und Materialmengen. Der Aufsichtsrat hätte an seine Aufgabe als eine Arbeitsgemeinschaft der Nutznießer der Eisenbahnleistungen und derer, die im und für den Eienbahnverkehr tätig sind, heranzutreten. Diese Volkskreise sind es, die für die Geldmittel, die für den Eisenbahnbetrieb aufzubringen und aufzuwenden sind, hauptsächlich in Betracht kommen, da das Volksganze als Steuerzahler nach Art. 92 der Reichsverfassung für die Aufbringung der Geldmittel des Eisenbahnbetriebs nicht in Anspruch genommen werden darf, eine schier maßlose Verlustwirtschaft, wie sie tatsächlich betrieben wird, aber nur von allerkürzester Dauer sein kann. Durch Ersparnisse im Betriebe die ungeheuer angeschwollenen Ausgaben auf die Betriebseinnahmen herabzudrücken, scheint ein Ding der Unmöglichkeit zu sein. Es bleibt nur der Ausweg, den hauptsächlich zahlenden und empfangenden Volkskreisen Gelegenheit zu bieten, durch gewählte Vertreter sich an dem Ausgleich ihrer — scheinbar — einander widerstreitenden Interessen wirksam zu beteiligen. Unter Ausschalten parteipolitischer Ziele muß im Aufsichtsrat darüber Klarheit geschaffen werden, was der Eisenbahnbetrieb aufbringen, und was er aufwenden kann und muß. Daß diese unabweisbar nötige Klarstellung der Eisenbahnverwaltung bisher nicht gelungen ist, ist letzten Endes die Wurzel des alles Maß übersteigenden Übels, das ohne den schärfsten Eingriff nicht behoben werden kann, sondern zum Zusammenbruch des heißersehnten Reichseisenbahnunternehmens führen muß und wird. Das Übel kann behoben werden, wenn die zumeist und zuerst beteiligten Volkskreise im Aufsichtsrate über den ganzen Ernst der Lage aufgeklärt werden, und in ihnen das Gemeinschaftsgefühl erweckt und der gemeinsame Wille erzeugt wird, jeder an seinem Teile die Lasten und Opfer auf sich zu nehmen, ohne die ein Gleichgewicht der Einnahmen und Ausgaben nicht hergestellt werden kann. Die gemeinsame Arbeit im Aufsichtsrat muß dazu beitragen, bei beiden Teilen, zahlenden wie empfangenden, das Bewußtsein zu beleben und zu befestigen, daß sie letzten Endes den gleichen Anlaß haben, das Reichseisenbahnunternehmen leistungsfähig zu erhalten, weil der Zusammenbruch des Systems für sie unter allen Umständen unabsehbares Unheil bedeuten würde. Beide Teile müssen durch Mitarbeit und Mitverantwortungen der laufenden Geschäftsführung und Wirtschaftsgebarung die Gewißheit und Überzeugung gewinnen, daß ein solcher Zusammenbruch selbst im günstigsten Falle Unternehmungsarten zur Folge haben würde, die, auf Gewinn abzielend, nach den Erfahrungen, die bei den ehemaligen Privateisenbahnen gewonnen worden sind, auf jeden Fall zu noch stärkeren Erhöhungen der Verkehrsgebühren und zu noch schärferen und härteren Aufwandsbeschränkungen im Eisenbahnbetriebe genötigt sein würden.

Ist angesichts dieser Lage der Dinge, die abzuleugnen oder zu verheimlichen eine Versündigung am Volke wäre, in der Reichseisenbahnleitung eine wirksame Vertretung der am Eisenbahnwesen stärker beteiligten Volkskreise unabweisbar nötig, so versteht es sich von selbst, daß im Aufsichtsrate auch die zuständigen Reichsressortsvertreter sein müssen. Vertreter des Reichsrats hätten die Verbindung mit den Länderregierungen zu wahren. Endlich hätten noch einige Nationalökonomen technischer und allgemeiner Fachrichtung mitzuwirken.

Um eine sachkundige und stetige Geschäftsleitung im Aufsichtsrate zu gewährleisten, wäre vom Reichspräsidenten ein erstes und zweites vorsitzendes Mitglied aus der Zahl erfahrener Eisenbahnfachmänner auf mehrere Jahre zu ernennen. Die Zahl der Mitglieder wäre nicht zu reichlich zu bemessen; außer den beiden vorsitzenden Mitgliedern und etwa zwei Vertretern des Reichstags hätten dem Aufsichtsrat an Mitgliedern etwa sechs aus dem Kundenkreis des Eisenbahnverkehrs, sechs aus der Eisenbahnbeamten- und Arbeiterschaft, drei aus den Kreisen meistbeteiligter Belieferer der Eisenbahnen, vier vom Reichsministerium und je zwei vom Reichsrat, Reichswirtschaftsrat und aus der Zahl der nationalökonomischen Hochschullehrer anzugehören. Die Mitglieder und ebensoviele Stellvertreter wären, soweit es sich um Vertreter von Amtsstellen handelt, von diesen zu bezeichnen, im übrigen auf Grund einer vom Reichsministerium zu erlassenden Wahlordnung zu wählen.

Die Beschlüsse wären nach Stimmenmehrheit zu fassen, wobei jedes anwesende Mitglied oder stellvertretende Mitglied eine Stimme hätte. Für Vorbereitungen und Vorerhebungen, die im ganzen Eisenbahnbereich zulässig wären, hätte der Aufsichtsrat Ausschüsse zu bilden. Beschlüsse, die dem Art. 92 der Reichsverfassung nicht entsprechen sollten, wären ungültig.

Freilich läuft der Vorschlag, zur Kontrolle und Unterstützung der Reichseisenbahnleitung und zur kräftigen Mitarbeit an dem Gesundungswerk, das unseren Reichseisenbahnen so bitter not tut, den Reichseisenbahnaufsichtsrat zu schaffen, auf die Einsetzung eines neuen Reichsorgans hinaus. Das ist bei dem Übermaß an schon vorhandenen Organen aller Art unerwünscht. Aber es handelt sich nicht um ein kostspieliges Amt, sondern nur um einen Beratungskörper. Überdies aber muß und kann ein solches Bedenken zurücktreten, wenn es gilt, fest und zielbewußt ein erfolgversprechendes Werk ins Leben zu rufen, das dazu berufen ist, die Errungenschaften der Verkehrseinheit im deutschen Eisenbahnwesen unserer darniederliegenden Volkswirtschaft wahren und unsere in schwerer Kriegs- und Nachkriegszeit abgewirtschafteten Reichseisenbahnen unter unmittelbarer Reichsverwaltung doch noch zu einer Stütze des Reiches machen zu helfen, wie die bisherigen Staatseisenbahnen unter unmittelbarer Staatsverwaltung jahrzehntelang Stützen der Länder mit eigenem Eisenbahnbesitz und der gesamten Volkswirtschaft im Reiche gewesen sind.

Erhöhung der Gebühren für die Erfüllung der Zollvorschriften.

(Nebengebührentarif des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Teil I Abteilung B.)

Der frühere Eisenbahndirektionsbezirk Saarbrücken ist am 1. April d. J. in die Bezirke der Stammdirektion Saarbrücken mit dem Sitz in Trier und der Direktion der Saarbahnen mit dem Sitz in Saarbrücken aufgeteilt worden. Der Bezirk der Saarbahnen gehört jetzt zum französischen Zollgebiet. An den Grenzen der beiden Direktionsbezirke sind Grenzzollstellen errichtet, an denen französische Zollbeamte die Zollkontrolle ausüben. Eigentliche Zölle werden zwar nur vereinzelt (z. B. bei Auslandssendungen oder beim Fehlen von Ursprungszeugnissen) erhoben. Dagegen erhebt die französische Zollbehörde für jede Sendung im Ein- und Ausgang eine sogenannte statistische Gebühr.

Die Einrichtung der neuen Zollstellen war für die Direktion der Saarbahnen mit großen Schwierigkeiten verbunden. Plötzlich mußten Bahnhöfe mit kleinen Anlagen für die Bewältigung großer Aufgaben eingerichtet werden. Neue Gleisanlagen mußten geschaffen, Schuppen und Aufenthaltsräume gebaut und eine große Anzahl von Beamten und Arbeitern nach den neuen Zollstellen versetzt oder kommandiert werden. Die Personalvermehrung beträgt an einzelnen Stellen annähernd 100 Bedienstete.

Der Eisenbahn sind außerdem durch die Einrichtung der neuen Grenzzollstellen große einmalige und große dauernde Ausgaben entstanden. An Einnahmen stehen diesen Lasten nur die für die Erfüllung der Zollvorschriften im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B, Abschnitt IX, vorgesehenen verhältnismäßig geringen Gebühren gegenüber. Es war vorauszusehen, daß die Einnahmen aus den Zollabfertigungsgebühren die Ausgaben nicht decken würden. Eine genaue Nachprüfung hat die Vermutungen bestätigt.

Die Nachprüfung, die sich auf die Monate Februar, März und April erstreckte, sollte den Zweck haben, den Ausfall für die Eisenbahn zu ermitteln und den Schlüssel zur Erhöhung der für die Saarbahnen neu festzusetzenden Gebühren zu finden. Die Einnahmen konnten leicht aus den bei den Güterabfertigungen der Zollstellen geführten Büchern entnommen werden. Die Ausgaben dagegen mußten erst errechnet werden. Der Berechnung wurden die folgenden für die Eisenbahn hauptsächlich in Frage kommenden Ausgaben zugrunde gelegt:

1. Unterhaltungskosten einschließlich Abnutzung der für Zollzwecke zur Verfügung gestellten Räume (Schuppen, Büros, Aufenthaltsräume);
2. Unterhaltungskosten usw. für die Inneneinrichtung der unter 1. genannten Räume;
3. Kosten für die Heizung, Beleuchtung, Reinigung der unter 1. genannten Räume;
4. Kosten für den Verbrauch an Drucksachen (Bücher, Formulare, Schreibzeug usw.).
5. Kosten für den Verbrauch an Plomben, Nägeln, Packmaterial usw.;
6. Kosten für die Gestellung von Lokomotiven einschließlich der Lieferung von Betriebsstoffen;
7. Kosten für das bei den Zollstellen verwendete deutsche Personal;
8. Verwaltungskostenzuschlag.

An Unterhaltungskosten wurden 7% des Anlagekapitals und der Anschaffungskosten eingesetzt. Der Satz erscheint heute wohl etwas niedrig, aber da das Anlagekapital und die Kosten für die Inneneinrichtung der Räume den neuzeitlichen Werten angepaßt wurden, dürfte er doch genügen. Für Heizung, Beleuchtung und Reinigung und für den Verbrauch an Drucksachen, Plomben und Packmaterial wurden Durchschnittssätze ermittelt. Für die Gestellung der Lokomotiven und die Lieferung der Brennstoffe wurde der neu ermittelte Satz von 800 *M* für die achtstündige Schicht in Ansatz gebracht. Den Personalkosten wurden die Durchschnittssätze nach der neuen Besoldungsordnung und des Lohntarifs zugrunde gelegt, 48 *M* für einen mittleren, 40 *M* für einen unteren Beamten und 36 *M* für einen Arbeiter im Tag. An Verwaltungskosten wurden noch 10% der Beträge unter 1—7 zugeschlagen.

Die Zusammenstellung der nach diesen Gesichtspunkten ermittelten Einnahmen und Ausgaben bei den Grenzzollstellen des Saargebiets für die Monate Februar, März, April ergab das überraschende Bild, daß die Ausgaben das Achtfache der Einnahmen betrugen. Die Erweiterungsanlagen auf den Zollstationen sind nun noch nicht überall fertig, weitere Kapitalaufwendungen werden also notwendig werden, die Lohnentwicklung ist noch nicht abgeschlossen, und auch mit Personalvermehrung wird weiter gerechnet werden müssen. Die an und für sich schon ungünstige Bilanz der Einnahmen und Ausgaben wird also noch ungünstiger werden. In Anbetracht dieser Verhältnisse ist daher der für die Erhöhung der Gebühren bei den Saarbahnen heute zuständigen Stelle, der Regierungskommission des Saargebiets, vorgeschlagen, zur Herbeiführung des Ausgleichs zwischen Einnahmen und Ausgaben eine Erhöhung der Zollabfertigungsgebühren auf das Zehnfache der obigen Berechnung zugrunde liegenden Sätze des Nachtrags II oder eine Erhöhung um das Fünffache der im Nachtrag III des Nebengebührentarifs enthaltene Sätze vorzunehmen.

Das Deutsche Reich ist in Nord und West und Ost beschnitten worden. Neue Grenzen sind gezogen, und es ist anzunehmen, daß ähnliche Verhältnisse wie im früheren Eisenbahndirektionsbezirk Saarbrücken auch in anderen Grenzbezirken eingetreten sind. Meine Ausführungen sollen daher die Anregung geben, die Verhältnisse in den übrigen deutschen Grenzbezirken nachzuprüfen und nötigenfalls auch dort höhere Gebührensätze einzuführen, so daß wenigstens die Selbstkosten der Eisenbahn auf diesem Gebiet gedeckt werden. Sollte die Durchführung einer Erhöhung der Sätze des Nebengebührentarifs auf Schwierigkeiten stoßen oder gar unmöglich sein, so würde die Einführung eines besonderen Verwaltungskostenzuschlags schon den gedachten Zweck erfüllen. Der Verwaltungskostenzuschlag würde getrennt für Stückgutsendungen und Wagenladungen zu berechnen und so zu bemessen sein, daß der Unterschied zwischen den heutigen Einnahmen und Ausgaben, also der Fehlbetrag der Eisenbahn, getroffen würde.

Ich möchte sogar für eine nochmalige Nachprüfung des ganzen Nebengebührentarifs eintreten. Die Sätze des Nebengebührentarifs sind nämlich für die heutigen Verhältnisse noch viel zu gering. Sie sind zum ersten Mal am 10. August 1919 um 100% und zum zweiten Mal am 1. Mai 1920 um weitere 100% erhöht worden, so daß sie heute erst das Vierfache der Friedenssätze betragen. Auf allen Gebieten des Wirtschaftslebens aber sind die Preise auf das Zehn- bis Zwanzigfache gestiegen.

Es muß daher ohne weiteres einleuchten, daß die Einnahmen aus dem Nebengebührentarif weit hinter den Ausgaben der Eisenbahn auf diesem Gebiet zurückbleiben. Den Zustand aber, daß die Ausgaben ununterbrochen höher sind als die Einnahmen, kann keine Geschäftsbilanz lange ertragen.

Herrmann, Eisenbahninspektor, Saarbrücken.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Abteilung für elektrischen Zugbetrieb und für Brennstoffwirtschaft im Reichsverkehrsministerium.** Mit Wirkung vom 10. September d. J. ist im Reichsverkehrsministerium (Hauptstelle) eine Abteilung für elektrischen Zugbetrieb und für Brennstoffwirtschaft gebildet worden. Die Abteilung erhält vorläufig die Bezeichnung E VII a.

— **Schiedsgerichtliche Erhöhung von Beförderungspreisen der Privateisenbahnen, Kleinbahnen (Lokalbahnen usw.), Straßenbahnen und Anschlußbahnen.** Der Reichsverkehrsminister hat unterm 7. d. M. die bei Schlichtung von Streitigkeiten über die Erhöhung von Beförderungspreisen der Privateisenbahnen usw. zu beachtenden Richtlinien bekannt gegeben. Das Nähere ist aus Nr. 202 des Reichs-Gesetzblattes ersichtlich.

— **Neue Bestimmungen im Güterverkehr mit Polen, Danzig und Ostpreußen** treten, wie die Reichshauptstädtische Korrespondenz mitteilt, mit sofortiger Gültigkeit an Stelle der bisherigen Zoll- und Steuervorschriften. Im Verkehr nach dem an Polen abgetretenen Gebiete sind hiernach erforderlich: ein statistischer Anmeldeschein (grün), eine Ausfuhrerklärung für die Zwecke der Zollbehörde, eine Ausfuhrbewilligung des Reichskommissars für Ein- und Ausfuhrbewilligungen, endlich eine Einfuhrbewilligung des Departements für Handel und Gewerbe für das ehemalige preußische Gebiet. Für den Güterverkehr nach Danzig sind erforderlich: ein statistischer Anmeldeschein, eine Ausfuhrerklärung und eine Ausfuhrbewilligung. Endlich sind im Durchgangsver-

kehr durch den polnischen Korridor nach und von Ostpreußen folgende Bestimmungen besonders zu beachten. Bei Waren, die im Inlande bereits unter Zoll- und Steuerkontrolle standen, sind keine weiteren Begleitpapiere als die Zollpapiere erforderlich. Waren des freien Verkehrs müssen beigegeben werden: ein statistischer Anmeldeschein (rosa) in doppelter Ausfertigung für die Durchfuhr. Bei Waren aus dem Zollauslande, die unverzollt, aber unter Kontrolle durch deutsches Gebiet geführt werden, ist ein rosafarbener statistischer Anmeldeschein mit gelbem Rand in doppelter Ausführung erforderlich. Es wird besonders darauf aufmerksam gemacht, daß für die vollständigkeit und Richtigkeit der Begleitpapiere nicht die Eisenbahn, sondern der Versender haftet.

— **Keine Auflösung der Eisenbahnüberwachungsabteilung.** Vor einiger Zeit meldete die Tagespresse, daß das Reichsverkehrsministerium mit dem Plane umginge, die Diebstahl-Überwachungsabteilungen bei den einzelnen Eisenbahndirektionen wegen der damit verbundenen Kosten aufzulösen. In Anbetracht der außerordentlich günstigen Erfahrungen, die im Laufe des letzten halben Jahres mit diesen Einrichtungen gemacht worden sind, hat der Reichsverkehrsminister, wie die „Reichshauptstädtische Korrespondenz“ mitteilt, nunmehr bestimmt, daß die Überwachungsabteilungen unter keinen Umständen aufgelöst werden sollen. Ausschlaggebend war für diese Entscheidung vor allen Dingen die Notwendigkeit der Wiederherbeiführung geordneter Zustände im Güter- und Gepäckverkehr, die durch die Überwachungsabteilungen bedeutend gefördert worden ist. Auch die Reinigung des Arbeiter- und Beamtenkörpers der Eisenbahnverwaltung von unredlichen Elementen ist durch die Überwachungsabteilungen wesentlich gefördert worden, da die überführten Güterdiebe, sofern sie im Dienste der Eisenbahnverwaltung stehen, restlos entlassen werden.

— **Eröffnung der Strecke Neustadt-Weidhausen Bez. Coburg.** Am 1. November d. J. wird die vollspurige Strecke Neustadt-Weidhausen Bez. Coburg als eingleisige Nebenbahn eröffnet werden. Die an der Strecke liegenden Bahnhöfe 4. Klasse (Weidhausen) Mödlitz, Leutendorf, Hof-Steinach, Wörlsdorf-Hassenberg, Fürth am Berg, Heubisch-Mupperg erhalten Verkehrseinrichtungen zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Leichen, lebenden Tieren, Eil- und Frachtstückgut und Wagenladungen. Der Bahnhof Hof-Steinach erhält außerdem Verkehrseinrichtung zur Abfertigung von Fahrzeugen. Der unbesetzte Haltepunkt Neustadt Süd dient nur dem Personenverkehr. Alle Bahnhöfe erhalten fahrbare Viehrampen; der Bahnhof Hof-Steinach ist außerdem mit fester Rampe für Kopf- und Seitenverladung und mit einem Lademaß ausgerüstet.

— **Personalnachrichten.** Der Oberregierungsrat Lessing ist zum Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium ernannt worden.

Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Preußen-Hessen, sind ernannt worden: die Regierungsräte Dr. jur. Niepage in Breslau und Dr. jur. Scheu in Berlin zu Oberregierungsräten, die Regierungs- und Bauräte Fritsche und Messerschmidt in Berlin zu Oberregierungsbauräten, und der Eisenbahn-Betriebskontrolleur Anton Kligge in Köln, unter Übertragung der Stellung des Vorstandes des Eisenbahn-Verkehrsamtes daselbst, zum Eisenbahn-Verkehrsinspektor. — Planmäßige Stellen sind verliehen worden: für Mitglieder der Eisenbahndirektionen und des Eisenbahn-Zentralamts: den Regierungsräten Lohmann in Essen, Schmedding in Köln, Dr. jur. Johannes Schultz in Berlin und Gerlach in Frankfurt (Main), den Regierungs- und Bauräten Klammt in Stettin, Lamp, zurzeit in Berlin, unter Belassung in der bisherigen Beschäftigung beim Reichsverkehrsministerium, Conradi in Cassel, Dr.-Ing. Spiro in Altona und Jaeschke in Breslau; für Vorstände der Eisenbahn-Betriebsämter: den Regierungsbaumeistern des Eisenbahnbaufaches Sturm in Cottbus, Dr.-Ing. Jänecke in Magdeburg, Martin Luther in Berlin, Kröh in Darmstadt und Täniges in Tilsit; für Vorstände der Eisenbahn-Maschinen-, Werkstätten- usw. Ämter: den Regierungsbaumeistern des Maschinenbaufaches Usbeck in Leipzig, Stolzke in Betzdorf (Sieg), Hoenike in Dortmund und Havliza in Magdeburg, den Eisenbahninspektoren Köppen, unter Versetzung von Eberswalde nach Schneidemühl, und Martens, unter Versetzung von Altona nach Wittenberge; für Regierungsbaumeister: dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Schaller in Paderborn, den Regierungsbaumeistern des Eisenbahn- und Straßenbaufaches Heinzemann in Haiger, Stern in Aachen, Heinrich Schulze in Emden, Passmann gen. Middeldorf in Essen und Altenburg in Bremen, den Regierungsbaumeistern des Maschinenbaufachs Hanebuth in Beuthen (Oberschles.), Wehner in Düsseldorf, Cyron in Leinhausen un Laschke in Oels. — Der Regierungsrat Haaßengier i Kattowitz ist mit der Wahrnehmung der Geschäfte eines Obe regierungsrates bei der Eisenbahndirektion daselbst beau tragt worden. — Dem Regierungsbaumeister des Maschine baufaches Ottersbach in Düsseldorf ist die Stellung d Vorstandes des Eisenbahn-Abnahmeamts daselbst übertrage worden. — Versetzt sind: der Regierungsbaumeister des M schinenbaufaches Walther Lehmann, bisher in Elberfel als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Maschinenamts na Düsseldorf, der Eisenbahn-Verkehrsinspektor Kaiser, bi her in Allenstein, als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsam nach Darmstadt. — In den Reichseisenbahndienst sind übe nommen worden: der Regierungs- und Baurat Wilhelm La verrenz vom Reichsministerium für Wiederaufbau (Kol nialzentralverwaltung) und der Regierungsbaumeister d Maschinenbaufaches Heinrich Körner von der Reichswer in Kiel, beide unter Überweisung an das Eisenbahn-Zentra amt in Berlin.

Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstell Sachsen, sind folgende Änderungen eingetreten: Beförde wurde der Regierungs- und Baurat Rietschier, Vorstan des Bauamts Plauen (Vogtl.), zum Technischen Oberrat bei de Generaldirektion in Dresden mit der Dienstbezeichnung Obe baurat. — Ernannt wurden der Regierungs- und Baurat Uhl felder beim Bauamt Plauen (Vogtl.) zum Vorstand des do tigen Bauamts. — Versetzt wurden der Regierungsassesso bei der Betriebsdirektion Chemnitz Bonitz zur Betrieba direktion Zwickau und der Regierungsassessor bei der G neraldirektion Dr. jur. Sturm zur Betriebsdirektion Chem nitz. — In den Ruhestand ist der Technische Oberbaurat b der Generaldirektion mit der Dienstbezeichnung Oberbaura v. Metzsch getreten.

Österreich.

— **Österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaf** Am 5. Oktober d. J. hat die 65. ordentliche Generalversamm lung der Aktionäre stattgefunden. Aktionär Iranyi richtet gegen die Verwaltung der Gesellschaft Angriffe wegen de mangelnden Voraussicht, die sie gelegentlich der Verpachtun des Kohlenwerkes Kladno bekundet habe. Das Kohlenwer würde unter den heutigen Verhältnissen ein wesentlich höhe res Erträgnis als den vereinbarten Pachtzins von 2 Millione deutschösterreichischen Kronen abwerfen. Aktionär D Hoffmannsthal stellte die Anfrage, warum der Pachtzin nicht dem Erträgnis des Kohlenwerks entsprechend in tsche chischen Kronen bezahlt werde, und was die Verwaltung z tun gedenke, um die Bezahlung des Pachtzinses in tschechi scher Währung durchzusetzen. Aktionär Kaswin bemängelt die Unklarheit der sich aus der rumänischen Unternehmun ergebenden Lage der Gesellschaft, beanstandete die niedrig Bemessung der Dividende und regte die allfällige Umwand lung der Maschinenfabrik in eine besondere österreichische Aktiengesellschaft an, deren Aktien den Aktionären der Staats eisenbahngesellschaft allenfalls unentgeltlich auszufolgen wären. Verwaltungsrat Günther bemerkte gegenüber den Aus führungen des Aktionärs Iranyi, daß eine Kritik an dem Vor gehen der Verwaltung billigerweise berücksichtigen müsse wie sich die Lage zur Zeit des Abschlusses des Pachtvertra ges gestaltet habe. Wenn man bedenke, welche außerordent lichen Schwierigkeiten, insbesondere sozialer Natur, sich de Fortführung des Betriebes des Kladnoer Werkes durch di Gesellschaft seinerzeit entgegengestellt haben, so müsse ma anerkennen, daß die Verwaltung gerade durch den Abschluß des Pachtvertrages die Interessen der Gesellschaft und dami auch jene der Aktionäre in der besten Weise gewahrt habe Im übrigen dürfe man auch nicht übersehen, daß der Betrieb des Kohlenbergbaues besonders im Kladnoer Gebiete mi außerordentlichen Schwierigkeiten verbunden und angesicht der steigenden Richtung der Gestehungskosten mit einer fort gesetzten Verminderung des Erträgnisses zu rechnen sei Wenn irgend eine Möglichkeit bestehe, die Zahlung des Pacht schillings in tschechischen Kronen zu verlangen, dann werde sie von der Verwaltung gewiß benützt werden. Was die Be merkungen des Aktionärs Kaswin über die Unklarheit des rumänischen Geschäftes anbelangt, so habe die Verwaltung gelegentlich der außerordentlichen Generalversammlung im August d. J., in welcher über diese Unternehmung Beschluß gefaßt wurde, eingehende Mitteilungen gemacht, wobei die Aktionäre über alle Einzelheiten dieses Geschäftes in erschöpfender Weise unterrichtet wurden. Von einer Unklarheit hinsichtlich der hierbei in Betracht kommenden Verhältnisse könne also gewiß nicht gesprochen werden. Der Vorsitzende Dr. Sieghart bemerkte bezüglich des Wunsches

s Aktionärs Kaswin wegen einer höheren Bemessung der ividende, daß gegen die Verwaltung mit Recht der Vorwurf angelnder Vorsicht erhoben werden könnte, wenn sie zu ner Zeit, in der die Gesellschaft vor einer Reihe ungeklär-r Verhältnisse und schwieriger Fragen stehe, eine Erhöhung r Dividende in Antrag gebracht hätte. Was die Anregung eses Aktionärs betrifft, die Wiener Maschinenfabrik der Ge-llschaft in ein besonderes Unternehmen umzuwandeln, so laube er, daß die Abtrennung eines so wichtigen Betriebes ne Zusammenrufung der Gläubiger des Unternehmens zur oraussetzung hätte und im übrigen mit so hohen Gebühren erbunden wäre, daß dieser Schritt schon aus diesem Grunde einesswegs im Interesse der Aktionäre gelegen wäre. Die nträge der Verwaltung und der Revisoren wurden sodann instimmig angenommen und dem Verwaltungsrat einhellig ie Entlastung erteilt. Ebenso wurde der Antrag des Ver-altungsrates, die Verlosungen der Aktien der Gesellschaft is auf weiteres einzustellen, mit Stimmeneinhelligkeit ge-ehmigt.

— **Wasserkraftkataster.** Das Staatsamt für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten hat als Fortsetzung des im ahre 1909 begonnenen Werkes einer eingehenden Darstellung er österreichischen Wasserkraftverhältnisse soeben das achte Heft des österreichischen Waserkraftkatasters der Öffentlich-keit übergeben. Dieses Heft enthält neben einem Verzeichnis aller bisher erschienenen Katasterblätter in der Republik Österreich die neuen Katasterblätter Nr. 272 bis 295, in denen lie Wasserkraftverhältnisse einzelner Gewässerstrecken des Inn- und Salzachgebietes in Tirol und Salzburg, des Traun-gebietes in Oberösterreich, des niederösterreichischen Donau-gebietes sowie des Gebietes der Enns und der Mur in Steier-mark und Salzburg im Gesamtausmaße von 416 km Länge be-handelt sind. Es ist zu erwarten, daß auch dieses Heft des der Förderung der Wasserkraftverwertung dienenden Sammel-werkes in den Interessenten- und Fachkreisen eine beifällige Aufnahme finden wird. Der österreichische Wasserkraft-kataster umfaßt nach Ausscheidung der nunmehr außerhalb des Staatsgebietes fallenden Blätter die Darstellung der Wasserkraftverhältnisse in Gewässerstrecken von 2765 km Länge auf 54 einfachen und 81 Doppelblättern. Jedes der ein-zelnen fortlaufend numerierten und mit der entsprechenden hydrographischen Bezeichnungen versehenen Katasterblätter enthält eine bildliche Darstellung und eine Beschreibung des betreffenden Einzugsgebietes, ferner eine allgemeine Erläute-rung seiner Wasserkraftverhältnisse, dann eine übersichtliche Zusammenstellung der gesamten vorhandenen und — wo Wasserwerke bestehen — auch eine solche der ausgenützten Wasserkräfte; endlich eine graphische Darstellung des Längenschnittes der Abflußmengen und der Wasserkräfte in der behandelten Strecke. Im Nachschlageverzeichnis sind die Blätter nach Flußgebieten gesondert, wodurch eine plan-mäßige Ordnung des Sammelwerkes erzielt wird. Gleichzeitig liefert das Nachschlageverzeichnis die wesentlichsten Angaben über alle bis jetzt bearbeiteten Gewässerstrecken und zu-sammengefaßten Ergebnisse der bisherigen gesamten Arbeit. Jedes Blatt und jedes Nachschlageverzeichnis ist einzeln käuf-lich. Der Bezugspreis beträgt für ein einfaches Blatt 10 K. und für ein Doppelblatt 20 K. Das Nachschlageverzeichnis kostet 20 K. Die Blätter und Nachschlageverzeichnisse sind gegen Einzahlung des entfallenden Betrages im hydrogra-phischen Zentralbüro in Wien, 9. Bez., Porzellangasse 33, er-hältlich.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Direkter Güterverkehr mit Stationen der dänischen, schwedischen und norwegischen Bahnen.** Mit Gültigkeit vom 8. Oktober 1920 bis auf Widerruf ist zwischen Stationen der dänischen, schwedischen und norwegischen Bahnen einerseits und Stationen der tschechoslowakischen Bahnen andererseits der direkte Güterverkehr unter Bedingungen eingeführt wor-den, die im wesentlichen den in Nr. 76, S. 828 mitgeteilten, für den tschechoslowakisch-niederländischen Verkehr erlassenen Bestimmungen entsprechen. Zu bemerken ist, daß im Ver-kehre mit Schweden und Norwegen nach einer schwedischen und norwegischen Regierungsverordnung die Teilfrachtbe-träge der Nordbahnen und sämtliche sonstigen Gebühren für schwedische und norwegische Stationen in Schweden bzw. Norwegen bezahlt werden müssen. Es muß daher im Ver-kehre aus Schweden und Norwegen immer frankiert werden, im Verkehre nach Schweden und Norwegen bezahlt die Fracht der Empfänger. Die Teilfrachtbeträge und Gebühren für die deutschen Strecken können entweder in der Tschechoslowakei oder Schweden bzw. Norwegen bezahlt werden. Nachnahmen bei Sendungen aus Schweden und Norwegen sind nur in deut-schen Mark zulässig, aus der Tschechoslowakei nur in tschechischen Kronen.

— **Plan einer neuen Eisenbahnlinie.** In Neupaka fand am 23. August 1920 eine Versammlung der Interessenten für die Errichtung einer Eisenbahnlinie von Jitschin über Neupaka-Pecka-Kottwitz statt. Als Zweck dieser Bahn wird unter an-derem die Schaffung einer direkten Verbindung zwischen Prag und Trautenau angeführt, und zwar würde die neue Linie anschließen an die Strecke Prag-Poritschan-Nimburg-Jitschin, wodurch eine Verkürzung der Strecke Prag-Traute-nau, die bisher über Chlumetz führt, erzielt werden würde. Die neugeplante Bahn soll als Hauptbahn ausgebaut werden und einen Bestandteil der Eisenbahnlinie Havre-Paris-Straß-burg - Nürnberg - Pilsen-Prag-Jitschin-Trautenau-Waldenburg-Breslau-Warschau-Kiew bilden.

Ungarn.

— **Verhandlungen über den direkten Personenverkehr mit Rumänien sowie über den internationalen Verkehr über Ungarn.** Der Handelsminister hat im Hinblick auf die Han-dels- und Wirtschaftsinteressen Ungarns dem Vorschlage der durch den Pariser Obersten Wirtschaftsrat im Jahre 1919 in Wien geschaffenen Mitteleuropäischen Verkehrskommission zugestimmt, direkte Verhandlungen über Aufnahme des un-garisch-rumänischen unmittelbaren Verkehrs und über die Hindurchleitung des internationalen (Balkan-)Verkehrs durch Ungarn anzubahnen. Mit der Leitung der Verhandlungen wurde das Königl. ungarische Eisenbahn- und Schiffahrtober-inspektorat betraut. Es nahmen Vertreter der ungarischen und der rumänischen Staatsbahnen, ferner der in Belgrad wei-lenden englischen Eisenbahnmission, des Königl. ungarischen Eisenbahn- und Schiffahrtoberinspektorats, der Internationalen Schlafwagengesellschaft und des österreichischen Staatsamtes für Verkehrswesen daran teil. Verhandelt wurde über die Fahrordnung, die Tarife, über den Lokomotiv- und Wagen-bedarf, die geplanten Anschluß- und Durchgangszüge, das Verfahren für die Paß- und Zollrevision und die Bedingungen für die Brief- und Paketpost. Die in Aussicht genommenen Eisenbahnverbindungen sind: 1. Budapest-Nagyvárad-Buka-rest, 2. Budapest-Szeged-Temesvár-Orsova-Bukarest und zu-rück, 3. Verkehr zweier Personenwagen I. und II. Klasse auf der Linie Budapest-Arad-Brassó (Kronstadt)-Bukarest und zurück, 4. direktes, besonderes Schnellzugspaar Wien-Buda-pest-Brassó (Kronstadt)-Bukarest und zurück. Bei den zwi-schen Wien und Bukarest verkehrenden besonderen, direkten Zügen wird die Paß- und Zollrevision in den Zügen selbst durchgeführt werden, bei den drei anderen Zügen erfolgt sie sowohl ungarischerseits wie auch für Rumänien in Bihar-keresztes, Kétegyháza und Szeged.

Selbstredend können diese direkten Züge nur dann eingeführt werden, wenn die Rumänen die aus Ungarn weggeführten, aber für den Verkehr unbedingt erforderlichen Lokomotiven und Wagen zurückgeben, ferner wenn von Rumänien Kohle und sonstiges Brennmaterial zur Verfügung gestellt wird. Es müssen daher vorerst diese Fragen geregelt und zwischen der ungarischen und rumänischen Regierung, insbesondere zwi-schen den beiderseitigen Eisenbahnverwaltungen ent-sprechende Vereinbarungen getroffen werden.

— **Transportzertifikate und Ausfuhrbewilligungen.** Nach einer Verordnung des Ernährungsministers wurden die bisher ausgegebenen Transportzertifikate und Ausfuhrbewilligungen für das Zollausland außer Kraft gesetzt. Die bezüglichen Dokumente sind daher zur Gültigmachung dem Ministerium vorzuweisen, da die Waren an den Grenzstationen nicht weiter befördert werden, wenn die Zertifikate nicht mit der Gültigkeitsklausel versehen sind.

— **Transportbewilligung für Brotfrüchte und Mehl.** Nach einer Verordnung des Volksernährungsministers dürfen Brot-früchte jeder Art und deren Mahlerzeugnisse mittels Eisen-bahn, Schiffes, elektrisch betriebener Bahn und Kraftwagens nur gegen Vorweisung einer Transportbewilligung befördert werden.

— **Beratungen über Außenhandelsfragen.** Im Handels-sterium fand eine Beratung über die geplante Neuregelung der Zollzuschläge und über wichtige Fragen des Außenhan-dels statt. Die vom Referenten Dr. Ferenczi unterbreiteten Entwürfe beziehen sich ausschließlich auf die Revision des Systems der Zollzuschläge. Geheimer Rat Alexander v. Mat-lekovits hielt eine gesunde Handelspolitik für nötig, um die Freiheit des Handels zu fördern. Baron Wilhelm Lers be-faßte sich mit Einzelfragen des Zolltarifs.

— **Fachzeitschrift.** Das „Vasuti és Közlekedési Közlöny“ (Budapest VI., Csengery utcza 68), bereits im 51. Jahrgange, ist in der Ausgabe des „Magyar Vasuti és Hajózási Klub“ (Ungar. Eisenbahn- und Schiffahrts-Klubs) als Amtsblatt der ungarischen Eisenbahn- und Schiffahrts-Unternehmungen von neuem erschienen. Die Schriftleitung besorgt der Klubsekretär Dr. Eugen v. Holl. Der Abonnementspreis für das ganze Jahr beträgt 200 Kronen. In Verbindung mit dem Blatt wird ein „Kommunikations- und Transport-Fachkorrespondenz-Bureau“ errichtet werden, das durch sämtliche ausländischen Fachblätter mit Nachrichten und Transportberichten versehen werden wird.

Uebrige europäische Länder.

— **Minderung der Zuggeschwindigkeiten auf schwedischen Staatsbahnen?** Die Oberrevisoren der schwedischen Staatsbahnen haben nunmehr ihren Bericht für 1919 eingereicht. Auf Grund der Prüfungsarbeiten wird der Eisenbahndirektion allgemeine Anerkennung ausgesprochen. Das von den Staatsbahnen während des Krieges eingeführte, von Reichstag und Presse mehrfach besprochene neue Buchführungssystem für Kohlenvorrat und Absetzung verbrauchter Kohle wird als ganz richtig und wohlerwogen bezeichnet. Die Staatseisenbahnen müssen stets einen Kohlenvorrat für den Verbrauch eines Jahres auf Lager haben. Durch das neue Buchführungssystem sind dafür die Voraussetzungen geschaffen, daß die Staatsbahnen einen Kohlenvorrat von 450 000 t, mit 20 Kr. für die Tonne zu Buche stehend, auf Lager haben. Die Kohlenfrage hat die Revisoren auf den Gedanken gebracht, daß alles mögliche zur Erzielung von Kohlenersparnissen geschehen muß. Sie werfen daher die Frage auf, inwieweit eine merkliche Kohlenersparnis durch Herabsetzung der Geschwindigkeit der Züge und besonders der Schnellzüge erzielt werden könne. Eine Minderung um beispielsweise 10 % der Mittelgeschwindigkeit der Schnellzüge zwischen Stockholm und Malmö würde eine Kohlenersparnis von 5 % und eine Minderung der Geschwindigkeit um 20 % eine solche von 11 % mit sich bringen. Die Revisoren empfehlen unbedingt eine Untersuchung nach dieser Richtung. Vielleicht könnte diese das Ergebnis liefern, daß die Kohlenersparnis groß genug wird, um bei derzeitigen Kohlenpreisen die Ungelegenheiten der herabgesetzten Zuggeschwindigkeit aufzuwiegen. Der Schluß der Denkschrift klingt in einen Aufruf zu einer allseitigen und bis ins Kleinste gehenden Sparsamkeit aus.

Dr. S.

— **60 Millionen Voranschlag der schwedischen Staatsbahnen. Aufschiebung des Stationsumbaues in Gothenburg.** Der nunmehr vorgelegte Anschlag der schwedischen Eisenbahndirektion für den nächsten Reichstag schließt mit 59 880 600 Kr. ab, davon 21 303 400 Kr. für Bahnhofumbauten, Doppelbahnanlagen u. ä., 15 777 000 Kr. für die Bahnbauten Sveg-Brunflo, Sveg-Hede, Inlandbahn, Forsmo-Hoting, Hällnäs-Stensele, Umeå-Holmsund, Haparanda-finnische Grenze, Jörn-Gubblijaure und Ulriksfors-Volgsjön, 1 000 000 Kronen für Grunderwerbung, 12 800 000 Kr. für rollendes Material, 7 000 000 Kr. für weitere Einführung der Luftdruckbremse und 2 000 000 Kr. für neues Inventar. Auf Grund der allgemeinen Wirtschaftslage und des bedeutend verminderten Verkehrs hat die Direktion im großen ganzen nur solche Arbeiten vorgesehen, die Betriebsersparnisse mit sich bringen oder dazu bestimmt sind, die Betriebssicherheit zu erhöhen.

Was die neuen Staatsbahnbauten betrifft, so haben Erhebungen gezeigt, daß die Bahn Sveg-Brunflo jetzt 26 300 000 Kr. kostet, gegen früher berechnete 11 250 000 Kr. Da die Arbeiten an dieser Bahn im Jahre 1922 in geringerem Umfange betrieben werden sollen als in den Jahren vorher, so dürften die Arbeitskräfte für den Bahnbau Sveg-Hede leichter beschafft werden können.

Bezüglich der Inlandbahn ist es klar, daß sie nach Norden vor allem bis Jockmock fortgesetzt werden muß, allein die ungünstige Wirtschaftslage erheischt einen gewissen Abbruch dieser Bahnbauarbeiten. Für die Fortsetzung der Bahn zwischen Volgsjön und Gellivara verlangt die Regierung für 1922 einen besonderen Anschlag von 4 Millionen Kronen. Der Umstand, daß die Fertigstellung der Bahn Sveg-Brunflo eine Erleichterung der Veranschlagungsverfügung mit sich brächte, scheint für die Direktion einen Anlaß zu bilden, die Frage der Inangriffnahme der Querbahn Jörn-Gubblijaure nicht weiter hinauszuschieben. Die Schaffung dieser Querbahn hält die Direktion sogar für bedeutsamer als die Fortsetzung der Inlandbahn nach Norden.

In diesem Zusammenhange kündigt die Eisenbahndirektion an, daß für die einstweilige Einführung der Westküstenbahn in die Staatsbahnstation Gothenburg (vergl. diese Zeitung 1920, S. 630) außer den für 1921 angesetzten 2 300 000 K nochmals ebensoviel für 1922 erforderlich sei. Mit Rück sicht auf die Wirtschaftslage muß die Direktion sich ind äußerst vorsichtig gegenüber der Investierung von Kapit in andere Staatsbahnanlagen als solche, bei denen unmitte bare Betriebskostenersparnisse erzielt werden, verhalten. D die in Frage stehenden Anlagen sehr bedeutende Summe erfordern, dürfte es nicht denkbar sein, sie in den nächste Jahren durchzuführen. Die Direktion gedenkt also für di nächste Zeit teilweise solche vorläufigen Maßnahmen zu Verbesserung der vorhandenen Staatsbahnanlagen in Gothenburg zu treffen, die entweder für die einigermaßen befriedigende Entwicklung des gegenwärtigen Staatsbahnverkehr unumgänglich notwendig sind oder bedeutende Betriebsersparnisse mit sich bringen. Da die angestellten Betriebskostenerhebungen gezeigt haben, daß besonders große Ersparnisse erzielt werden könnten, wenn die Westküstenbahn an die Staatsbahnhauptstation statt jetzt an die Station der Bergslagsbahn angeschlossen würde, so hat sich die Direktion veranlaßt gesehen, die Möglichkeiten der einstweiligen Einführung der Bahn in die jetzige Staatsbahnstation zu untersuchen.

Dr. S.

— **Geplante Untergrundbahn in Rom.** Nach einem Bericht in der „Elektrotechnischen Zeitschrift“ ist für Rom ein Untergrundbahnnetz geplant, das aus einer Ringlinie und zwei Durchmesserlinien besteht. Die mit 22 Haltestellen versehene Ringlinie folgt im Westen dem Laufe des Tiber, im Osten der Viale della Regina. Die den Ring in ungefähr nordsüdlicher Richtung verbindende Durchmesserlinie hat 12 Stationen und führt von der Via Leone IV nach S. Croce. Die ostwestlich verlaufende Durchmesserlinie wird 15 Stationen erhalten; sie verbindet die Nomentana-Brücke mit der Viale Giulio Cesare. Beide Linien vereinigen sich außerhalb des Ringes im Nordwesten der Stadt. Auf den Kreuzungsbahnhöfen wird nach Möglichkeit für Umsteigelegenheit gesorgt werden. Die für 1,45 m Spur entworfene Bahn soll mit Gleichstrom betrieben werden, der von einer Oberleitung abgenommen wird. Die Betriebskraft liefern die vorhandenen städtischen Elektrizitätswerke in Gestalt von Wechselstrom, der in den für das Bahnnetz zu errichtenden Umformerwerken auf Gleichstrom umgeformt wird. Man beabsichtigt, die Strecken mit selbsttätigen Signalen auszurüsten, die Züge aus Trieb- und Beiwagen zusammenzusetzen und nur eine Wagenklasse einzuführen. Da die kilometrischen Baukosten auf etwa 10 Millionen Lire geschätzt werden, wäre bei einer Streckenlänge von 35 km ein Anlagekapital von rund 350 Millionen Lire aufzubringen. In Vorschlag gebracht ist, daß die Stadt die Baukosten für die Tunnel und Gleisanlagen trägt, während einer Bahngesellschaft der Ausbau und der Betrieb überlassen wird. Nach dem angezogenen Bericht wird Rom, in welcher Form die Konzession auch erteilt wird, eine Abgabe von einem Privatunternehmen nicht fordern können; bei den gegenwärtigen Kosten hätte der Staat durch Hergabe des höchsten nach dem Eisenbahngesetz zulässigen Bauzuschusses helfend beizuspringen. Es wäre zu erwägen, daß der Verwaltung des städtischen Straßenbahnnetzes auch der Betrieb der Untergrundbahn übertragen wird; für diesen Fall könnte ohne weiteres ein Umsteigeverkehr von der Straßenbahn zur Untergrundbahn eingerichtet werden. Es ist zu hoffen, daß unter Berücksichtigung einer angemessenen Verzinsung des Anlagekapitals der Fahrpreis auf der Schnellbahn etwa dem derzeitigen Straßenbahntarif entsprechen könnte, vorausgesetzt, daß die Kapitalbeschaffung erleichtert und alle sonstigen Vergünstigungen für den Bau bewilligt werden.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnbau in Siam.** Wie die „D. Allg. Ztg.“ dem „Journal“ entnimmt, wird in Paris augenblicklich mit Siam verhandelt, hauptsächlich wegen des Abschlusses eines Handelsabkommens und über den Bau einer Eisenbahn Saigon-Bangkok. Die Verhandlungen sollen unmittelbar vor dem Abschluß stehen.

— **Eine neue Staatsbahn auf Celebes** (Niederländisch Indien) wird, wie die „Weltwirtschaft“ nach einer Mitteilung im „Nieuwe Rott. Cour.“ meldet, von der Oesoe-Bai am Golf von Borin in das Malili-Gebiet geplant, zur Erschließung der im Verbeek-Gebirge aufgefundenen Eisenerzlager.

— **Bau neuer Eisenbahnen in Marokko.** Wie die „Information“ meldet, ist mehreren französischen Gesellschaften die Erlaubnis zum Bau der folgenden Eisenbahnstrecken erteilt worden: Petitjean-Kenitra, Kenitra-Casablanca, Casablanca-Marrakesch und Fez-Algerische Grenze.

Bücherschau.

— **Die Maschinenlehre der elektrischen Zugförderung.** Eine Einführung für Studierende und Ingenieure. Von Dr. W. Kummer, Ingenieur, Professor an der Eidg. Techn. Hochschule in Zürich. Zweiter Band. Die Energieverteilung für elektrische Bahnen. Mit 62 Abbildungen im Text. 1920. Verlag von Julius Springer, Berlin W. 9. Preis gebunden 22 *M*.

Dem Ende 1915 erschienenen ersten Bande des Kummerschen Werkes, in dem die Ausrüstung der elektrischen Fahrzeuge eingehend behandelt ist, reiht sich der zweite würdig an. In den beiden ersten Abschnitten sind die allgemeinen Grundlagen der Kraftübertragung für elektrische Bahnen und die Arbeitsweise der Leitungen solcher Bahnen behandelt. Die folgenden vier Abschnitte bringen fachwissenschaftliche Erläuterungen der für Bahnbetrieb eingerichteten Wechselstromtransformatoren, der Umformemaschinen und -apparate (Gleichstromumformer auf Fahrzeugen, Einankerumformer, Quecksilberdampf-Gleichrichter), der feststehenden Bleiakkumulatoren und der elektrischen Stromerzeuger im Bahnbetriebe.

Mit dem ersten Band hatte der Verfasser begonnen, die von ihm an der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich gehaltenen Vorlesungen über „Ausgewählte Kapitel aus dem Gebiete der elektrischen Zugförderung" für weitere Kreise zusammenzufassen; dies ist im zweiten fortgesetzt. Einzelne Abschnitte waren bereits vor Erscheinen des Buches in Fachzeitschriften, insbesondere in der „Schweizerischen Bauzeitung" veröffentlicht.

Das Erscheinen des zweiten, 158 Seiten umfassenden Bandes wird von der Fachwelt freudig begrüßt werden. Das Werk ist eine ausgezeichnete Bereicherung der deutschen Literatur über das zukunftreiche Gebiet der elektrischen Zugförderung, dem bei der voraussichtlich noch lange anhaltenden Kohlenknappheit, die zu stärkerer Ausnutzung der Wasserkräfte dringend nötigt, ganz besondere Aufmerksamkeit zu widmen ist. M.

— **Methoden zur Auslese hochwertiger Facharbeiter der Metallindustrie** von O. Lipmann und O. Stolzenberg. Verlag I. A. Barth, Leipzig. 1920. Preis geh. 4,30 *M*.

Das vorliegende Buch gehört als Heft 11 zur Sammlung der Schriften zur Psychologie der Berufseignung und des Wirtschaftslebens, die sich die Aufgabe gestellt hat, alle wichtigen, wissenschaftlichen Arbeiten auf dem Gebiete der Psychologie der Berufseignung der Gesamtheit zugänglich zu machen. Unter Vermeidung von verwickelten Prüfungsapparaten und Feinmessungen suchen die Verfasser mit einfachen, praktischen Methoden, die sich auf längere, genaue Beobachtung der Arbeitsweisen und Erfordernisse der Metallindustrie stützen, die Tauglichkeitsprüfung der Facharbeiter auf feste Grundlagen zu stellen. Ein „System" ist auf diesem Gebiete — wie die Verfasser selbst zugeben — zwar noch nicht geschaffen. Dazu erstrecken sich die Erfahrungen über die Bewährung der einzelnen Methoden und die Bewertung der Ergebnisse noch über einen zu geringen Zeitraum. Aber ein tüchtiges Stück Wegs zum Ziele ist bereits zurückgelegt. Die Anwendung einfacher Prüfungsversuche in enger Anlehnung an den Wirkungskreis der Metallarbeiter zur Vornahme der Auslese hat den großen Vorteil, daß die Prüflinge unbefangener an die Prüfung herangehen, als wenn sie vor umfangreiche Apparate mit verdeckten Mikrometerschrauben zur Feinmessung ihrer Fähigkeiten und Eigenschaften gestellt werden. Ein praktischer Vergleich zwischen den Ergebnissen dieser beiden Prüfungsarten wäre daher recht wünschenswert.

Nach kurzer Angabe der für einen hochwertigen Facharbeiter der Metallindustrie notwendigen Berufseigenschaften werden die verschiedenen Methoden zur praktischen Messung dieser Eigenschaften bei den Prüflingen behandelt, sowie ihre Eignung und Auswertung erläutert. Meist werden einfache Aufgaben — Auswahl fehlerhafter Stücke aus einer Zahl gleicher Gegenstände, Bildung bestimmter Formen aus einzelnen Teilen usw. — gestellt, welche weniger an die Kenntnisse als an den gesunden Menschenverstand Anforderungen stellen und in geschickter Weise die verschiedenen Fähigkeiten der Prüflinge ergründen sollen. Die Ergebnisse bei einer großen Anzahl von Prüflingen sind in jedem Falle statistisch zusammengestellt, so daß man ein anschauliches Bild von der Häufigkeit des Vorhandenseins bestimmter Eigenschaften erhält. Besonders interessant ist auch die bei vielen Versuchen vorgenommene Gegenüberstellung der Ergebnisse bei Fortbildungs- und Volksschülern. Jedenfalls wird das Buch allen denen, die sich mit psychologischen Fragen beschäftigen oder sich darüber unterrichten wollen, wertvolle Anregungen geben. Die Erkenntnis des Wertes der rechtzeitigen Feststellung der Berufseignung sowohl für die Hebung der Arbeitslust als auch für den Wiederaufbau unseres Vaterlandes bricht sich allenthalben Bahn, und es ist daher zu begrüßen, daß auch bei der Eisenbahnverwaltung neuerdings an den Lehrlingsschulen die psychotechnischen Methoden Eingang gefunden haben. Dr. Ing. Busse.

— **„Serve" Schnellrechner.** D. R. G. M. Von Joseph Serve, Leiter eines Lohn- und Kalkulationsbüros der Firma Ludwig Loewe & Co., A.-G. Berlin 1920. Verlag von Julius Springer, Berlin W. 9. Preis gebunden 14 *M* zuzüglich Teuerungszuschlag.

Das aus der Praxis für die Praxis zusammengestellte Zahlenwerk bringt auf nur 40 Blatt Tabellen übersichtlich die Produkte aus den Lohnsätzen oder Preisen von 1 bis 400 ₰ und Lohnstunden, Stück, Kilogramm, Pfund, Meter und Liter von 1 bis 10 000, und zwar nicht nur für Ganze, sondern auch für Bruchteile: Zehntel, Achtel, Fünftel, Viertel, Drittel oder die Dezimalen von 0,100 bis 0,950.

Bei sachgemäßem Gebrauche des Schnellrechners für Lohnabrechnungen, Preis- und Massenberechnungen, Kalkulationen und alle sonstigen Multiplikationsarbeiten wird zweifellos eine bedeutende Zeitersparnis und Arbeitserleichterung erzielt. Durch eine den neueren Tarifsätzen Rechnung tragende Erweiterung der Tabellen für Stundenlöhne auch über 400 ₰ hinaus bis etwa 1000 ₰ würde sich der Wert des im übrigen tadellos durchgearbeiteten „Schnellrechners" noch weiter steigern.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. November 1920 wird die normalspurige Strecke Neustadt-Weidhausen Bez. Coburg als eingleisige Nebenbahn eröffnet werden.

Die an der Strecke liegenden Bahnhöfe 4. Klasse (Weidhausen) Mödlitz, Leutendorf, Hof-Steinach, Wörlsdorf-Hassenberg, Fürth am Berg, Heubisch-Mupperg erhalten Verkehrseinrichtungen zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Leichen, lebenden Tieren, Eil- und Frachtstückgut und Wagenladungen. Der Bahnhof Hof-Steinach erhält außerdem Verkehrseinrichtung zur Abfertigung von Fahrzeugen. Der unbesetzte Haltepunkt Neustadt Süd dient nur dem Personenverkehr. Alle Bahnhöfe erhalten fahrbare Viehrampen; der Bahnhof Hof-Steinach ist außerdem mit fester Rampe für Kopf- und Seitenverladung und mit einem Lademaß ausgerüstet. Der Bahnhof Hof-Steinach ist Wasserstation und Lokomotivstation. Desinfektionsanstalten und Ladekräne sind für keinen Bahnhof vorgesehen.

Die Züge werden nach den bereits veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit:

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 1. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Kleinster Halbmesser: 300 m.
Stärkste Neigung: 1 : 62,5.
Zulässiger größter Radstand: 6,00 m.
Raddruck: 8,5 t.
Lademaß: I.
Verkehrsgebiet der Güterbewegungsstatistik: Verkehrsbezirk 19.

Erfurt, den 15. Oktober 1920. (989)
Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Württ. Binnen-Gütertarif (Tfv. 39a). Mit Gültigkeit vom 30. Oktober 1920 wird die Station Heubach b. Gmünd in den Tarif aufgenommen.

Die Tarifentfernungen werden durch Anstoß von 10 km an die Tarifentfernungen für Unterböbingen gebildet.

Stuttgart, den 18. Oktober 1920. (993)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr.
Tarif vom 1. Dezember 1909.

1. Ergänzungen, Kilometertafel II, Seite 37—217 des Tfs. (S. 2—12 des Nachtrags VI.) Bei Basel Bad. Rbf. ist das Zeichen × und die Fußnote: „Erst gültig vom Tage der Eröffnung an" anzubringen; ferner erhalten Basel Bad. Bf. und Basel Bad. Rbf. die Zusatzbezeichnung „Zu 7 a".

2. Stationsnamensänderung. Die Station Berolzheim erhält die Bezeichnung „Markt Berolzheim (Mfr.)".

München, den 11. Oktober 1920. (985)
Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern in München.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Am 1. November 1920 tritt der Nachtrag 14 in Kraft. Er enthält außer Änderungen der besonderen Tarifvorschriften, der örtlichen Gebühren auf einzelnen Stationen und der Tariftabellen neue Entfernungen für verschiedene, bereits im Verfügungswege einbezogene Stationen, sowie für die, für den Güterverkehr eingerichteten Stationen der Neubaustrecken Neustadt (S. Cbg.)-Weidhausen (S. Cbg.) des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt und Mansfeld-Wippra des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, den 16. Oktober 1920. (982)
Eisenbahndirektion.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Güterverkehr über Saßnitz vom 1. Juli 1920.

Mit Gültigkeit vom 20. Oktober d. J. wird die Station Ranheim der norwegischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif 2 für Heringe einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Altona, den 15. Oktober 1920. (983)
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Güterverkehr zwischen Elsaß, Lothringen und Luxemburg einerseits und Dänemark, Schweden und Norwegen anderseits.

Die unter dem 29. Januar 1920 bekanntgegebenen, den Güterverkehr zwischen den genannten Ländern regelnden „Vorläufigen Vorschriften“ treten mit sofortiger Gültigkeit außer Kraft.

Altona, den 14. Oktober 1920. (984)
Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien Teil II, Heft 1.

Mit sofortiger Wirkung werden im Ausnahmetarif 7 für Schwefelkiesabbrände, Zif. 1 der Anwendungsbedingungen die Worte: „im Zollinland“ gestrichen.

Dresden, am 19. Oktober 1920. (987)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Gemeinsamer Binnentarif der Deutschen Eisenbahn-Betriebsgesellsch. (Badische Nebenbahnen.)

Mit Wirkung vom 1. November d. J. ab werden die Frachtsätze für die Beförderung von Gütern im Verkehr mit der Nebenbahn Mosbach-Mudau erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Nähere Auskunft erteilt die Unterzeichnete.

Berlin, den 20. Oktober 1920. (990)
Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft
Actiengesellschaft.

Neuhaldensleber Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1920 ab werden die im direkten Güterverkehr zur Erhebung kommenden besonderen Frachtzuschläge erhöht.

Näheres enthält die am 25. Oktober 1920 erscheinende Nummer des von der Eisenbahndirektion Berlin herausgegebenen Tarif- und Verkehrsanzeigers für den Güterverkehr. Auch erteilen die beteiligten Güterabfertigungen weitere Auskunft. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). (988)

Neuhaldensleben, 21. Oktober 1920.
Die Direktion
der
Neuhaldensleber Eisenbahn-Gesellschaft.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1920 wird die Station Barrien des Eisenbahndirektionsbezirks Münster (Westf.) in den Tarif aufgenommen; näheres enthält der Gemeinsame Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Bereich der preuß.-hess. Staatseisenbahnverwaltung und unser Verkehrsanzeiger.

Dresden, am 18. Oktober 1920. (981)
Eb.-Gen.-Dir.
namens der beteil. Verwaltungen.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Bestimmungen für die Remorkierung fremder Fahrzeuge.

Mit Gültigkeit vom 25. Oktober 1920 bis auf weiteres treten neue „Bestimmungen für die Remorkierung fremder Fahrzeuge“ in Kraft. Eine Verpflichtung zur Übernahme von Remorkierungen besteht jedoch für die Gesellschaft nicht. Es bleibt besonderem Übereinkommen mit dieser anheimgestellt, ob und zu welchen Bedingungen die Remorkierung eines fremden Fahrzeuges jeweils übernommen wird. Die oben bezeichneten „Bestimmungen“ enthalten die allgemeinen Vorschriften, welche bei Übernahme einer Remorkierung Anwendung finden, und gelten nur insoweit, als nicht anderweitiges in dem mit der Gesellschaft jeweils zu treffenden besonderen Übereinkommen festgesetzt wird. Gebührenansätze sind in den oben bezeichneten „Bestimmungen“ nicht enthalten. Die für die Remorkierung eines fremden Fahrzeuges zu berechnenden Gebühren werden gleichfalls fallweise vereinbart.

Die bezeichneten „Bestimmungen“ sind bei der gesellschaftlichen Direktion in Wien, der Verkehrs-Direktion in Budapest, sowie durch Vermittlung der gesellschaftlichen Stationen zum Preise von 3 österr. K. für das Exemplar erhältlich.

Wien, am 18. Oktober 1920. (992)
Z. 105 020.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten usw., gültig vom 1. Mai 1918. Die im Abschnitt XV des Tarifs unter Ziffer 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13 und 16 festgesetzten Nebengebühren sowie die Anlagen A und B werden mit sofortiger Wirksamkeit aufgehoben. Es gelten an deren Stelle die im Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918 und in den dazu ausgegebenen Nachträgen im Abschnitt F und den Anlagen A und B festgesetzten gleichnamigen Nebengebühren. Im Abschnitt XV des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Getreide usw. verbleiben mit nachstehenden Änderungen folgende Nebengebühren:

11. Transportversicherung.

Ziffer „11“ ist in Ziffer „1“ abzuändern.

Im Punkt 1 sind die Worte „oder 18 Franken“ zu streichen.

Punkt 2 erhält folgende geänderte Fassung:

„2. Für etwaige Mehrwerte sind die in der Anlage A zum Gütertarif, Teil I, Abteilung B, festgesetzten Zuschläge zu entrichten.“

14. Elevator-Kontrollgebühr.

Ziffer „14“ ist in Ziffer „2“ abzuändern.

Im Punkt 2 werden die Gebühren sowohl bei der Einladung wie auch bei der Ausladung auf je 20 Pfennig, 20 österreichische und 20 ungarische Heller erhöht.

Bei Punkt 3 ist anzufügen:

„Die Elevator-Kontrollgebühr wird in der Landeswährung jenes Ortes, an welchem sie erwächst, eingehoben.“

15. Gebühr für die Beistellung von Trichterwagen.

Ziffer „15“ ist in Ziffer „3“ abzuändern.

Der dritte Absatz erhält folgende geänderte Fassung:

„Für die Beistellung der Trichterwagen ist eine fallweise zu vereinbarende Gebühr zu entrichten.“

17. Gebühr für die Veranlassung nachträglicher Verfügungen.

Ziffer „17“ ist in Ziffer „4“ zu ändern.

Die Gebühren werden auf 1000 Pf., 1000 österreichische und 1000 ungarische Heller für die Schleppladung erhöht. Sie werden in der Landeswährung des Ortes der Durchführung der Verfügung erhoben.

18. Fahrgebühren für Begleiter.

Ziffer „18“ ist in Ziffer „5“ zu ändern.

Punkt 2 erhält folgende geänderte Fassung:

„2. Für die Beförderung der Begleiter wird eine Gebühr von 10 Pf., 30 österreichischen oder ungarischen Hellern, 12 tschechoslowakischen Hellern, 10 Para, 12 Bani, 12 Stotinken oder 2 Centimes Schweizer Währung für je 100 kg des der Frachtberechnung zugrunde zu legenden Gewichtes erhoben.“

Die Fahrgebühren für Begleiter werden in der Währung der Fracht berechnet und eingehoben.

19. Expeditionszuschlag.

Ziffer „19“ ist in Ziffer „6“ zu ändern.

Der Expeditionszuschlag wird bei Sendungen für Passau (Ort und Umschlag) von 10 auf 50 Pf., und bei Sendungen für Deggendorf und Regensburg (Ort und Umschlag) von 15 auf 100 Pf. für 100 kg erhöht.

München, den 30. September 1920.
Z. 31 763/T/18. (991)

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Westfälische Landes-Eisenbahn.

Vom 1. November d. J. ab werden im Binnen- und direkten Personen-Verkehre der Stationen der Westfälischen Landes-Eisenbahn die Fahrpreise der 2. und 3. Wagenklasse für die Landeseisenbahnstrecken um 50 % erhöht. Ausgenommen ist der Militär-, Gepäck- und Expreßgut-Verkehr.

Lippstadt, den 18. Oktober 1920. (986)
Die Direktion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 79. | Berlin, den 27. Oktober 1920. | LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.
Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.
Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 16 M. für das Vierteljahr bezogen werden.
Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 80 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 90 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.
Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.
Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Inhalt:

Ueber die Ausgestaltung der Verschiebebahnhöfe.

Unter vorstehendem Titel hat Prof. Dr.-Ing. Ammann bei der Moeserschen Buchhandlung in Berlin eine Abhandlung in Buchform erscheinen lassen, die im Jahre 1919 in der Verkehrstechnischen Woche abgedruckt war.

Nach den Angaben des Verfassers soll seine Arbeit nicht einen Leitfaden für das Entwerfen von einzelnen Gleisanlagen und Weichenverbindungen darstellen, sondern sie soll ein Hilfsmittel bilden, um aus den als gegeben und bekannt vorausgesetzten Elementen ein zweckmäßiges Bahnhofsgebilde zusammenzusetzen. Er beschränkt sich daher darauf, die wesentlichsten Bestandteile der Verschiebebahnhöfe in ihren Auswirkungen auf Leistungsfähigkeit, Betriebssicherheit und Betriebskosten kritisch zu beleuchten.

Nach einleitenden Erläuterungen über die Aufgaben der Verschiebebahnhöfe, ihre Hauptbestandteile und die wichtigsten Gruppierungen dieser Hauptbestandteile (wagerechte Bahnhöfe mit Ablaufbergen, einseitig oder zweiseitig, von Ammann Flachbahnhöfe genannt, ferner Bahnhöfe mit durchgehendem Gefälle, von Ammann Gefällsbahnhöfe genannt) werden auf 36 Seiten die Einzelbestandteile in 9 Abschnitten durchgesprochen. (Durchgehende Linien und Anschlußlinien, Durchlauf-, Überholungs- und Aufstellgleise für Fern- und Durchgangsgüterzüge, Einfahrgruppen, Ablaufanlage, Richtungsgruppen, Stationsgruppen, Ausfahrgruppen, Hinterstellungsgleise, Verkehrs-, Übergabe- und Ausziehgleise.)

Die Arbeit Ammanns enthält in fast allen ihren Teilen über den Arbeitsvorgang ausgeführter Anlagen eine große Menge wertvoller Beobachtungen und zutreffender Urteile, denen jeder Betriebs- und Baufachmann zustimmen kann. Allen denen, die Rangierbahnhofsanlagen zu entwerfen und zu beurteilen haben, kann daher die Benutzung der Ammannschen Schrift, die eine schätzenswerte Bereicherung der einschlägigen Literatur darstellt, dringend empfohlen werden. Bei dieser Benutzung für die Praxis möchte ich nicht unterlassen, einzelne Ergänzungen zu Ammanns Ausführungen vorzunehmen und einige Punkte, in denen ich anderer Auffassung bin, hervorzuheben.

Es fällt auf, daß der Verfasser im Hauptteil C die Lokomotivschuppen-Anlagen mit Zubehör, wenn auch unter voller Anerkennung ihres Wertes, außerhalb seiner Erörterungen läßt. Wenn man auch Rangierbahnhöfe ohne solche Anlagen tatsächlich gebaut hat, z. B. Geisecke, Würzburg-Zell und Vohwinkel, so hat man ihr Fehlen doch längst als großen Mangel erkannt und bemüht sich, soweit ich gehört habe, das Versäumte nachzuholen. Lokomotivschuppen und Zubehör gehören eben zu den unbedingt wesentlichen Bestandteilen eines Verschiebebahnhofs, da sie durch ihre Lage im Rahmen des Gesamtentwurfs, durch ihre Ausgestaltung im einzelnen und durch die Verbindungen mit den Hauptteilen des Bahnhofes die Leistungsfähigkeit und die Wirtschaftlichkeit des ganzen Bahnhofs vielfach in geradezu ausschlaggebender Weise beeinflussen. Das Studium der Betriebsschwierigkeiten in den letzten Jahren hat gezeigt, daß der Auswahl des Platzes der Lokomotivschuppen und der Ausbildung der zu ihnen gehörenden Gleisanlagen leider nicht immer in der Vergangenheit die genügende Beachtung zuteil geworden ist.

Hinterstellungsgleise zur Unterbringung überflüssiger Wagen gehören, meines Erachtens, nicht zu den unbedingt notwendigen Elementen eines Verschiebebahnhofs. Er ist in allen seinen Hauptgruppen so reichlich anzulegen, daß er jederzeit als Puffer und damit auch zur Unterbringung überflüssiger Wagen benutzt werden kann[1]). Auf die Notwendigkeit der Ausbildung der Rangierbahnhöfe als Puffer muß immer wieder von neuem hingewiesen werden, denn diese Auffassung scheint noch nicht genügend an allen Stellen

---

[1]) Archiv für Eisenbahnwesen 1919, S. 184.

vorherrschend zu sein. Bei dem Personenzugverkehr lassen sich einigermaßen zutreffende Berechnungen für den Gleisbedarf aufstellen, aber nicht bei dem Güterzugverkehr. Er schwankt nicht nur stark während der Monate des Jahres, sondern innerhalb von Wochen, ja von Stunden an einem Tage, wenn man die Verspätungen berücksichtigt.

Die Bezeichnung „Flachbahnhöfe" für Bahnhöfe mit Ablaufbergen im Gegensatz zu Gefällsbahnhöfen, die durchgehende Neigung haben, wie Dresden-Friedrichstadt und Nürnberg, scheint glücklich gewählt, dagegen möchte ich dem Vorschlage Ammanns widerraten, die in der Praxis längst eingebürgerte Bezeichnung „zweiseitig" (Seelze, Mannheim) durch „zweiteilig entgegengesetzt" und ebenso „einseitig" (Pankow, Würzburg-Zell) durch „einteilig" zu verdrängen, schon deshalb, weil die Bezeichnungen „einteilig" und „zweiteilig" auch sprachlich nicht gerechtfertigt erscheinen.

Die auf Seite 5 gegebene Einteilung ist, meines Erachtens, nicht geeignet, dem Anfänger eine einfache und klare Übersicht über die Menge der hauptsächlich ausgeführten Anlagen zu geben. Ich möchte folgende Einteilung vorschlagen:

I. Neuzeitliche Verschiebebahnhöfe,
II. Ältere Verschiebebahnhöfe.

Unter neuzeitlichen möchte ich die etwa in den letzten 25 Jahren hergestellten Anlagen verstehen, bei denen die Einfahrgleise, von vereinzelten Ausnahmen abgesehen, unmittelbar als Zerlegungsgleise benutzt werden[2]). Bei den älteren Verschiebebahnhöfen müssen die eingefahrenen Züge vielfach mit Rückwärtsbewegung durch z. T. sehr umständliche und andere Rangierbewegungen meist störende Fahrten in die Zerlegungsgleise gebracht werden. Die neuzeitlichen Bahnhöfe könnte man, falls man nicht eine Einteilung nach der Betriebsweise in Flachbahnhöfe und Gefällsbahnhöfe vorzieht, folgendermaßen einteilen:

A. Zweiseitige Verschiebebahnhöfe,
B. Einseitige Verschiebebahnhöfe,
  a) mit Ablaufbergen,
  b) mit durchgehendem Gefälle.

Bahnhöfe der Gruppe A sind nur mit Ablaufbergen denkbar. Bei allen neuzeitlichen Anlagen ist eine Verdoppelung des Systems möglich, wenn die Zahl der zu leistenden Wagen eine gewisse, naturgemäß nicht überall gleiche Grenze übersteigt. Einen Bahnhof der Klasse A müßte man im Falle teilweiser Verdoppelung z. B. „zweiseitigen Verschiebebahnhof mit verdoppelter Nordgruppe" nennen. Derartige Verdoppelungen sind tatsächlich ausgeführt beim Bahnhof Hohenbudberg für die Nordgruppe und beim Bahnhof Hamm für die Ostgruppe. Die Versuche über die Bewährung solcher Verdoppelungen sind noch nicht abgeschlossen. Es läßt sich aber jetzt schon übersehen, daß die Auslastung der aus den beiden gleich gerichteten Systemen hervorgehenden Güterzüge mit demselben Ziel und der gleichen Zusammensetzung dann Schwierigkeiten bereitet, wenn der Verkehr nachläßt, aber noch so groß ist, daß man ein System nicht vollständig außer Betrieb setzen kann.

Nach den bei den ehemals preußischen Bahnen seit 1. März 1917 auf Grund einheitlicher Grundsätze[3]) vorgenommenen Aufschreibungen kann man als Höchstleistung für einen zweiseitigen Verschiebebahnhof ohne Verdoppelung je nach der Zweckmäßigkeit der baulichen Ausbildung etwa 3000 bis 6000 Wagen annehmen, für einen einseitigen etwa 2000 bis 3500. Bei günstigen Verhältnissen, z. B. Ablauf größerer Gruppen, sind natürlich höhere Zahlen möglich. Die Höchstleistungszahl zeigt der Bahnhof Gleiwitz mit 6560 Wagen, danach folgen Seelze mit 5784, Wedau mit 5610, Brockau mit 5603, Wilhelmsburg mit 5595, Langendreer mit 5189, Lehrte mit 5095, Osterfeld-Süd mit 5086, Eifeltor mit 4815, Kalk-Nord mit 4219, Frankfurt mit 3863 Wagen. Von einseitigen Bahnhöfen zeigten die besten Leistungen Pankow mit 3873, Schneidemühl mit 3412, Rothensee mit 2379 Wagen.

Bei den außerpreußischen Bahnen, die seit Anfang dieses Jahres nach den gleichen Grundsätzen Aufschreibungen führen, wurden folgende Höchstleistungen erzielt: Mannheim 6564, Basel 3183, Offenburg 3086, Nürnberg 2670, Kornwestheim 2648, Dresden-Friedrichstadt 2577 Wagen. In früheren Jahren bei stärkerem Verkehr wurden zum Teil höhere Zahlen bei diesen Bahnhöfen festgestellt, z. B. Mannheim 7030, Nürnberg 4427 Wagen.

Falls es sich nicht um einen sehr großen Verkehr handelt und ein Gefällsbahnhof wegen der örtlichen Verhältnisse ausgeschlossen ist, wird man im allgemeinen einen einseitigen Flachbahnhof zur Ausführung wählen. Ist in absehbarer Zeit eine solche Verkehrssteigerung zu erwarten, daß ein einseitiger Bahnhof nicht mehr ausreicht, so wird man zweckmäßig bei der Entwurfsbearbeitung auf den späteren zweiseitigen Ausbau Rücksicht nehmen. Vorteilhaft wird es sein, bei zweiseitigen Anlagen die Möglichkeit ins Auge zu fassen, bei geringerem Verkehr (während einiger Sommermonate) eine Seite außer Betrieb zu setzen. Man ist dann in der Lage, ohne die hohen Vertretungskosten die Beurlaubung des gesamten Personals in verhältnismäßig kurzer Zeit durchzuführen.

Im Nachstehenden wird an Hand obiger Einteilung eine Zusammenstellung der bedeutenderen neuzeitlichen Verschiebebahnhöfe gegeben.

Zweiseitige Verschiebebahnhöfe:[4])

Köln-Eifeltor, Köln-Nippes, Kalk-Nord, Gremberg, Hohenbudberg, Herbesthal; Geisecke, Schwerte, Vohwinkel; Hamm, Wedau, Dortmund, Langendreer, Frintrop, Wanne, Osterfeld-Süd; Soest, Nordhausen; Bischofsheim[5]); Mannheim, Offenburg, Freiburg; Kirchweyhe; Lehrte, Seelze; Wilhelmsburg, Rotenburgsort, Harburg; Magdeburg-Buckau; Wahren, Falkenberg[6]); Wustermark, Niederschöneweide; Frankfurt-Oder; Brockau, Schlauroth; Gleiwitz, Peiskretscham; Engelsdorf[7]).

Einseitige Verschiebebahnhöfe mit Ablaufbergen.

Saarbrücken, Würzburg-Zell, Augsburg, Oberkotzau, Kempten; Kornwestheim; Basel; Osnabrück; Bremen-Blockland; Magdeburg-Rothensee; Erfurt; Göttingen; Lichtenberg, Rummelsburg, Pankow; Schneidemühl.

Einseitige Verschiebebahnhöfe mit durchgehendem Gefälle.

Nürnberg, Dresden-Friedrichstadt, Chemnitz-Hilbersdorf.

Der Hauptteil 1 der Ammannschen Arbeit (durchgehende Linien und Einführungslinien) ist nach den drei Merkmalen eines guten Bahnhofs: Leistungsfähigkeit, Betriebssicherheit und Betriebskosten gut durchgearbeitet. Dem absprechenden Urteil des Verfassers über die Auseinanderziehung der durchgehenden Hauptgleise zwecks Umfassung des Rangierbahnhofes möchte ich mich nicht ohne weiteres anschließen. Die Erweiterungsfähigkeit kann jedenfalls auch in diesem Falle genügend gewahrt bleiben.

In Teil 2 (Durchlauf-, Überholungs- und Aufstellgleise) möchte ich der Ammannschen Auffassung, daß die Überho-

---

[2]) Dresden-Friedrichstadt bildet eine solche Ausnahme.

[3]) Eisenbahn-Nachrichtenblatt 1918, S. 37.

[4]) Die gesperrt gedruckten Bahnhöfe besitzen eine Umladeanlage für Stückgut.

[5]) Bischofsheim, Freiburg und Falkenberg haben nur eine für beide Seiten vereinigte Richtungsgruppe. Bei Falkenberg kommt der obere Bahnhof in Betracht.

[6]) Rothensee ist für die Ost-West-Richtung Kopfbahnhof, für die Nord-Süd-Richtung Durchgangsbahnhof.

[7]) Bei der Ost-West-Richtung von Engelsdorf liegen die Richtungs- und Stationsgleise in durchgehendem Gefälle.

lungsgleise für den Bahnhof umfahrende Züge nebst Gleisen zum Ein- und Aussetzen von Wagengruppen neben den Einfahr- oder Ausfahrgleisen liegen sollen, nicht in allen Fällen beistimmen. Vom Standpunkte der Betriebskosten und der Leistungsfähigkeit ist es nach bisherigen Erfahrungen bei zweiseitigen Bahnhöfen am vorteilhaftesten, Überholungsgleise, möglichst zwei Stück, sowie Gleise zum Aussetzen und Aufnehmen von Gruppen neben den Richtungsgleisen anzuordnen. Die mitzunehmenden Wagen laufen dann ohne besondere Kosten vom Ablaufberg unmittelbar in ihr Gleis hinein. Die abzusetzenden können von Zeit zu Zeit durch eine Abdrücklokomotive nach Beendigung des Abdrückens eines Zuges auf den Ablaufberg hinaufgezogen werden. Die Wahl des Platzes der Überholungsgleise wird selbstverständlich erheblich von der Lage der Lokomotivschuppen beeinflußt, denn es muß möglich sein, ohne zu große Umwege von den Überholungsgleisen zum Lokomotivschuppen zu kommen.

In Teil 3 (Einfahrgruppen) macht der Verfasser mit Recht darauf aufmerksam, daß die Stelle, an der die Züge in den Einfahrgleisen zum Halten kommen sollen, in Deutschland sehr verschiedenartig bezeichnet wird. Er glaubt nur das Gleissperrsignal 14 empfehlen zu sollen. Bei den ehemals preußischen Bahnen „können Signale 14 und 36 a, in besonderen Fällen auch Signal 6 b Anwendung finden" (Stellwerk 1915 S. 187). M. E. eignet sich hierfür am besten das bei den ehemals preußischen Bahnen schon seit langer Zeit eingeführte Signal 36 a. Es hat den Vorteil, daß es keines Anschlusses an das Stellwerk bedarf. Es wäre erwünscht, wenn der Reichsverkehrsminister für neu auszuführende Anlagen ein einheitliches Signal festsetzte.

In Punkt 4 (Ablaufanlage) werden wissenswerte Erfahrungen über die verschiedenen Verfahren zur Benachrichtigung der Weichensteller über die Ablaufgleise mitgeteilt. Die Angabe Ammanns, daß das Zettelverfahren überall anwendbar sei, ist nicht zutreffend. Auf Bahnhöfen mit sehr geringer Zahl von Einfahrgleisen, wo der Ablauf bald nach Einlauf erfolgen muß, ist es ohne Schmälerung der Leistungsfähigkeit nicht gut anwendbar. Der pessimistischen Meinung des Verfassers über elektrische Stellwerke bei Ablaufbergen möchte ich nicht beistimmen. Ich bin überzeugt, daß ihnen grade auf Rangierbahnhöfen in Verbindung mit der selbsttätigen Ablaufeinrichtung, die sich in Herne nach Vornahme einiger Änderungen bewährt haben soll, die Zukunft gehören wird. Denn nur bei weiterer Ausbildung solcher selbsttätigen Einrichtungen werden wir in der Lage sein, den „Vorsichtskoeffizienten", mit dem jetzt bei regnerischem und besonders nebligem Wetter die Rangierpersonale arbeiten müssen, und der die Leistungsfähigkeit stark beeinträchtigt, auf ein Mindestmaß herabzudrücken (Beschreibung Stellwerk 1920, S. 65). Die Vorschläge Ammanns über ein wirksames Ablaufsignal mit 3 Signalbildern sind bei den ehemals preußischen Staatsbahnen schon seit dem Jahre 1913 verwirklicht. Das Ablaufsignal ist seit 1917 als Signal 40 unter den besonderen Signalen der ehemals preußisch-hessischen Staatsbahnen aufgeführt (Stellwerk 1917, S. 185).

In Teil 5 (Richtungsgruppen) kann der Satz „in der Richtungsgruppe ist eine geringere Anzahl Gleise von Vorteil, weil sonst eine außerordentliche Breitenentwicklung und lange Weichenstraßen in den Ablaufbergen nötig werden", bei Anfängern Anlaß zu Mißverständnissen geben. Bei dem Versuche, den Betrieb entsprechend den Schwankungen des Verkehrs wirtschaftlich zu gestalten, ist man bei vorhandenen Anlagen, nicht nur bei den ehemals preußischen Bahnen, überaus häufig auf das Fehlen von Richtungsgleisen gestoßen; deshalb kann nicht eindringlich genug darauf hingewiesen werden, daß die Zahl der Richtungsgleise in bezug auf Erweiterungsmöglichkeit und Länge reichlich bemessen sein muß[8]). Ammann hebt hervor, daß lange Richtungsgleise überall von Vorteil sind, daß „aber oft die Verhältnisse eine gehörige Längenentwicklung verbieten". Diesem Nachsatz wird von den Betriebsleitern, den Amtsvorständen und Vorstehern, die sich täglich mit solchen unzulänglichen Anlagen zu beschäftigen haben, nicht zugestimmt werden. Sie werden, falls nicht unüberwindliche Hindernisse wie im Gebirge vorhanden sind, stets darauf dringen müssen, daß die Gleise lang genug sind. Denn zu kurze Richtungsgleise erhöhen die Betriebskosten stark und verringern die Leistungsfähigkeit außerordentlich. Daß bei den ausgeführten Bahnhöfen häufig die Richtungsgleise eine zu geringe Länge haben, ändert nichts an der Richtigkeit der vorstehenden Angaben. Mit Rücksicht auf die vorhandenen Mittel oder auf örtliche Verhältnisse wird leider manche Bauanlage geschaffen, die den Forderungen der Praxis nicht standhält. Sache der Baufachleute muß es sein, trotz der Breitenentwicklung und trotz der Länge die Anlage so auszubilden, daß die ablaufenden Wagen bis ans Ende der Gleise kommen. Sehr wichtig für diesen Zweck ist, daß die Gleise gerade sind; um das Laufen der Wagen bis ans Ende der Gruppen zu erreichen, wird man vorteilhaft die Richtungsgleise in ein leichtes Gefälle von etwa 1 : 400 bis 1 : 800 legen; es wäre auch zu prüfen, ob man nicht bei einzelnen Gleisen an der Außenseite, in die man erst nach Durchfahren mehrerer Weichen gelangen kann, Weichen mit einem größeren Halbmesser (1 : 10 oder gar 1 : 14) verwenden muß, um die große Bremswirkung der Weichen zu verringern.

[8]) Archiv 1919, S. 184.

Bei Beobachtung des Betriebes an den Ablaufanlagen und bei Überschlagung der ungeheuren Menge Energien, die täglich auf deutschen Verschiebebahnhöfen nutzlos vernichtet werden müssen, muß man sich fragen, ob wir mit diesem System bei dem der Weisheit letzter Schluß ein Erhöhen des Berges und ein Vermehren der Abbremsungen ist, überhaupt auf dem richtigen Wege sind. Vielleicht ist eine befriedigende Lösung nach der Richtung der umgekehrten Gleis*bremse*, des „Gleis*antriebes*" oder besser des „Wagenantriebes" zu suchen[9]). Man könnte z. B. dicht unter dem höchsten Punkte des Ablaufberges auf beiden Seiten des Ablaufgleises auf eine Länge von 5—10 Metern abwechselnd zu benutzende Vorrichtungen anbringen, durch die den voraussichtlich schlecht laufenden Wagen eine Beschleunigung erteilt würde. Als Antriebsvorrichtung könnte ein Spill mit Seil in Frage kommen, an dessen oberem Ende ein winkelartig ausgebildeter Haken anzubringen wäre. Dieser Haken könnte unmittelbar von Hand an die Stirnwand des Bahnwagens gelegt werden, kurz bevor das Spill anzieht. Der Haken müßte in Höhe des Spills von der Stirnwand abfallen. Vereinzelte zu früh in den Richtungsgleisen zum Stehen gekommene Wagen müßten mit zweckmäßig auszubildenden Wagenschiebern vorwärts getrieben werden, damit das überaus leistungsmindernde und teuere Nachdrücken durch Lokomotiven in den Richtungsgleisen verhindert wird.

Bei solcher Ausbildung der Ablaufanlage würde erreicht, daß die Berge niedriger gemacht werden könnten, daß nicht so viele Abbremsungen nötig und Wagenbeschädigungen weniger zahlreich würden, und daß vor allem auch bei Gegenwind die Ablaufanlage stets leistungsfähig bliebe. Die im Interesse der Betriebskosten günstigste Ausbildung so mancher baulicher Einzelheiten der Verschiebebahnhöfe läßt noch zu wünschen übrig. Es wäre dringend erforderlich, daß die (allerdings bis jetzt noch nicht eingerichtete) Bauabteilung im Reichsverkehrsministerium unter Benutzung der jetzt zur Verfügung stehenden Erfahrungen aller deutschen Bahnen diesem Gegenstande ihre Aufmerksamkeit zuwendete.

Im Punkt 6 (Stationsgruppen) beschäftigt sich der Verfasser eingehend mit der Rangierung nach Stationen, die m. E. im allgemeinen auf norddeutschen Bahnhöfen nicht die Bedeutung wie offenbar im Süden hat. Ammann weist an Hand ausführlicher Darlegungen überzeugend nach, was den Prak-

[9]) Vergleiche Nr. 20/21 d. Ztg., Jahrg. 1918.

tikern wohl schon lange geläufig ist, daß es bei Flachbahnhöfen im allgemeinen nicht vorteilhaft ist, die Stationsgruppe zwecks Vermeidung rückläufiger Bewegungen in unmittelbarer Verlängerung der Richtungsgruppe, durch einen Ablaufberg mit ihr verbunden, anzulegen, sondern daß es besser ist, die Stationsrangierung durch Rückwärtsbewegung auszuführen. Es bedarf keiner Erwähnung, daß zwei hintereinandergeschaltete Stationsgruppen, wie sie A. Blum im Organ für Fortschritte des Eisenbahnwesens 1900, S. 217 beschrieben hat, sich in der Praxis ebenfalls nicht bewährt haben (Bahnhof Wedau). Es hat verhältnismäßig lange gedauert, bis die praktischen Erfahrungen zeigten, daß die vor etwa 20 Jahren aufgekommene Losung: „Möglichste Vermeidung jeder Rückwärtsbewegung beim Rangieren" ohne Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit der Gesamtlage nicht übertrieben werden darf. Da, wo sehr viele Züge nach Stationen rangiert werden müssen, ist zweifellos eine scharfe Prüfung am Platze, ob nicht eine Beschleunigung auf Bahnhöfen mit Ablaufbergen dadurch erzielt werden kann, daß man die Rangierung nach Stationen in durchgehendem Gefälle vornimmt, so wie es Ammann recht zweckmäßig vorschlägt. Seine Anregungen in dieser Richtung sind da, wo Stationsordnung eine große Rolle spielt, durchaus beachtenswert. Die Angabe auf S. 27, daß man „neuerdings in Preußen in verschiedenen Verschiebebahnhöfen zu Weichen 1 : 7 übergegangen sei", ist nicht zutreffend. Allerdings sind auf den Verschiebebahnhöfen Rothensee und Kalk-Nord sowie verschiedenen kleineren Bahnhöfen bis 1912 im ganzen etwa 600 Weichen 1 : 7 bei den ehemals preußischen Bahnen verlegt worden, doch haben sich bei ihnen, abgesehen von der vielfach schnellen Abnutzung wegen des Halbmessers von 140 Metern bei Fahrten mit schwereren Lokomotiven viel Schwierigkeiten ergeben (30 % der Unfälle auf Bahnhof Kalk-Nord werden auf diese Weichen zurückgeführt), so daß mit einem weiteren Gebrauch dieser Weichen nicht mehr zu rechnen ist. Dagegen haben sich in Anlehnung an süddeutsche Formen im Jahre 1913 einzelne versuchsweise eingebaute Probeweichen 1 : 8 mit 180 m Halbmesser gut bewährt, so daß in nächster Zeit die Verwendung einer größeren Zahl solcher Versuchsweichen 1 : 8 beabsichtigt ist.

Wenn auch dem Verfasser in Punkt 7 (Ausfahrgruppen) unbedingt darin beigestimmt wird, daß stets eine besondere Ausfahrgruppe (Vorfahrgleise) anzulegen ist, so möchte ich trotzdem empfehlen, daß man bei einigen Gleisen der Richtungsgruppe im allgemeinen die Möglichkeit unmittelbarer Ausfahrt mit Signal vorsieht. Bei Stockungen hat sich diese Anordnung stets als sehr vorteilhaft erwiesen, weil in solchen Zeiten häufiger nicht die zuerst fertiggestellten (und schon in den Ausfahrgleisen stehenden) Züge abfahren können.

Daß es in vielen Fällen ausreichend ist, einen Zug eine halbe Stunde vor Abfahrt in die Ausfahrgruppe vorzuziehen, möchte ich verneinen. Wenn man die Zeit zur Feststellung der Zahl der Gleise benutzen will, muß man mindestens eine Stunde nehmen. Bei der Bemessung der Gleiszahl für die Ausfahrten ist daran zu denken, daß die Züge häufig wegen irgendwelcher kleinen Störung nicht sofort abfahren können.

Die Behandlung der Packwagenanlagen (von Ammann Personalwagen-Hinterstellungsgruppe genannt) im Punkt 8 bei den Hinterstellungsgleisen (Abstellgleisen für überzählige Wagen) scheint nicht richtig, da die Packwagengleise in dem Sinn keine Hinterstellgleise sind. Der Verfasser beschäftigt sich nicht eingehend mit der Unterbringung dieser Gleise, da sie nach seiner Meinung am besten zu den Lokomotivanlagen gehören, die er außerhalb seiner Betrachtung läßt. Diese Auffassung ist wohl zutreffend, doch kann ihm darin nicht beigetreten werden, daß am vorteilhaftesten eine einheitliche, in unmittelbarer Nähe der Lokomotivschuppen gelegene Packwagengruppe ist, und daß zur Erreichung dieser Gruppe kleine Umwege für die ein- und ausrückenden Lokomotiven mit in Kauf genommen werden können. In vielen Fällen, z. B. bei fast allen zweiseitigen Rangierbahnhöfen, wo häufig die Ein- und Ausfahrgruppen entgegengesetzter Richtungen beieinander liegen, wird es meist zweckmäßig sein, für jede Bahnhofsseite eine besondere, an den Lokomotivverkehrsgleisen bequem liegende Packwagengruppe unterzubringen. Da in Norddeutschland, abgesehen von einigen westlichen Direktionen, die Packwagen nach bestimmten Umlaufsplänen benutzt werden, so daß z. B. ein von Hamm nach Seelze gelaufener Packwagen nach kurzer Zeit von Seelze nach Hamm zurückläuft, so entstehen bei Vorhandensein zweier Packwagengruppen die geringsten Leerläufe innerhalb des Bahnhofs. Außerdem ist die Möglichkeit vorhanden, daß der Zugführer seine Papiere bequemer an den Zug bekommt, da in der Nähe derartig angelegter Packwagengruppen auch wohl meist die Gebäude für die Zugabfertigungen liegen werden. Ebenso wie für Packwagen, empfiehlt es sich auch unter Umständen, für die Unterbringung der Lokomotiven bei zweiseitigen Bahnhöfen zwei getrennte Schuppenanlagen vorzusehen, weil auf diese Weise die Behinderungen der Lokomotivfahrten mit anderen Rangierfahrten sehr gering werden. Falls es möglich ist, für die Lokomotivverkehrsgleise Unterführungen unter den Ablaufbergen herzustellen, wird man von dieser Teilung der Lokomotivschuppenanlage, die natürlich eine schwierigere Baufsichtigung durch den Vorstand der Betriebswerkstätte im Gefolge hat, vorteilhaft absehen (Bahnhof Gremberg).

Im Punkt 9 werden die Verkehrs-, Übergabe- und Ausziehgleise besprochen. Ammann empfiehlt bei Lokomotivgleisen Halbmesser von 180 m. Für stark befahrene Lokomotivgleise mit größerer Krümmungslänge möchte ich davon abraten, denn bei Verwendung schwerer Lokomotiven ist die Abnutzung solcher Gleise sehr stark, und die Spur ist schlecht zu halten, so daß häufiger Reparaturen nötig werden, die den Betrieb behindern.

Da die Eckverkehrsanlagen bei den zweiseitigen Bahnhöfen, die die überwiegende Mehrzahl aller ausgeführten Verschiebebahnhöfe bilden, die Leistungsfähigkeit und die Betriebskosten in hohem Grade beeinflussen, so hätte man an dieser Stelle eingehendere Darlegungen über die möglichste Unschädlichmachung des Eckverkehrs durch bauliche Anlagen erwartet.

Wenn der Verfasser in der Einleitung sagt, daß bei der Wahl der Grundform eines Verschiebebahnhofs bisher nicht Vergleiche der Leistungsfähigkeit und der Betriebskosten verschiedener Anordnungen, sondern meist nur allgemeine Betrachtungen den Ausschlag gegeben haben, so kann dies nur hinsichtlich der Betriebskosten anerkannt werden. Diesem Punkte ist tatsächlich früher nicht die genügende Beachtung geschenkt worden. Wir wissen heute z. B. noch nicht, ob der Betrieb auf einem Bahnhof mit durchgehendem Gefälle, der zwar wenig Lokomotiven, dafür aber mehr Bremser und Rangierer erfordert, tatsächlich, wie es den Anschein hat, billiger als auf einem Bahnhof mit Ablaufbergen ist; wir wissen nicht, wie sich infolge der Bahnhofsausgestaltung der Lokomotivbedarf und der Personalbedarf bei zweiseitigen und einseitigen Flachbahnhöfen, umgerechnet auf 1000 oder 2000 usw. rangierte Wagen, verhält [10]. Mit Rücksicht darauf, daß auch bei sogenannten älteren Verschiebebahnhöfen recht ansehnliche Leistungen zu verzeichnen sind (Halle 3736, Cassel 3949, Holzwickede 4030 Wagen), wird auch die Frage zu prüfen sein, ob nicht wegen der im allgemeinen wohl erheblich niedrigeren Baukosten im Einzelfall bei etwa gleichbleibenden Betriebskosten von einer sogenannten neuzeitlichen Anlage Abstand zu nehmen sein wird. Bei der vergleichenden Ermittelung der Betriebskosten wird man auch die Wagenbeschädigungen beim Verschiebedienst, die in neuerer Zeit erhebliche Kosten und eine nennenswerte Verminderung der Leistungsfähigkeit verursachen, in den Kreis der Betrachtungen ziehen müssen. Man kann wohl damit rechnen, daß ein tieferes Eindringen in das Problem der Betriebskosten dahin führen wird, der

[10]) Zentralblatt der Bauverwaltung 1919, S. 333.

Bauwissenschaft im Bahnhofsbau nach verschiedenen Richtungen hin neue Wege zu weisen.

Es darf angenommen werden, daß das auf diesem Gebiet infolge des Krieges Versäumte durch die Reichseisenbahnen in der Folgezeit nachgeholt werden wird. Im Reichsverkehrsministerium ist seit einiger Zeit ein Referat geschaffen worden, das sich hauptsächlich mit der Ermittlung der Betriebskosten und der Feststellung der günstigsten Fahrzeiten im Güterzugverkehr befassen wird, und das daher sowohl bei der Lösung der noch strittigen Fragen auf dem Gebiete der Verschiebebahnhöfe als auch bei allen anderen Fragen der wissenschaftlichen Betriebsforschung entscheidend mitzuwirken geeignet ist.

Berlin. Heinrich, Geheimer Baurat.

Das schweizerische Arbeitszeitgesetz.

Am 31. Oktober wird sich das Schweizervolk über die Annahme oder Ablehnung des Bundesgesetzes über die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten vom 6. März 1920 in einer Volksabstimmung zu entscheiden haben. Schon vor dem Kriege, im Juni 1914, wurde das neue schweizerische Fabrikgesetz angenommen, durch das in der Industrie die Arbeitszeit von 11 auf 10 Stunden herabgesetzt wurde. An die Stelle dieses Zehnstundentages trat im Jahre 1919 auf Grund einer Novelle zum Fabrikgesetz die 48-Stunden-Woche. Die Eisenbahner, von denen ein Teil, die Werkstättenarbeiter, unter das Fabrikgesetz fällt, verlangen Gleichstellung mit den schweizerischen Fabrikarbeitern und mit den Eisenbahnern der meisten Nachbarstaaten. Im wesentichen haben die Eisenbahnangestellten diese Forderung tatsächlich schon längst durchgesetzt. Auf Grund eines Bundesratsbeschlusses ist der Achtstundentag mit gewissen Ausnahmen seit dem Winter 1918/19 bereits durchgeführt worden. Jetzt sollen aber diese „Vollmachten“ abgebaut und die Regelung der Arbeitszeit wieder auf gesetzliche Grundlage gestellt werden. Es gilt also, das alte Gesetz von 1902 durch ein neues Arbeitszeitgesetz zu ersetzen. Eine starke Strömung gegen das Gesetz führte dann aber zu einem Referendum-Begehren, das am 31. Oktober zum Austrag kommen wird.

Das Gesetz vom 6. März 1920 findet auf das Betriebspersonal der Schweizerischen Bundesbahnen, der Post-, Telegraph- und Telephonverwaltung und der konzessionierten Verkehrsanstalten Anwendung. Es bestimmt, daß grundsätzlich die tägliche Arbeitszeit innerhalb einer Gruppe von 14 aufeinanderfolgenden oder durch einzelne Ruhetage getrennten Tagen durchschnittlich acht Stunden betragen soll. Die Eigentümlichkeiten des Eisenbahnbetriebes und die Verschiedenheit in der geistigen und körperlichen Anspannung der einzelnen Gruppen von Angestellten nötigten aber zu gewissen Einschränkungen dieses Grundsatzes. Für Dienste, bei denen die Arbeit in reichlichem Maße aus Dienstbereitschaft besteht, erhöht sich die durchschnittliche Arbeitsdauer auf 9 Stunden. Bei einzelnen Dienstschichten darf die Arbeitszeit bis 10 Stunden betragen, vorausgesetzt, daß der genannte Durchschnitt von 8 oder 9 Stunden eingehalten wird. Wenn einem Angestellten mit seiner Zustimmung für die Leistung von Überstunden der festgesetzte 25 %ige Zuschlag zum Normallohn gezahlt wird, ist ein Ausgleich, d. h. die entsprechende Ermäßigung der Dienstzeit an anderen Tagen nicht erforderlich. Nur dürfen solche unausgeglichene Überstunden nicht mehr als 150 im Jahre betragen.

Eine genaue Regelung haben auch die sog. Dienstschichten erfahren, d. h. der Zeitraum vom Antritt des Dienstes, z. B. nach Beendigung der Nachtruhe, bis zum Beginn der neuen Nachtruhe. In die Dienstschicht fallen Arbeitszeit und Pausen. Die Dienstschicht darf täglich im Durchschnitt 13 Stunden nicht übersteigen, und wenn der Angestellte in der Nähe der Arbeitsstätte eine Dienstwohnung hat, 13½ Stunden. Nach Möglichkeit soll die Dienstschicht auf 12 Stunden ermäßigt werden. Unter Vorbehalt des Ausgleichs an anderen Tagen darf sie auf 14 Stunden erhöht werden, in besonderen Ausnahmefällen, die in der Vollzugsverordnung des Bundesrats zu bezeichnen sind, auf 15 Stunden.

Der Nachtdienst, d. h. die Arbeitszeit zwischen 11 Uhr abends und 5 Uhr morgens, darf nicht mehr als siebenmal hintereinander, und innerhalb 4 Wochen nicht mehr als 14 mal gefordert werden. Die Ruhetage sollen im Jahre 56 betragen und mindestens 20mal auf Sonn- und Feiertage gelegt werden. Der Urlaub beträgt bis zum 7. Dienstjahr 7 Tage, vom 8. bis 14. Dienstjahr oder 28. Altersjahr ab 14 Tage, vom 15. Dienstjahr oder 35. Altersjahr ab 21 Tage und vom 50. Altersjahr ab 28 Tage.

Wo besondere Verhältnisse es notwendig machen, insbesondere bei Nebenbahnen, kann der Bundesrat im Verordnungswege Ausnahmen von dem Gesetz zulassen, namentlich auch im Hinblick auf die Arbeitszeit, die Dienstschichten und die Ruhetage.

Das ist im wesentlichen der Inhalt des neuen Arbeitsgesetzes. Es wird auf ein Heer von etwa 70 000 Angestellten Anwendung finden und dem Etat schwere Belastungen bringen, da Ersatzpersonal angestellt werden muß, was besonders bedenklich ist in Zeiten, wo die Finanzen der Verkehrsanstalten nicht zum besten stehen. Vor allem trifft es die kleineren Privatunternehmungen hart, die ihre Betriebskosten kaum zu decken vermögen. Da wird der Bundesrat durch Zulassung von Erleichterungen helfen müssen.

Die scharfe Gegnerschaft, die sich gegen das Gesetz erhoben hat, richtet sich denn auch vorwiegend gegen diese Belastung. Es wird darauf hingewiesen, daß man diese Mehrkosten notwendigerweise auf den Verkehr werde abwälzen müssen, und daß dadurch wieder eine Verteuerung der Lebenshaltung und eine Erschwerung der Konkurrenz mit dem Auslande bewirkt werden würde. Es sei ein Gebot der Zeit, mehr, statt weniger zu arbeiten, wenn die Weltwirtschaft gesunden solle. Diese Einwendungen sind gewiß richtig, wie sie in erhöhtem Maße auch bei den besiegten Staaten zutreffen, in denen aber die werktätige Bevölkerung trotzdem die schwierige Lage der Regierungen ausgenutzt hat, um ihre Leistungen zu vermindern und sich Löhne zu erkämpfen, die, wenigstens den jüngeren Kräften, eine bessere Lebenshaltung gestatten als vor dem Kriege und die letzten Endes die Ursache der unerträglichen Preissteigerung aller Lebensgüter sind. Die schweizerischen Eisenbahner haben im vorigen Jahre durch eine sehr scharfe Lohnbewegung die vorläufige Regelung durch den Bundesrat erzwungen, und man befürchtet einen neuen Ausbruch von Ausständen und Sabotagehandlungen, wenn das Gesetz verworfen wird. Deshalb hat in der Presse und in politischen Versammlungen eine lebhafte und geschickte Propagandatätigkeit der Freunde des Gesetzes eingesetzt. Sie betonen, daß durch das Gesetz nicht viel mehr als die Festlegung des jetzt schon bestehenden Zustandes erreicht wird, und daß es der Schweiz, in deren Gebiet (Genf) das internationale Arbeitsbüro tagt, schlecht anstehen würde, sich im Gegensatz zu seinen Nachbarvölkern den Zielen des Büros zu widersetzen, das die Aufgabe hat, zur Förderung des sozialen Friedens Grundsätze durchzuführen, zu denen namentlich die Forderung des Achtstundentages und der 48-Stundenwoche gehört.

Da sich nicht nur der Bundesrat, sondern auch die herrschende radikale Partei für die Annahme des Gesetzes einsetzt und auch aus allen Teilen der Schweiz zustimmende Beschlüsse von Parteiversammlungen aller Richtungen gemeldet werden, ist zu erwarten, daß am 31. Oktober das neue Arbeitszeitgesetz mit starker Mehrheit angenommen werden wird.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichsverkehrsministerium hat unterm 12. Oktober einige Ergänzungen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung verfügt. Das Nähere geht aus der Bekanntmachung in Nr. 206 des Reichs-Gesetzblattes hervor.

— **Eisenbahnvorlesungen.** Der Reichsverkehrsminister hat an die ihm nachgeordneten Behörden folgenden Erlaß gerichtet: Im Einvernehmen mit mir veranstaltet die Verwaltungsakademie in Berlin im Wintersemester 1920/21 Sondervorlesungen für Eisenbahnbeamte. Es finden die nachstehenden Vorlesungen statt:

a) Am Montag jeder Woche: 1. von 4—5 Uhr Eisenbahn-Werkstättenwesen, 2. von 5—7 Uhr Eisenbahntarifwesen, 3. von 7—8 Uhr Betriebsräte in der Staatseisenbahnverwaltung (5 Stunden).

b) Am Sonnabend jeder Woche: 1. von 5—6 Uhr Preußisches

Eisenbahnrecht, Teil I, 2. von 6—7 Uhr Elektrische Arbeitsübertragung, 3. von 7—8 Uhr Elektrische Bahnen.

Diese Lehrgänge, deren Besuch allen geeigneten Beamten anheimzugeben ist, gelten für die in der Ausbildung befindlichen und daran teilnehmenden Assessoren und Regierungsbauführer zugleich als fachwissenschaftliche Vorlesungen. Die in und nahe Berlin wohnenden und in der Ausbildung befindlichen Assessoren und Regierungsbauführer des 2. und 3. Ausbildungsjahres sind zur Teilnahme an den Vorlesungen verpflichtet. Die eintretenden Assessoren haben über den Besuch der Vorlesungen zu a) 1, 2, 3, und zu b) 1 und 3, die Regierungsbauführer zu a) 1 und 3 und zu b) 1 und 3, und die Regierungsbauführer des Maschinenbaufachs auch zu b) 2 Bescheinigungen beizubringen.

Soweit nach der Lage der Züge und ohne große Zeitverluste es angängig erscheint, haben auch die betreffenden, in der Ausbildung befindlichen Beamten der Nachbardirektionen möglichst an diesen Vorlesungen pflichtmäßig teilzunehmen. Die Ausbildung darf durch die Teilnahme an den Vorlesungen nicht leiden. Weiter ist anderen geeigneten Beamten unter den gleichen Voraussetzungen und bei dienstlicher Abkömmlichkeit die Teilnahme anheimzugeben. Die zur Teilnahme Verpflichteten sind der Personalabteilung meines Ministeriums baldigst mitzuteilen.

— **Verwaltungsakademie Berlin** (Geschäftsstelle Berlin W 8, Charlottenstr. 50/51). Das Vorlesungsverzeichnis für das Wintersemester 1920/21 zeigt, daß neben den allgemeinen Lehrgängen (Staatswissenschaften, Rechtswissenschaften, Technik) zahlreiche besondere eisenbahnfachliche Vorlesungen abgehalten werden; nämlich: Preußisches Eisenbahnrecht (Geh. Regierungsrat Nehse); Betriebsräte in der Staatseisenbahnverwaltung (Regierungsrat Dr. Kieschke). Eisenbahntarifwesen (Regierungsrat Niemack), Elektrische Arbeitsübertragung (Regierungs- und Baurat Wechmann), Elektrische Bahnen (derselbe), Eisenbahn-Werkstättenwesen (Regierungs- und Baurat Dr.-Ing. Martens). Es sei daran erinnert, daß die Akademie zwischen ordentlichen Hörern und Gasthörern unterscheidet. Erstere sind solche, die durch Belegung von mindestens drei Vorlesungen eine abgeschlossene Fachbildung erstreben. Bei Zahlung einer Pauschalgebühr werden sie als Vollhörer, sonst als Einzelhörer eingeschrieben. Diese Pauschalgebühr beträgt 125 *M* im Semester zur Belegung von Vorlesungen bis zu 24 Wochenstunden und 80 *M* bis zu 10 Wochenstunden. Ihre Zahlung berechtigt auch zum Besuch der Allgemeinen Vortragsreihen. Für Einzelhörer beträgt die Gebühr für eine wöchentliche einstündige Vorlesung 10, für eine zweistündige 15 *M*. Gasthörer zahlen hierfür 15 und 25 *M*. (Anmeldung bei der Geschäftsstelle.) Über die Verpflichtung der Assessoren und Regierungsbauführer, gewisse Vorlesungen zu hören, vgl. die vorhergehende Mitteilung über Eisenbahnvorlesungen.

— **Schließung der Eisenbahnhauptwerkstätte Schneidemühl.** Amtlich wird gemeldet: Am Mittwoch, dem 20. Oktober hat die Arbeiterschaft der Eisenbahnhauptwerkstätte Schneidemühl nach erregten Verhandlungen über die Durchführung des Rauchverbots mit einem der Amtsvorstände diesen tätlich angegriffen und in einer Betriebsversammlung die Entfernung des Amtsvorstandes beschlossen. Gleichzeitig ist der Versuch gemacht worden, den Amtsvorstand an der Ausübung seiner Dienstgeschäfte zu verhindern. Die Eisenbahnverwaltung hat sich deshalb genötigt gesehen, die Eisenbahnhauptwerkstätte Schneidemühl am Freitag, dem 22. Oktober zu schließen und der gesamten Belegschaft gemäß den Bestimmungen des Reichslohntarifvertrages fristlos zu kündigen. Über eine Wiedereröffnung der Hauptwerkstätte ist noch nichts bekannt.

— **Schlafwagenverkehr.** Mit dem Inkrafttreten des Winterfahrplans wird im Schlafwagenverkehr, wie amtlich bekanntgemacht wird, die zweite Klasse wieder eingeführt. Während die Schlafwagenreisenden der ersten Klasse eine Fahrkarte 1. Klasse und eine Bettkarte 1. Klasse lösen müssen, lösen die Reisenden 2. Klasse neben ihrer Fahrkarte nur eine Bettkarte 2. Klasse. In der Belegung der Bettplätze liegt zwischen 1. und 2. Klasse folgender Unterschied: In der 1. Klasse wird nur das untere Bett belegt, während in der 2. Klasse alle Plätze voll ausgenutzt werden; es werden hier also die unteren und oberen Betten belegt. Gleichzeitig mit der Wiedereinführung der 2. Schlafwagenklasse wird auch die Stufung der Bettkartenpreise nach Entfernungen aufgehoben, es tritt dafür eine feste Gebühr, wobei jedes Bett des Abteils mit 40 *M* berechnet wird. Eine Bettkarte 2. Klasse kostet demnach 40 *M* und eine Bettkarte 1. Klasse 80 *M*. Höhere Preise sind für die Auslandskurse vorgesehen; so betragen z. B. für den Schlafwagen Berlin-Bentheim, der im Zuge D 38 um 9,45 abends vom Potsdamer Bahnhof über Magdeburg, Hannover, Osnabrück abfährt, die Bettkartenfahrpreise in der 1. Klasse 100 *M*, in der 2. Klasse 60 *M*. In der Gegenrichtung bezahlt man 9 bzw. 6 Gulden. Wird dagegen der Betrag in deutscher Mark in Holland bezahlt, so wird der Gulden zum Kurse von 20 *M* in Rechnung gestellt, d. h. die Bettkarte würde in Holland 180 *M* für die 1. und 120 *M* für die 2. Klasse kosten.

— **Das neue Empfangsgebäude in Hamm.** Am 15. Oktober ist das neue Empfangsgebäude in Hamm (Westf.) dem Verkehr übergeben worden. Tags zuvor wurde durch eine von Stadt- und Eisenbahnverwaltung gemeinsam veranstaltete Feier in der neuen Schalterhalle der Bedeutung des gewaltigen — bis auf einen Teil des Personenbahnhofs vollendeten — Um- und Erweiterungsbaus des Bahnhofs Hamm in würdiger Weise gedacht.

— **Eröffnung der Nebenbahn Unterböbingen-Heubach.** Die vollspurige, vom Reich gebaute 4,4 km lange Nebenbahn Unterböbingen-Heubach wird am 30. d. M. dem öffentlichen Verkehr übergeben. Sie schließt in Unterböbingen an das von der Eisenbahn-Generaldirektion in Stuttgart verwaltete Bahnnetz an und wird mit Dampfkraft betrieben. Die neue Strecke dient dem Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Güter- und Tierverkehr. Es liegen an ihr die Station Heubach b. Gmünd, die für den Gesamtverkehr eingerichtet ist, und der Haltepunkt Oberböbingen, der nur dem Personenverkehr dient. Auf der neuen Linie beträgt der zulässige feste Radstand 4,8 m, der Raddruck 7,5 t, der kleinste Krümmungshalbmesser 300 m und die größte Neigung 1 : 50. Bei der Beladung offener Wagen ist das Lademaß I anzuwenden. Die neue Bahn ist dem Bezirk der Betriebsinspektion Aalen zugewiesen. Sämtliche Stationen an der neuen Linie gehören dem Verkehrsbezirk 35 (Württemberg) der Warenstatistik der Güterbewegung innerhalb des Deutschen Reichs im Verkehr mit dem Ausland an.

— **Verschlechterte Verkehrslage im Ruhrbezirk.** Aus Essen wird gemeldet: Die Eisenbahnverkehrslage hat sich in der vergangenen Woche verschlechtert. Infolge geringeren Zulaufs an Wagen für Kohlentransporte waren gegen Ende der Woche Fehlzahlen, am Sonnabend bis zu 1200 Wagen, nicht zu vermeiden. Die durchschnittliche Wagengestellung an Werktagen ging von 20 233 auf 19 881 Wagen zurück. Die Ausfälle betrugen im Durchschnitt 463 Wagen. Die Lagerbestände vergrößerten sich bis zum 16. einschließlich auf 88 922 t. Der Umschlag an Kippern in den Duisburg-Ruhrorter Häfen erfuhr eine Steigerung von 31 986 t auf 32 420 t. Leider sind in den ersten Tagen dieser Woche infolge Ausbleibens von elektrischem Strom Störungen und Ansammlungen in den genannten Häfen eingetreten. Auch fällt ins Gewicht, daß der Wasserstand des Rheines weiterhin stark zurückgeht, und daß der Nebel und die Sperre des Binger Loches den Schiffahrtsverkehr beeinträchtigen. Kahnraum und Schleppkraft werden daher in erhöhtem Maße in Anspruch genommen, was eine Verzögerung des Kahnumlaufs und ein Anziehen der Frachten und Schlepplöhne zur Folge gehabt hat. Der Brennstoffumschlag in den Kanalzechenhäfen ging von 26 596 auf 25 909 t werktäglich zurück.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Preußen-Hessen, sind folgende Änderungen eingetreten: Der Regierungsrat Grospietsch in Mainz ist mit der Wahrnehmung der Geschäfte eines Oberregierungsrats bei der Eisenbahndirektion daselbst beauftragt. — Dem Eisenbahninspektor Schuster ist unter Versetzung von Magdeburg nach Dortmund eine planmäßige Stelle für Vorstände der Eisenbahn-Abnahmeämter verliehen. — Zum Regierungsbaumeister sind ernannt: die Regierungsbauführer des Maschinenbaufaches Curt Gebauer aus Königsberg (Pr.) und Kurt Schulz aus Konitz. — Der Oberregierungsbaurat Schweimer bei der Eisenbahndirektion in Essen ist gestorben.

Österreich.

— **Südbahn.** Aus Triest wird der „Frankfurter Zeitung“ geschrieben, daß die Südbahn für den 28. Oktober eine Konferenz nach Wien einberufen hat, an der Vertreter der italienischen, österreichischen, tschechoslowakischen und südslawischen Staatsbahnen teilnehmen sollen. Den Gegenstand der Beratungen werden die Herstellung direkter kombinierter Bahn- und Seetarife für den Verkehr von den Adriahäfen nach dem Hinterlande bilden.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Eisenbahnkursbuch.** Im Oktober erscheint im Verlage des Internationalen Export- und Importunternehmens in Preßburg, Schanzstraße 2, ein Eisenbahnkursbuch in drei Sprachen, welches enthalten wird: die ausführlichsten Fahrpläne sämtlicher tschechoslowakischer Eisenbahnen sowie die Fahrpläne der deutschen, österreichischen, südslawischen, ungarischen, rumänischen und polnischen Bahnen; es enthält ferner den Inland- und Anschlußverkehr der Orientbahnen, der schweizerischen Bundesbahnen sowie der französischen, holländischen und belgischen Bahnen; weiter den Anschluß- und Durchgangsverkehr mit Skandinavien, und es bezeichnet überall die Grenz-, Zoll-, Speise- und Übergangsstationen. Der Umfang des Kursbuches, das auch ein Stationsverzeichnis mit den abgeänderten Stationen der neugebildeten Staaten enthalten wird, beträgt rd. 350 Siten, der Preis 30 Kr.

Ungarn.

— **Gebühren für Reisepässe.** Nach einer Verordnung des Minister des Innern wurden die Gebühren für die Ausstellung von Reisepässen folgendermaßen bestimmt: für Tagelöhner, Arbeiter, gewerbliche Gehilfen und Lehrlinge, für Dienstboten usw. beträgt die Ausstellungsgebühr 20, die Stempelgebühr 5 Kr. Für jeden andern betragen diese Gebühren 100 und 50 Kr. Erstreckt sich die Gültigkeit des Passes auf die Dauer eines Jahres, so ist das Doppelte, übersteigt sie zwei Jahre, das Dreifache der Ausstellungsgebühr, jedoch nur die einfache Stempelgebühr zu entrichten. In den Paß eingetragene Reisebegleiter haben keine besonderen Gebühren zu zahlen.

— **Die polnisch-ungarischen wirtschaftlichen Beziehungen.** Von den Regierungen Polens und Ungarns wurde seit jeher die Herstellung wirtschaftlicher Beziehungen zwischen Polen und Ungarn gefördert, und es ist den Bemühungen der maßgebenden Fachmänner gelungen, die Schwierigkeiten, die sich insbesondere auf dem Gebiete des Eisenbahnverkehrs zeigten, zu überwinden. In dieser Hinsicht kann als Errungenschaft die Bildung der Polnisch-Ungarischen Handelskammer und ferner die Überwindung der Verkehrsschwierigkeiten betrachtet werden. Die seit anderthalb Jahren bestehende Wawel-Transportgesellschaft dient zur Abwicklung des Durchgangs- und Auslandsverkehrs und bewerkstelligt sowohl die Beschaffung des rollenden und Betriebsmaterials als auch eine beschleunigte Abfertigung der Güter, so daß die Wagen der sogenannten Wawelzüge in kürzester Zeit zurückgestellt werden können. Da es bei dem sehr praktischen System der Wawelzüge weder Wagenmangel, noch Zoll- oder Grenzschwierigkeiten gibt, ist zu hoffen, daß sich dieses Verkehrsmittel auch als ein wirkungsvolles Förderungsmittel für den ungarisch-polnischen Handelsverkehr erweisen wird.

— **Vortrag über die Zukunft der ungarischen Staatsbahnen.** Im Ungarischen Ingenieur- und Architektenverein hielt Vinzenz Zaimucz einen interessanten Vortrag über die Zukunft der ungarischen Staatsbahnen. Sein Vortrag befaßte sich insbesondere mit der Frage der Geschäftsgebarung bei den Staatsbahnen. Seines Erachtens konnte die Frage der Verpachtung der Staatsbahnen nur aus dem Grunde in den Vordergrund treten, weil sich die Notwendigkeit ergab, den Betrieb der Staatsbahnen einträglicher zu gestalten. Die Geschäftsführung des Privatunternehmers pflegt zwar gewinnbringender zu sein, trotzdem sollte der staatliche Betrieb nicht kurzweg aus der Welt geschafft werden; nur müsse die Hauptbedingung erfüllt werden, daß dem Staat der notwendige Mehrertrag gesichert werde. Als Hauptrichtschnur der Umorganisierung des Eisenbahndienstes hat zu gelten, daß die Gesamtarbeit auf ein Mindestmaß herabgesetzt, die individuelle Arbeit hingegen auf das Höchstmaß gesteigert werde. Nach Ansicht des Vortragenden erscheint es am zweckmäßigsten, eine möglichste Dezentralisierung der Verwaltung durchzuführen. Eine Abnahme der Zahl der Angestellten könne auf die Weise erfolgen, daß man im Geschäftsgang erhebliche Vereinfachungen durchführe. Dieses Ziel ließe sich ferner durch die Verlängerung der Arbeitszeit erreichen, namentlich bei der Direktion und den Betriebsleitungen. Es sei nach seiner Ansicht nicht einzusehen, warum, während die Angestellten im Verkehrsdienst 12 bis 24 Stunden lang ununterbrochen unter schwerster Verantwortung arbeiten können, bei der Direktion die Beamten nicht wenigstens sieben bis acht Stunden arbeiten sollten, zumal da ihre Dienstleistung weder an Verantwortlichkeit noch an körperlichen Leistungen den Anforderungen nahekommt, die an den Verkehrsdienst gestellt würden. In der Verrichtung des Dienstes müsse militärische Disziplin eingeführt werden. Der Geschäftsgang würde im erheblichen Maße beschleunigt werden, wenn sämtliche Dienstanweisungen und Tarife klarer und einfacher an Hand praktischer Beispiele verfaßt wären. Diese seien jetzt so umfangreich und verwickelt, daß die meisten Beamten sich in ihnen nicht zurechtfinden könnten. Ferner befürwortete der Vortragende die Einrichtung von Fortbildungskursen, die mit Internaten verbunden sein sollten. Schließlich machte er den Vorschlag, die Regierung möge einen Ausschuß einsetzen, mit dem Auftrage, die Frage der Neuordnung der Staatsbahnen gründlich durchzuprüfen, darüber praktische Vorschläge zu machen und das neue System der Fortbildungskurse vorzubereiten.

Nach diesem beifällig aufgenommenen Vortrag erklärte der Vorsitzende Andreas Sármezey, daß es eine der wichtigsten Aufgaben sei, dafür zu sorgen, daß die Arbeitsfähigkeit und das Talent eines jeden einzelnen nach Gebühr zur Geltung gelangen könnten, ferner befürwortete er die Einrichtung eines Verkehrsministeriums, um die jetzt häufig um sich greifenden Stockungen und Reibungen zwischen den Staatsbahndirektionen und dem Handelsministerium auszuschalten.

Uebrige europäische Länder.

— **Das italienische Eisenbahnelend.** Schon vor dem Kriege wurde viel über die italienischen Eisenbahnverhältnisse geklagt. An den damaligen Betriebseinrichtungen Deutschlands, der Schweiz, Frankreichs gemessen erschienen in der Tat die ständigen Zugverspätungen, die Überfüllung der Personenzüge, die Unsicherheit der Gepäckbeförderung den in dieser Hinsicht verwöhnten Reisenden unerträglich, und mit Staunen nahm man wahr, wie der Italiener diese Unordnung, die man am besten mit dem Ausdruck „Schlamperei“ kennzeichnen konnte, mit Gleichmut und Ruhe ertrug. In den letzten Jahren konnte man allerdings eine merkliche Besserung wahrnehmen. Es wurden anerkennenswerte Reformen eingeführt, die alten Personenwagen machten moderneren Fahrzeugen Platz, die Anzahl, Fahrgeschwindigkeit und Pünktlichkeit der Züge wurden verbessert, so daß man anfing, auch in Italien bis nach Sizilien hinein ganz bequem und sicher zu reisen.

Der Krieg hat aber, wie wir einem unter obiger Überschrift im „Bund“ erschienenen Aufsatz entnehmen, auch in Italien seinen bösen Einfluß geltend gemacht. Die Wagen und Lokomotiven sind stark abgenutzt worden. Heute harren dort von 6400 Lokomotiven 1700, von 165 000 Eisenbahnwagen 30 000 noch immer der Wiederherstellung. Die Kohle ist knapp geworden. Deshalb mußte die Zahl der Züge eingeschränkt werden. Die Überfüllung ist stärker denn je. Über Unpünktlichkeit, schlechte Bedienung des Schalterdienstes, Unordnung und Unsauberkeit wird geklagt. Das durch kommunistische Lehren vergiftete Personal zeigt trotz seiner materiellen Besserstellung noch weniger Achtung vor fremdem Eigentum als früher, so daß man sich scheut, sein Gepäck aufzugeben; es türmt sich in den Gängen der Personenwagen auf und macht die freie Bewegung der Reisenden unmöglich. Die von Italien sehr gewünschte Wiederherstellung des Fremdenverkehrs wird dadurch erschwert.

Die Verwaltung hat nicht nur wegen dieser Verschlechterung des Betriebsdienstes und der Unruhe und Unzuverlässigkeit des Personals, sondern auch wegen der immer schwieriger werdenden Finanzverhältnisse mit ernsten Sorgen zu kämpfen. Von Jahr zu Jahr hat sich die Finanzlage seit der Verstaatlichung verschlechtert. Im Jahre 1919/20 betrug der Fehlbetrag schon 860 Millionen Lire. Die Einnahmen beliefen sich auf 2189, die Ausgaben auf 3049 Millionen. Hiervon entfielen 1176 auf die Besoldung des Personals, 978 auf die Kohlenbeschaffung. Auch die Betriebsmittel sind, wie überall, ungeheuer im Preise gestiegen. Ein Eisenbahnangestellter bezog vor dem Kriege durchschnittlich 2250 Lire im Jahr, jetzt 11 500 Lire. Neuerdings sind wieder erhebliche Gehaltserhöhungen dem Staate abgerungen worden, so daß im laufenden Betriebsjahre mit einer Ausgabe von 1950 Millionen Lire für das Personal gerechnet wird. Durch die Einführung des Achtstundentages ist der Personalbestand von 150 000 (1913/14) auf 200 000 (1919/20) gestiegen. Der frühere Generaldirektor der Staatsbahnen, Senator Bianchi, schätzt den Fehlbetrag für 1919/20 auf 1500 Millionen Lire. Die Eisenbahntarife sind bereits verdreifacht worden. Sie müßten aber nochmals verdoppelt werden, wenn die Einnahmen den Ausgaben gleichkommen sollten. Die Wiederherstellung der früheren Ordnung und die Beseitigung der Verlustwirtschaft sind eine der wichtigsten, aber auch schwierigsten Aufgaben der italienischen Regierung.

Gegenwärtig spielen sich innerhalb der sozialistischen Partei Italiens ernste Vorgänge ab. Der Kampf um den Anschluß an die Dritte Internationale tobt, wie in den übrigen euro-

päischen Ländern, innerhalb der Partei, und man erwartet, daß es zu einer Machtprobe des kommunistischen linken Flügels, — von dem einige Führer (Maladesta) verhaftet wurden — kommen könnte, von der der Eisenbahnbetrieb nicht unberührt bleiben würde. Dazu schreibt das „Giornale d'Italia": „Die Regierung ist bereit, einem Generalstreik, vor allem einer Erhebung der Eisenbahner, zu begegnen, zumal sie sich hierzu stark genug fühlt. Maladesta und seine Genossen werden nicht wieder freigelassen werden. Heute ist die Stunde für eine energische innere Politik gekommen. Von allen Parteien Italiens gehen der Regierung Ermutigungen zu, fest zu bleiben."

— **Heizer- und Lokomotivführerstreik in Rumänien.** Die Heizer und Lokomotivführer sind wegen Lohnforderungen in den Ausstand getreten. Der Kriegsminister hat die Einberufung aller noch im wehrpflichtigen Alter stehenden Ausständigen angeordnet und droht mit kriegsgerichtlicher Verfolgung wegen Desertion für den Fall der Nichtbefolgung der Einberufung.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Berlin. Am 25. Oktober 1920 ist der an der Bahnstrecke Spandau-Nauen zwischen den Stationen Finkenkrug und Nauen neuerrichtete Bahnhof IV. Klasse Brieselang für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet worden. Die Entfernungen betragen: zwischen Finkenkrug und Brieselang 3,65 km, zwischen Brieselang und Nauen 8,69 km. Zur Bedienung des neuen Bahnhofs werden alle zwischen Spandau und Nauen verkehrenden Vorortzüge anhalten mit Ausnahme der Züge in der Zeit von 10 Uhr nachm. bis 5½ Uhr vorm.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld. Vom 1. November 1920 ab erhält die an der Bahnstrecke Köln-Mülheim-Hoffnungsthal gelegene Station Forsbach die Bezeichnung Forsbach (Bez. Köln).

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 77 vom 15. Oktober 1920 an die Mitglieder des Satzungsausschusses, betreffend Neuregelung der Besoldungsverhältnisse für die Vereinsbeamten; Druckfehlerberichtigung (abgesandt am 19. Oktober d. Js.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Vom 24. Oktober 1920 ab erhalten die an der Bahnstrecke Leipzig-Saalfeld (Saale) belegenen Bahnhöfe Gera (Reuß) Pr. Stb. und Zwötzen Pr. Stb. die Bezeichnung „Gera (Reuß) Hbf." und „Zwötzen West".

Erfurt, den 19. Oktober 1920. (996)
Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Barrien des Direktionsbezirks Münster in die Tarifhefte 1, 2 und 4 einbezogen. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen und in der nächsten Nummer des gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeigers. (998)

Frankfurt (M.), 22. Oktober 1920.
Eisenbahndirektion.

a) Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.). — Tfv. 200.
b) Staats- und Privatbahn-Tiertarif, Teil II. — Tfv. 1504.

Mit Gültigkeit vom 28. Oktober 1920 ab werden im Heft C I b die Frachtzuschläge im Verkehr mit den Bahnhöfen folgender Privatbahnen erhöht:

a) Hetzbach-Beerfelden,
b) Osthofen-Westhofen,
c) Reinheim-Reichelsheim,
d) Selztalbahn,
e) Sprendlingen-Fürfeld und
f) Worms-Offstein.

Ferner werden mit Gültigkeit vom 1. November 1920 ab die im Abschnitt III des Heftes C I b bei Bonn Ellerbf., Perleberg, Rodenkirchen b. Köln und Wesseling Rheinwerft und im Tiertarif (Tfv. 1504) bei Perleberg angegebenen Überfuhrgebühren erhöht. — Näheres enthält der Tarifanzeiger. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455). — Außerdem sind mit Gültigkeit vom 18. Oktober 1920 ab im Heft C I b die im Verkehr mit den Bahnhöfen Bocketal und Brochterbeck der Teutoburger Wald-Eisenbahn für Wegebaustoffe zu erhebenden Frachtzuschläge auf 15 Pf. für 100 kg ermäßigt worden. — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen und das Auskunftsbüro hier, Alexanderplatz. (995)

Berlin, den 20. Oktober 1920.
Eisenbahndirektion.

Badischer Gütertarif und Deutsche Wechseltarife.

Mit Wirkung vom 1. Dezember 1920 wird die Station Kehl Hafen als besondere Tarifstation für den Wagenladungsverkehr in die Tarife aufgenommen. Mit diesem Zeitpunkt werden für die Strecke Kehl Hafen-Kehl Ort den Entfernungen für Kehl Ort 2 km hinzugerechnet, wodurch gegen bisher Tariferhöhungen eintreten. In den Abfertigungsverhältnissen von Kehl Hafen tritt eine Änderung nicht ein. Näheres in unserem Tarifanzeiger. (997)

Karlsruhe, den 21. Oktober 1920.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr Nr. Gv VII.

Mit Gültigkeit vom 30. Oktober 1920 an wird die Station Heubach b. Gmünd in den Tarif aufgenommen. Näheres bei den Dienststellen und in unserem Tarifanzeiger. (999)

Stuttgart, den 18. Oktober 1920.
Eisenbahn-Generaldirektion.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. Januar 1921 an gelten im Verkehr von den durch Schalteraushang bekanntgegebenen Stationen die Monatskarten, Monatsnebenkarten und Wochenkarten nur in Verbindung mit dem Lichtbild des Inhabers. Nähere Auskunft erteilen die Stationen. (1001)

Dresden, am 25. Oktober 1920.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Preußisch-Sächsischer Staatsbahn-Privatbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. November 1920 ab erhöhen sich die Personenfahrpreise und die Beförderungspreise für Hunde im Verkehr mit der Westfälischen Landeseisenbahn.

Nähere Auskunft erteilt die Direktion der Westf. Landeseisenbahn in Lippstadt. (994)

Hannover, den 20. Oktober 1920.
Eisenbahndirektion.

4. Verdingung.

Die Gleisarbeiten auf dem Werkstatthof der Hauptwerkstätte 3 auf dem Lehrter Hauptbahnhof in Berlin sollen öffentlich vergeben werden. Die Verdingungsunterlagen können im Zimmer 29 des unterzeichneten Betriebsamts eingesehen werden, auch können Angebothefte, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 10 ℳ in der Kanzlei Zimmer 60 hierselbst bezogen werden. Der Betrag ist in bar zu zahlen oder durch die Post einzusenden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift „Angebot auf Gleisarbeiten auf dem Werkstatthof der Hauptwerkstatt 3 auf dem Lehrter Hauptbahnhof in Berlin" versehen bis zum 12. November 1920, vormittags 11 Uhr nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist vier Wochen. (1000)

Eisenbahn-Betriebsamt 3. Berlin NW 40, Invalidenstraße 51.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 80 | Berlin, den 30. Oktober 1920 | LX. Jahrgang

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, **amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 16 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 80 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 90 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins
von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.
Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 80. Berlin, den 30. Oktober 1920. LX. Jahrgang.

Inhalt:

Die Neuregelung der deutschen Eisenbahn-Tiertarife.

Die in Nr. 65/1920 abgedruckte Arbeit „Neuregelung der Güter- und Tiertarife Deutschlands" enthält eine kurze Mitteilung über die im Tierverkehr eintretenden Änderungen. Bei ihrer großen Bedeutung dürfte es sich empfehlen, auf die Neuerungen und die Gründe ihrer Einführung näher einzugehen.

I. Jetziger Tarif.

Nach den zurzeit geltenden Bestimmungen wird das in einem Wagen untergebrachte Vieh nach Maßgabe des ganzen Flächenraums des benutzten Wagens zur Frachtberechnung gezogen, gleichviel, ob der Wagen voll oder nur teilweise ausgenutzt wird, und ob er die vom Verfrachter gewünschte oder eine größere Ladefläche besitzt, es sei denn, daß sich die Frachtberechnung unter Anwendung der Stücksätze für die einzelnen zur Verladung gebrachten Tiere billiger stellt, in welchem Falle diese Berechnungsweise zur Anwendung gelangt. Verlangt der Verfrachter ausschließliche Benutzung des Wagens, so wird stets die Ladungsfracht berechnet. Für Ladungen bestehen bekanntlich die Ladungsklassen L 1—4 und für Stückgut die Stückklassen S 1—4. Die Frachtsätze der Ladungs- und Stückklassen sind nach Einheiten, die aus Abfertigungsgebühr und Streckensatz bestehen, gebildet. Für Beförderung in Zügen, die für die einzelnen Tierarten nicht bestimmt sind, wird ein Zuschlag erhoben, der bei der Mehrzahl der Bahnen 50 % der Fracht beträgt.

II. Mängel des jetzigen Tarifs.

Durch die Einteilung der Tiere in die Ladungsklassen L 1—4 und die Stückklassen S 1—4 ist die formelle Tarifeinheit (d. h. die Annahme der gleichen Grundsätze für die Einreihung der Tiere in die Klassen des gemeinsamen Tarifsystems) im Deutschen Reich gewahrt. In materieller Hinsicht bestehen jedoch in den Tarifen der einzelnen Bundesstaaten (d. h. hinsichtlich der Festsetzung gleicher Einheitssätze) immer noch erhebliche Unterschiede. Diese Verschiedenheit der Tarife in den Ländern ist wirtschaftlich nicht mehr berechtigt. Es ist nicht begründet, lebende Tiere im Westen billiger als im Osten, im Norden billiger als im Süden oder umgekehrt zu befördern. Besteht wirklich ein zwingendes Bedürfnis nach Ausnahmebehandlung eines bestimmten Wirschaftsgebietes, so muß es — wie im Güterverkehr — durch Ausnahmetarife befriedigt werden, soweit es die Friedensbedingungen zulassen.

Im Vergleich mit den Güterfrachten sind die Tierfrachten, sowohl was den Wert der Sendungen, als auch die Leistungen der Eisenbahn (eilgutmäßige Beförderung, verlängerte Umlaufszeit der Wagen infolge der Entseuchung) anbetrifft, viel zu niedrig, obgleich sie bei den Ladungen infolge Vergrößerung der Ladeflächen der Eisenbahnwagen nicht mehr bei Spezialtarif III, sondern bei Spezialtarif II und I und auf nahe Entfernungen bei der Allgemeinen Wagenladungsklasse liegen. Hieran ändert auch die im Tierverkehr vorgenommene prozentuale Erhöhung der Tiertarife nichts, weil sie im gleichen Ausmaße wie im Güterverkehr stattfand. Der Grund für die Erstellung der außerordentlich niedrigen Tiertarife ist darin zu suchen, daß die Landwirtschaft als Hauptnutznießer der Tiertarife seit langem als notleidend und unterstützungsbedürftig galt. Nachdem sich aber ihre wirtschaftliche Lage und die des Viehhandels von Grund auf geändert hat und beide, besonders der Handel, sehr wohl höhere Lasten tragen können, liegt, von der mißlichen Finanzlage der Eisenbahnen ganz abgesehen, kein Grund vor, die bisherigen unwirtschaftlichen Tarife noch weiter beizubehalten. Die Vielgestaltigkeit der Tarife verursacht den Eisenbahnen verhältnismäßig hohe Herstellungskosten. Auch die Abfertigung der Sendungen wird durch den Umstand, daß vielfach erst geprüft werden muß, ob — je nachdem sich eine billigere Fracht ergibt — Ladungs- oder Stückfracht zu berechnen ist, erschwert und verzögert.

Besonders hervorzuheben ist weiter:

a) die durch ungenügende Mindestfrachten verursachte mangelnde Selbstkostendeckung und Wagenverschwendung bei Beförderung einzelner Stücke, für die ein besonderer Wagen gestellt werden muß;

b) die Übergestellung von Ladeflächen im Ladungsverkehr infolge Frachtberechnung nach der Ladefläche der gestellten Wagen.

Zu a). Es kann gewiß nicht als unbillig erachtet werden, wenn für einzelne Stücke Vieh, für die ein ganzer Wagen gestellt wird, eine Fracht berechnet wird, die der Fracht für Gegenstände außergewöhnlichen Umfangs (§ 21 der Allg. Tarifvorschriften im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B), die gleichfalls einen besonderen Wagen erfordern, entspricht. Die Eisenbahn kann zwar gemäß § 1 (3) der Allg. Tarifvorschriften im Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, bei Berechnung der Stücksätze für mehrere zur Zusammenladung geeignete Sendungen (auch Güter und Gepäck) den gleichen Wagen stellen. Hiervon kann aber, insbesondere unterwegs, mangels geeigneter Gelegenheit und zur Vermeidung von Weiterungen bei der Abfertigung sowie von Verzögerungen in der Beförderung fast nie Gebrauch gemacht werden, so daß in der Regel bei Aufgabe einzelner Stücke Groß- oder Kleinvieh der Wagen nur mit dieser einen Sendung läuft. Beispielsweise beträgt die Fracht für ein Schwein im Gewicht von 100 kg in einem besonderen Wagen bei eilgutmäßiger Beförderung auf 500 km Entfernung, also bei ungewöhnlich hoher Leistung, nach dem Tarif vom 1. März 1920 nur 61,20 ℳ, während für eine ebenfalls in besonderem Wagen zu befördernde sperrige Kabeltrommel die Eilstückgutfracht mit 1279,20 ℳ zu zahlen ist. Aus diesem Beispiel ist in bemerkenswerter Weise zu ersehen, wie billig bei gleicher Leistung lebende Tiere unter Umständen im Vergleich zum Eilstückgut gefahren werden.

Daß dieser Tarifzustand dringend der Abänderung bedarf, liegt auf der Hand. Härten, die sich durch Hinaufsetzung der Mindestfrachten ergeben, können vermieden werden, wenn die Absender sich mit anderen zusammentun oder sich zu Viehgenossenschaften zusammenschließen, um soviel Tiere als eine Sendung aufzuliefern, daß die zu erhebende Mindestfracht überboten wird. Wo Viehsammelwagen oder Stückgutkurswagen oder Gepäckwagen mit besonderen Abteilen für Kleinvieh in Einzelsendungen unter Berechnung der Fracht für jedes Stück unter Verzicht auf eine Mindestfracht verkehren, ist die Benutzung dieser anzuempfehlen.

Zu b). Die Übergestellung von Ladeflächen im Ladungsverkehr infolge Frachtberechnung nach der Ladefläche der gestellten Wagen ist von allen Beteiligten schon oft als ein arger Mißstand empfunden worden. Nach früheren Ermittlungen machten solche Übergestellungen rund 35 % aus. Es muß zugegeben werden, daß dem Absender dadurch oft die Möglichkeit genommen worden ist, im voraus mit bestimmten Frachten zu rechnen. Es konnte auch nicht verhindert werden, daß im Einzelfalle der eine Absender gegenüber dem anderen bevorzugt wurde, indem für gleiche Sendungen Wagen verschiedener Größen gestellt wurden. Um diese Abhängigkeit des Verfrachters von der Wagengestellung zu beseitigen, sind schon die verschiedensten Vorschläge und Versuche gemacht worden. Zunächst wurde versucht, bei einbödigen Wagen mit größerem Flächenraum (22 qm und mehr) Einrichtungen zur Veränderung der Ladefläche auf 15 bis 18 qm zu erproben. Diese im Jahre 1914 abgeschlossenen Versuche haben jedoch ein die Eisenbahn und die Verkehrsbeteiligten befriedigendes Ergebnis nicht gehabt, wenngleich für Kleinvieh Wagen mit veränderlicher Ladefläche (Vez-Wagen), die in Flächengrößen von 15 und 18,0 qm gestellt werden, seit längerer Zeit mit Nutzen im Gebrauch sind. Weiter ist versucht worden, bei einbödigen Wagen mit einer Ladefläche von mehr als 18 qm die Ladefläche über 18 qm nur zur Hälfte zur Berechnung heranzuziehen. Auch dieser Vorschlag vermochte die hauptsächlich für Großvieh und für Schweine empfundenen Härten der Übergestellung — für sonstiges Kleinvieh ist die Frage fast ohne Bedeutung — nicht aus der Welt zu schaffen, sondern nur zu mildern. Schließlich ist von einem engeren Ausschuß der preußischen Staatsbahnen vor dem Kriege versucht worden, durch Annäherung und Staffelung der Stücksätze für Großvieh — ausgenommen Pferde — eine geringere Spannung zwischen den Stück- und Ladungsfrachten zu schaffen, und zwar durch Ermäßigung der Stückfrachten. Diese auf den preußischen Binnentarif beschränkten Arbeiten sind s. Zt. wegen des Kriegsausbruchs eingestellt worden. Sie würden auch bei Fortsetzung — eine Ermäßigung der Stückfrachten kommt heute ohnehin nicht mehr in Frage — keinen durchschlagenden Erfolg versprechen, sondern obige Härten nur abschwächen.

III. Neuordnung des Tarifs.

a) Tiereinteilung.

Für die Neuordnung des Tarifs und zur Beseitigung der angeführten Mängel ist beschlossen worden:

> alle Tiere, ausgenommen Geflügel, nur nach Stücksätzen, Geflügel aller Art nur nach Ladungssätzen abzufertigen, ferner den Tarif unter Einrechnung auskömmlicher Sätze sowohl nach Entfernungen zu staffeln, als auch nach Stückzahlen abzustufen.

Wohl wurde bedacht, daß in der ausschließlichen Berechnung der Fracht nach der Stückzahl eine Ungerechtigkeit insofern liegt, als die Tiere je nach Rasse, Alter, Ernährungszustand oder ob trächtig oder nicht, einen verschieden großen Laderaum beanspruchen. Diesem Einwand ist jedoch entgegenzustellen, daß der heutige Tarif, der neben Ladungssätzen ebenfalls Stücksätze ohne Berücksichtigung dieses Umstandes vorsieht, dieserhalb zu Beschwerden keinen Anlaß gegeben hat. Wollte man allgemein ältere und jüngere, fette und magere Tiere derselben Gattung besonders einteilen, je nachdem die Tiere einen verschiedenen Raum beanspruchen, so müßte die Enscheidung über die Zugehörigkeit zu der einen oder anderen Tarifklasse in allen Fällen dem Abfertigungsbeamten, dem die Unterscheidung der Altersunterschiede usw. nicht zugemutet werden kann, obliegen. Es würden Meinungsverschiedenheiten mit den Absendern die Regel bilden und die Streitigkeiten zwischen den Beamten und den Verkehrstreibenden über die Zugehörigkeit der aufgelieferten oder einzelner Tiere davon zu der einen oder anderen Tarifklasse zu Beschwerden Anlaß geben, deren Austragung vor der Auslieferung der Tiere kaum möglich und auch nach der Auslieferung meistens sehr schwierig wäre. Von einer allgemeinen Änderung der Tiereinteilung wurde deshalb abgesehen. Nur für Schweine über 75 kg schwer wurde sie für nötig erachtet.

Schweine tarifieren jetzt mit Schafen, Ziegen, Hunden und Kälbern bis zu 6 Monaten nach der Stückklasse S 3. Nur in Bayern wird die Fracht für Schweine über 75 kg schwer schon jetzt nach höheren Sätzen berechnet. Das für die Beförderung überwiegend in Frage kommende Schlachtschwein wiegt 100 kg und mehr. Es hat einen bedeutend höheren Wert als die leichteren Tiere seiner Art und die übrigen Tiere der Stückklasse S 3. Es nimmt auch einen größeren Laderaum ein; ein Mastschwein von mehr als 150 kg = 0,6 qm, ein Schlachtschwein (100—110 kg) in einbödigen Wagen 0,44 qm, in mehrbödigen Wagen 0,4 qm und das Schwein bis 75 kg schwer nur 0,25 qm. Demnach erschien es notwendig, für Schweine über 75 kg schwer eine besondere Klasse zu bilden und sie allein der Stückklasse S 3 zuzuweisen. Die übrigen Tiere der bisherigen Klasse S 3 werden hierdurch in die Stückklasse S 4, die Tiere der bisherigen Klase S 4 in die Stückklasse S 5 eingereiht.

Ferner wurde beschlossen, Maultiere, die in neuerer Zeit vielfache Verwendung finden und fast den Wert eines Pferdes, zum mindesten den eines Ponys haben, tarifarisch den Pferden gleichzustellen, sie in die Stückklasse S 1 zu verweisen und in der Stückklasse S 2 nur noch die jungen Maultiere bis zu 1 Jahr zu belassen.

Zum Zwecke der Frachtberechnung ist hiernach für lebende Tiere folgende Klasseneinteilung vorgesehen:

a) Stückklassen:

S 1: Pferde, Maultiere, Ponys } über 1 Jahr alt;

S 2: Großvieh, als Rindvieh, Esel und dergleichen, Pferde (Fohlen), Maultiere, Ponys } bis zu 1 Jahr alt;

S 3: Schweine über 75 kg schwer;

S 4: Schweine über 35 kg bis 75 kg schwer, Kälber bis zu 6 Monaten, Schafe, Ziegen und Hunde;

S 5: Ferkel, Lämmer, Zicklein (Ziegenlämmer), sonstige kleine Tiere, ausgenommen Geflügel } das Stück nicht über 35 kg schwer.

b) Ladungsklassen (nur für Geflügel):

L 1: Geflügel aller Art in einbödigen Wagen;

L 2: „ „ „ „ Wagen mit 2 bis 6 Böden;

L 3: „ „ „ „ „ „ 7 und mehr Böden.

b) Mindestfrachten.

Die bei den anzurechnenden Mindestfrachten beachteten Grundsätze gehen aus folgender Darstellung hervor:

Für Tiere der Stückklassen	soll als Mindestfracht erhoben werden in einböd. Wagen die Fracht für Stück	soll als Mindestfracht erhoben werden in mehrböd. Wagen die Fracht für Stück	soll unter Berücksichtigung des Wertes der Tiere der einzelnen Klassen erreicht werden die Fracht für 2000 kg Eilstückgut nach den Sätzen der Eilgutklasse bei Stück	2000 kg Eilstückgut nach den Sätzen der ermäßigten Eilgutklasse bei Stück	Ausschließliche Benutzung des Wagens bei Stück (einb.)	Ausschließliche Benutzung des Wagens bei Stück (mehrb.)	5000 kg Eilgut in Wagenladung nach den Sätzen der Eilgutklasse bei Stück	5000 kg Eilgut in Wagenladung nach den Sätzen der ermäßigten Eilgutklasse bei Stück
S 1	3	—	3	—	6		9	—
S 2	3	—	—	5	10		—	15
					einb.	mehrb.		
S 3	5	50	—	25	30	50	—	75
S 4	8	60	—	30	40	60	—	90
S 5	60	120	120 für über 60 Stück	120 für bis 60 Stück	120	240	—	—

Dazu ist im einzelnen folgendes zu bemerken:

1. Für einbödige Wagen.

Die Tierfrachten müssen in ein angemessenes Verhältnis zu den Eilgutfrachten gesetzt werden. Allerdings kann ein strenger Maßstab nur für die wertvollste Tiergattung, die Pferde, die schon immer am höchsten tarifierten, angelegt werden. Es ist ein durchaus billiges Verlangen, für diese Tiere bei der Aufgabe einzelner Stücke eine die Selbstkosten deckende Mindestfracht zu fordern. Da die Beförderung eilgutmäßig erfolgt und für sie ein besonderer Eisenbahnwagen bereitgestellt werden muß, im Eilgutverkehr aber für einen solchen Fall die Fracht für 2000 kg Eilstückgut als angemessenes Entgelt gilt, ist die Forderung auf Zahlung einer entsprechenden nach Stückzahlen errechneten Mindestfracht im Tierverkehr gerechtfertigt. Für Pferde wurde demnach als Mindestfracht die Fracht für 3 Stück in Vorschlag gebracht. Für die übrigen Tiergattungen mußte entsprechend ihrem geringeren Werte und der sonstigen für sie in Betracht kommenden Umstände eine höhere Stückzahl für die Erreichung einer annehmbaren Mindestfracht festgesetzt werden.

Bei gleichzeitiger Aufgabe von Tieren verschiedener Stückklassen soll mindestens die Mindestfracht für die Tiere der Sendung erhoben werden, für die sich die höchste Mindestfracht ergibt. Zur Verbilligung der Frachtkosten auch bei Aufgabe einzelner Tiere soll, wo sich das Bedürfnis zur Beförderung von Tieren — auch von Großvieh, soweit die Verladung am Zuge möglich ist — ergibt, in geringer Anzahl regelmäßig oder an bestimmten Tagen im lokalen Verkehr der einzelnen Strecken oder Bahnen, insbesondere auch für den Verkehr von und nach Märkten, Ausstellungen usw., die Beförderung in Viehsammelwagen, bei Kleinvieh, soweit möglich, auch in Stückgutkurs- oder in Gepäckwagen unter Anrechnung der Fracht für die Anzahl der verladenen Tiere, ohne Anrechnung der Fracht für eine Mindeststückzahl zugelassen werden.

2. Für mehrbödige Wagen.

Bei den Absendern besteht der Anreiz, für Kleinvieh, das sehr wohl in einem einbödigen Wagen Platz findet, unnötigerweise mehrbödige Wagen zu verlangen, namentlich im Sommer, wenn die Gefahr des Eingehens der Tiere während der Beförderung besteht. Bei den aus Lattengestellen bestehenden mehrbödigen Wagen ist diese Gefahr geringer, weil sie einen ungehinderten Durchzug der frischen Luft gestatten. Will aber der Absender dem ihm drohenden Verlust vorbeugen und sich auch für eine geringere Anzahl von Tieren von der Eisenbahn eine erhöhte Leistung durch Gestellung eines mehrbödigen Wagens sichern, so ist es billig, dafür eine angemessene höhere Fracht zu fordern.

3. Für ausschließliche Benutzung von Wagen.

Wird die ausschließliche Benutzung eines Wagens verlangt, so mußte bis jetzt gemäß § 2 der Allg. Tarifvorschriften im Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I die Ladungsfracht berechnet werden. Diese Forderung ist zu hoch. Immerhin muß bei der Gestellung eines Wagens zur ausschließlichen Benutzung, die ein Entgegenkommen gegenüber dem Verfrachter bedeutet, ein auskömmliches Entgelt verlangt werden. Als solches wurde die Fracht für die in obiger Darstellung aufgeführten Stückzahlen erachtet.

4. Anlehnung der Tierfrachten an die Frachten für Eilgut.

Die Fracht für 3 Pferde soll, wie bereits ausgeführt, der Fracht für 2000 kg Eilgut gleichkommen und die Fracht für 9 Pferde bei ausschließlicher Benutzung eines Wagens der Ladungsfracht für 5000 kg Eilgut. Mit Rücksicht auf die wirtschaftliche Bedeutung der Tiere in den Stückklassen S 2—S 4 sollen für diese nicht die vollen Eilgutfrachtsätze, sondern nur die Frachtsätze der ermäßigten Eilgutklasse zugrunde gelegt werden.

5. Staffelung der Entfernungen.

Die Anlehnung der Tierfrachten bei vorstehend angegebenen Stückzahlen an die Frachten für 2000 kg bezw. 5000 kg der vollen oder ermäßigten Eilgutklasse machte, da die Sätze dieser Klassen bis 901 km und mehr gestaffelt werden, auch die Staffelung der Tierfrachten auf die gleichen Entfernungen erforderlich. Daß der Nahverkehr dadurch mehr belastet wird, ist wirtschaftlich nicht von Bedeutung. Der Nahverkehr kann sehr wohl die verhältnismäßig höhere, in Wirklichkeit aber geringere Fracht als die auf weitere Entfernungen tragen. Eine höhere Belastung des Nahverkehrs ist auch insofern

berechtigt, als tatsächlich die Selbstkosten der Eisenbahn bei Beförderung im Nahverkehr höher sind als im Fernverkehr.

6. Abstufung der Stückzahlen.

Um ferner horizontal eine angemessene Abstufung der Tierfrachten, die in den einzelnen Klassen bei bestimmten Stückzahlen an die gegebene Fracht für 2000 kg und 5000 kg Eilgut gebunden sind, zu erreichen, mußte für die Stückklassen eine entsprechende Abstufung der Stückzahlen vorgenommen werden. Da sich durch diese Abstufung die Fracht für einzelne Tiere um so mehr verbilligt, je mehr Tiere als eine Sendung in einem Wagen zur Beförderung aufgeliefert werden, so können die nachstehend dargestellten Stufen als ein geeigneter Ansporn für die Absender angesehen werden, die Wagen möglichst auszunutzen.

c) Bildung der Einheiten.

1. Streckensätze. Die Streckensätze sind obigen Ausführungen entsprechend abgestuft nach Klassen, Anzahl und Entfernungen und nachstehend dargestellt:

Streckensatz für das Kilometer in Pfennig.

S 1 Pferde usw. Auf Entfernungen von	Stufen: — durch Anstoß — 1—3 Stück für je 1 Stück	4—9 Stück für je 1 Stück	10—15 Stück für je 1 Stück	16 und mehr Stück für je 1 Stück
1—100 km	120	32	24	16
Anstoß 101—200 „	100	31	23	15
„ 201—300 „	95	30	22	14
„ 301—400 „	90	29	21	13
„ 401—500 „	85	28,5	20	12
„ 501—600 „	80	28	19	10
„ 601—700 „	75	27,5	18	8
„ 701—800 „	70	27	17	6
„ 801—900 „	65	26,5	16	4
„ 901 und mehr km	60	26	15	2

S 2 Sonstiges Großvieh usw. Auf Entfernungen von	Stufen: — durch Anstoß — 1—5 Stück für je 1 Stück	6—10 Stück für je 1 Stück	11—15 Stück für je 1 Stück	16 und mehr Stück für je 1 Stück
1—100 km	54	18	12	8
Anstoß 101—200 „	45	17,5	11,6	7
„ 201—300 „	43	17	11,2	6
„ 301—400 „	41	16,5	10,8	5
„ 401—500 „	39	16	10,5	4,5
„ 501—600 „	37	15,5	10,2	4
„ 601—700 „	35	15	9,9	3,5
„ 701—800 „	33	14,5	9,6	3
„ 801—900 „	30	14	9,3	2,5
„ 901 und mehr km	27	13,5	9	2

S 3 Schweine über 75 kg Auf Entfernungen von	Stufen: — durch Anstoß — 1—5 Stück für je 1 Stück	6—25 Stück für je 1 Stück	26—75 Stück für je 1 Stück	76 und mehr Stück für je 5 Stück	demnach für 1 Stück
Anstoß 1—100 km	18	9	3	9	1,8
„ 101—200 „	17	8	2,9	8	1,6
„ 201—300 „	16	7	2,8	7	1,4
„ 301—400 „	15	6,5	2,7	6	1,2
„ 401—500 „	14	6,1	2,6	5	1
„ 501—600 „	13	5,7	2,5	4	0,8
„ 601—700 „	12	5,4	2,4	3	0,6
„ 701—800 „	11	5,1	2,3	2	0,4
„ 801—900 „	10	4,8	2,2	1,5	0,3
„ 901 und mehr km	9	4,5	2,1	1	0,2

Streckensatz für das Kilometer in Pfennig.

S 4 Schweine über 35—75 kg usw. Auf Entfernungen von	Stufen: — durch Anstoß — 1—10 Stück für je 1 Stück	11—30 Stück für je 1 Stück	31—90 Stück für je 1 Stück	91 und mehr Stück für je 5 Stück	demnach für 1 Stück
1—100 km	10	8	2,6	8	1,6
Anstoß 101—200 „	9,4	7,4	2,5	7	1,4
„ 201—300 „	8,8	6,8	2,4	6	1,2
„ 301—400 „	8,2	6,4	2,3	5	1
„ 401—500 „	7,6	6	2,2	4	0,8
„ 501—600 „	7	5,6	2,1	3	0,6
„ 601—700 „	6,4	5,2	2	2,5	0,5
„ 701—800 „	5,8	4,8	1,9	2	0,4
„ 801—900 „	5,4	4,4	1,8	1,5	0,3
„ 901 und mehr km	5	4	1,7	1	0,2

S 5 Ferkel usw. Auf Entfernungen von	Stufen: — durch Anstoß — 1—30 Stück für je 1 Stück	31—60 Stück für je 1 Stück	61—120 Stück für je 60 Stück	demnach für 1 Stück	121 und mehr Stück für je 60 Stück	demnach für 1 Stück
1—50 km	2	1,8	96	1,6	60	1
Anstoß 51—100 „	3,6	3	168	2,8	60	1
„ 101—200 „	2,3	2,2	120	2	54	0,9
„ 201—300 „	2,2	2,1	114	1,9	48	0,8
„ 301—400 „	2,1	2	108	1,8	42	0,7
„ 401—500 „	2	1,9	102	1,7	36	0,6
„ 501—600 „	1,9	1,8	96	1,6	30	0,5
„ 601—700 „	1,8	1,7	90	1,5	24	0,4
„ 701—800 „	1,7	1,6	78	1,3	18	0,3
„ 801—900 „	1,6	1,4	66	1,1	12	0,2
„ 901 und mehr km	1,5	1,2	54	0,9	6	0,1

L 1—L 3 Geflügel aller Art. Auf Entfernungen von	L 1 (einbödig) für 1 qm	L 2 (2—6 Böden) für 1 qm	L 3 (7 und mehr Böden) für 1 qm
1—100 km	14	18	22
Anstoß 101—200 „	13	16	20
„ 201—300 „	12	15	19
„ 301—400 „	11	14	18
„ 401—500 „	10	13,5	17
„ 501—600 „	9,5	13	16
„ 601—700 „	9	12,5	15
„ 701—800 „	8,5	12	14,5
„ 801—900 „	8	11	14
„ 901 und mehr km	7,5	10	13

2. Abfertigungsgebühren. Als Abfertigungsgebühren sind vorgesehen:

für S 1 für das Stück 4,00 ℳ
„ S 2 „ „ „ 2,40 „
„ S 3 „ „ „ 0,50 „
„ S 4 „ „ „ 0,40 „
„ S 5 „ „ „ 0,20 „

d) Einführung einer Leihgebühr für bahneigene Käfige.

Da Kleinvieh (Klassen S 3—S 5) nur in Mengen von mindestens 5, 8 und 10 Stück (oder bei Frachtzahlung für diese Mengen) zu den Sätzen des Tiertarifs abgefertigt werden soll, müssen kleinere Mengen bei den Eilgutabfertigungen aufgeliefert werden, und sie werden nur verpackt zur Beförderung angenommen. Um den Absendern dennoch die Einzelauflieferung ohne Zahlung der Mindestfracht zu ermöglichen, sollen — soweit vorrätig — bahneigene Käfige gegen Zahlung einer Leihgebühr zur Verfügung gestellt werden. Als Leihgebühr

für bahneigene Käfige wurden als angemessen erachtet: für den Käfig und je angefangene 50 km des Hinwegs 4 *M*, mindestens aber 5 *M*.

IV. Schlußfolgerungen.

Die angeführten Maßnahmen werden geeignet sein, die lange herbeigewünschte Reform (Vereinheitlichung) der Tiertarife in einer die Eisenbahnen und die Verkehrsbeteiligten befriedigenden Weise durchzuführen. Die Abfertigung aller Tiere (ausgenommen Geflügel) nach Stücksätzen birgt zwar die Schwierigkeit in sich, die in der Feststellung der Stückzahl der aufgelieferten Tiere liegt. Es muß damit gerechnet werden, daß sie nicht immer richtig angegeben wird. Es wird Sache der Eisenbahnverwaltungen sein, Unregelmäßigkeiten dieser Art nach Möglichkeit entgegenzutreten. Dieserhalb wird die Ausführungsbestimmung XI zu § 48 (9) der Eisenbahn-Verkehrsordnung derart geändert, daß der Absender die Stückzahl, Gattung und — soweit zur Frachtberechnung erforderlich — das Alter und das Gewicht der Tiere im Eilfrachtbrief anzugeben hat. Bei Abfertigung auf Beförderungsschein hat der Absender eine schriftliche Erklärung nach Vordruck abzugeben, die vorstehende Angaben enthält.

Zur Verbesserung des Nachnahmewesens.

In Nr. 52, S. 589 d. Ztg. werden zur Verbesserung des Nachnahmewesens zwei Vorschläge unterbreitet. Oberstationskontrolleur Vogel-Heidelberg schlägt die Auszahlung der „Nachnahmen nach Eingang" durch die Empfangsstation ohne Vermittlung der Versandstation unmittelbar an den Versender vor. Ein solches Verfahren erscheint mir nicht empfehlenswert. Die Versender sollen bei Sendungen mit Nachnahme nach Eingang in den Frachtbriefen unterhalb des Wortes „Interesse an der Lieferung" über und unter dem Worte „Nachnahme" einen entsprechenden handschriftlichen Vermerk (auch mit Gummistempel) anbringen, aus dem hervorgeht, ob die einzusendende Nachnahme auf Postscheckkonto oder durch Postanweisung einzuzahlen ist. Die Anbringung dieses Vermerks wird wohl in den meisten Fällen vergessen werden, und das muß zu zeitraubenden Rückfragen führen. Wenn eine solche Änderung zur Durchführung gelangen sollte, so schlägt Oberkontrolleur Vogel vor, daß für Sendungen mit und solche ohne Nachnahme besondere „Verrechnungskarten" geführt werden. Nehmen wir einmal eine Güterabfertigung mit etwa 30 bis 40 Stundungskonten an, und gehen wir davon aus, daß an einem beliebigen Tage außer dem Schalter auch alle Stundungskonten mit Nachnahmesendungen belastet würden, dann wären die Verrechnungskarten doppelt anzufertigen und im Verrechnungskartennachweis die Summen auch wieder einzeln aufzuführen und in der Tagesbilanz entweder einzeln oder summarisch einzutragen, voraus dann die Tagessummen in die Stundungskonten übertragen werden. Als eine Vereinfachung kann das nicht bezeichnet werden, vielmehr wäre es eine ungeheure Erschwerung, ganz abgesehen von dem sehr großen Mehrverbrauch an Verrechnungskarten usw. Und was sollen dann die Versandstationen mit den in den Nachnahmebüchern und Nachnahmenachweisen „offen" bleibenden Nachnahmen anfangen; wie sollen diese auf den Versandstationen „unbezahlt" bleibenden Nachnahmen behandelt werden? Darüber ist leider nichts gesagt. Wenn Herr Vogel weiter sagt, daß bei Annahmeverweigerungen und nachträglichen Verfügungen die zahlreichen Nachnahmerückrechnungen wegfallen, so ist mir dies unverständlich, denn wenn heute eine Annahmeverweigerung beim Eingang einer Nachnahmesendung ausgesprochen oder die Nachnahme auf Grund nachträglicher Verfügung zurückgezogen wird, rechnet doch im ersteren Falle, wenn das Gut einem Spediteur auf Lager gegeben wird, die Empfangsstation die auf der Sendung haftende Nachnahme nach der Versandstation zurück, und dies geschieht im letzteren Falle ohne weiteres. Die Ersparnis an Vordrucken für Nachnahmebegleitscheine würde durch den bedeutenden Mehrverbrauch an Verrechnungskarten weit überholt.

Während ich mich also mit diesem ersten Vorschlag gar nicht befreunden kann, dürfte wohl der zweite Vorschlag des Dr. Ritter-Torgau, „Beseitigung der Nachnahmen" vielen Güter- und Kassenbeamten aus der Seele gesprochen sein. Es kann der Wegfall der Wertnachnahmen als der empfehlenswerteste Weg bezeichnet werden, der sich, wie Dr. Ritter sagt, durch eine einfache Änderung der Eisenbahnverkehrsordnung leicht erreichen läßt. Gewiß würden sich die Vertreter des Handels zunächst über diesen Rückschritt entrüsten; aber auch dies würde nur kurze Zeit dauern; dann würden solche Klagen verstummen. Es ist gar nicht einzusehen, aus welchem Grunde die Eisenbahn sozusagen den Gerichtsvollzieher für die Versender machen soll. Ist solcher Weg aber nicht angängig, dann erhöhe man zum wenigsten die Nachnahmegebühren, und zwar bei Nachnahmen über 500 *M* auf 5 %. Beim Wegfall der Wertnachnahmen würde ja allerdings der Ausfall an Nachnahmegebühren sehr bedeutend sein. An deren Stelle möchte ich aber vorschlagen, daß für alle Eil- und Frachtstückgutsendungen die allgemeine Wertversicherung — unter Wegfall der Interessenversicherung — zur Einführung gelangt. Die Versender müßten also bei sämtlichen Stückgütern den Wert des Gutes im Frachtbrief angeben. Bei Entschädigungsforderungen kann der Wert des in Verlust geratenen Gutes auf Grund der Rechnungsabschriften leicht festgestellt werden. Auch die Versender, die nur ab und zu Güter aufgeben, hätten den Wert dieses Gutes anzugeben; auch dieses dürfte auf keine großen Schwierigkeiten stoßen. Ob sich die Wertangabe auch auf Wagenladungen zu erstrecken hätte, dürfte noch zu erörtern sein. Die Eisenbahnverwaltungen hätten für diese Wertversicherung eine Versicherungsgebühr einzuführen, die sich in erträglichen Grenzen halten müßte. Jedenfalls würden aber durch diese Versicherungsgebühren ganz bedeutende Summen den Reichseisenbahnen zufallen.

Oberkassenvorsteher Domsch.
Schwarzenberg Sa.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Sachverständigenbeirat beim Reichsverkehrsministerium.** Der Reichsverkehrsminister bildete den bereits in Nr. 67, S. 737 d. Ztg. erwähnten Sachverständigenbeirat für die Frage des Wiederaufbaus und der Gesundung des Eisenbahnwesens aus folgenden Herren: I. Mitglieder des Reichstags: Bauer (Neukölln), Dr. Becker (Duisburg), Breunig (Berlin), Brühl (Berlin-Karlshorst), Brunner (Berlin-Tempelhof), Deglerk (Breslau), Ersing (Karlsruhe), Klöckner (Löttringhausen), Dr. Quaatz (Essen), Dr. Reichert (Dresden), Schirmer (Pasing), v. Siemens (Siemensstadt bei Berlin). II. Mitglieder des Vorläufigen Reichswirtschaftsrats: A. Arbeitgebervertreter: Dr. v. Schorlemer (Lieser), Deutsch (Berlin), Dr. Schmitz (Duisburg), Levinsohn (Berlin). B. Arbeitnehmervertreter: Scheffel (Berlin-Lichtenberg), Klinger (Berlin), Czieslik (Berlin), Röhr (Berlin-Schöneberg), Vertreter der Gruppen VII bis X: Rothmeyer (München), Dahl (Berlin), Dr. Langen (Berlin), Dr. Rathenau (Berlin). III. Vom Herrn Minister berufene Mitglieder: Dr. Frentzel (Berlin), Dr. Kirchhoff (Berlin-Grunewald), Dr. Keinath (Berlin), Petzet (Bremen), Dr. Ravené (Berlin), Dr.-Ing. Sorge (Berlin-Nikolassee), v. Stauß (Berlin-Dahlem), Urbig (Berlin), Vögler (Dortmund), Dr.-Ing. Wienecke (Berlin), vier Mitglieder der Personalvertretung beim Reichsverkehrsministerium.

— **Viehverschiebungen.** Der Überwachungsausschuß für Fleischeinfuhr hat sich in seinen letzten Sitzungen mit der Frage der Viehverschiebungen aus Deutschland befaßt. Der im Ausschuß vertretene Bund der Viehhändler Deutschlands hat berichtet, daß trotz der von ihm getroffenen Maßnahmen Tiere aus Bayern nach Böhmen verbracht werden. Aus der Rheinprovinz soll Vieh nach Belgien, Holland und Luxemburg, ebenso nach dem Saargebiet verschoben werden. Aus dem früheren Fürstentum Birkenfeld geht ebenfalls Vieh nach dem Saarstaat, auch werden nach den ehemaligen Reichslanden aus den süddeutschen Staaten (Baden, Pfalz) Viehtransporte geleitet. Teilweise sollen die Verschiebungen

durch die Eisenbahn und auf dem Seewege, zum größten Teile jedoch auf dem Landwege über die grüne Grenze erfolgen. Der Überwachungsausschuß ist bei dem Minister für Ernährung und Landwirtschaft vorstellig geworden und hat ihn ersucht, mit allen zu Gebote stehenden Mitteln dieses verbrecherische Unwesen zu bekämpfen. Es hat ferner eine Besprechung mit dem Reichsbeauftragten für die Überwachung der Ein- und Ausfuhr und dem Transportarbeiter- und Eisenbahnerverband im Überwachungsausschuß stattgefunden. Der Transportarbeiterverband hat bereits einen Aufruf an seine Mitglieder und an die Hafenarbeiter erlassen, in dem diese aufgefordert werden, Viehtransporte nach dem Ausland nicht zu verladen. Die Eisenbahner haben ebenfalls ihre Mitwirkung bei der Verhinderung der Verschiebung von Vieh nach dem Auslande zugesagt. Es wird demnächst eine Besprechung über die Frage stattfinden, zu der sämtliche für die Bekämpfung der Verschiebung in Frage kommenden Kreise und Organisationen hinzugezogen werden. Es steht zu erwarten, daß die begrüßenswerten Bemühungen des Überwachungsausschusses für Fleischeinfuhr baldigen Erfolg zeitigen werden.

— **Der Kleinbahnerstreik in Pommern.** Die Angestellten der pommerschen Kleinbahnen hatten vor etwa vier Wochen neue Lohnforderungen gestellt und im Falle der Nichtbewilligung mit dem Streik gedroht. Im Oberpräsidium haben darauf Vermittlungsverhandlungen stattgefunden, die jedoch zu keinem Ergebnis führten. In einer am 22. Oktober in Stettin abgehaltenen Versammlung der Arbeiter und Angestellten der pommerschen Kleinbahnen wurde mit Mehrheit beschlossen, in den Streik zu treten. Trotzdem haben sich diesem Beschluß nach den bisher vorliegenden Meldungen nicht sämtliche Angestellte gefügt. Die Zahl der stillgelegten Bahnen beträgt 15, die übrigen Kleinbahnen arbeiteten, nachdem Sonderverhandlungen entweder schon abgeschlossen oder wenigstens eingeleitet sind. Gemäß den eingegangenen Nachrichten ruhen in Vorpommern alle Kleinbahnbetriebe, außer der Anklamer und der Greifswald-Wolgaster Bahn. In Mittelpommern verkehren alle Bahnen, abgesehen von den Greifenhagener Kreisbahnen. In Hinterpommern liegen die Bahnen still, ausgenommen die Schlawer Kleinbahn.

— **Speisewagen im Winter.** Der Winterfahrplan bringt auch hinsichtlich der Beförderung der Speisewagen in den Schnellzügen eine Reihe von Änderungen und Verbesserungen, die von den Reisenden sicherlich begrüßt werden. Neu aufgenommen wurde der Speisewagenverkehr zwischen Berlin und Hirschberg bzw. Breslau in den Schnellzügen D 191 und D 114, dem einzigen Schnellzugspaare auf der Strecke Berlin-Görlitz. Der Speisewagen in den Schnellzügen D 3 und D 4, die zwischen Berlin und Königsberg verkehren, läuft im Zug nach und von Stargard. Die Schnellzüge D 32 und D 33 führen Speisewagen nach und von Stuttgart. Auf der Strecke Berlin-Hannover-Köln sind im Speisewagenverkehr folgende Änderungen zu verzeichnen: Die Schnellzüge D 30 und D 29 führen die Wagen bis Köln, die Züge 41 und D 40 nur bis Hannover, und der Speisewagen zwischen Berlin und Norddeich in den Zügen D 105 und D 106 verkehrt nur noch zwischen Berlin und Wilhelmshaven, und zwar in den Zügen D 103 und D 106 nach dem Lehrter Bahnhof.

— **Eisenbahnunglück bei Zehlendorf.** Am 26. Oktober gegen 9½ Uhr vormittags ereignete sich auf der Strecke Berlin-Potsdam der Potsdamer Stammbahn in der Nähe des Bahnhofs Zehlendorf-Mitte ein schweres Eisenbahnunglück. Ein Arbeitszug, bestehend aus einer Lokomotive und einem Wagen, fuhr auf einen auf der Strecke haltenden Vorortzug auf. Die beiden letzten Wagen des Vorortzuges wurden durch den Anprall aus den Schienen gehoben und zertrümmert. Hierbei wurden drei Personen, Fahrgäste des Vorortzuges, getötet. Mehrere Fahrgäste erlitten Verletzungen; außer einer Reihe Leichtverletzter wurde auch ein Schwerverletzter aus den Trümmern geborgen.

Über die näheren Einzelheiten des Unglücks ist noch folgendes zu berichten: Der um 9 Uhr 5 Min. vom Potsdamer Hauptbahnhof in Berlin fahrende Vorortzug nach Werder erlitt, nachdem er den Bahnhof Zehlendorf-Mitte zur fahrplanmäßigen Zeit durchfahren hatte, einen Defekt am Bremsschlauch. Der Führer des Zuges sah sich aus diesem Grunde gezwungen, kurz vor ½10 Uhr dicht hinter der Kreuzung der Stamm- und Wannseebahngleise zu halten, um die leichte Ausbesserung vorzunehmen. Es herrschte dichter Nebel, der das Erkennen der Signale sehr erschwerte. Kaum hatte das Zugpersonal den Zug verlassen, als ein irrtümlich abgelassener Arbeitszug aus der Richtung Zehlendorf heranbrauste und mit großer Gewalt auf den haltenden Personenzug auffuhr. Die beiden letzten Wagen des Vorortzuges, die dicht gefüllt mit Reisenden waren, wurden bei der Wucht des Zusammenpralls aus den Gleisen gehoben und förmlich zusammengepreßt. Der Betrieb konnte eingleisig aufrechterhalten werden; der volle Verkehr wurde nachmittags wieder aufgenommen.

— **Verzögerungen im Kartoffelversand.** Wie der Handelskammer zu Berlin von der Eisenbahndirektion Stettin mitgeteilt worden ist, werden die für den Kartoffelversand erforderlichen Wagen durch die Verlader selbst bestellt und auch verladen, während die zugehörigen Frachtbriefe von den Käufern (Kommissionären, Händlern usw.) geliefert werden. Leider werden die Frachtbriefe der Güterabfertigung vielfach so spät oder erst nach Prüfung der verladenen Kartoffeln auf ihre vertragsmäßige Beschaffenheit übermittelt, daß die mit den Kartoffeln beladenen Wagen mitunter bis zu 5 Tagen auf den Versandstationen stehen bleiben und dadurch unnützerweise dem Verkehr entzogen werden. Die Folgen dieses Mißstandes machen sich beim Kartoffelversand selbst sehr störend bemerkbar, weshalb die Handelskammer im Interesse der Gesamtheit der Bevölkerung die beteiligten Handels- und Verfrachterkreise dringend ersucht hat, schon bei der Bestellung der Wagen die erforderlichen Frachtbriefe mit vorzulegen, damit der Abtransport der Kartoffeln keine Stockungen erleidet.

— **Der Flugpostdienst** zwischen Holland und England – Strecke Amsterdam-London — wird mit Ablauf des Oktober aufgehoben. Im Anschluß hieran wird gleichzeitig der Flugpostverkehr Amsterdam-Bremen-Hamburg-Kopenhagen und Berlin-Warnemünde-Malmö-Kopenhagen für die Wintermonate eingestellt. Die Wiedereröffnung dieser beiden Strecken ist auf den 1. März 1921 festgesetzt. Voraussichtlich werden bis dahin die Bordgeräte, namentlich die Navigationsinstrumente der Flugzeuge so vervollkommnet sein, daß eine nochmalige Unterbrechung der Flüge auch in der ungünstigeren Jahreszeit nicht mehr notwendig werden wird. Die Flugpostverbindung Berlin-Bremen bleibt noch bestehen.

— **Die Einweihung der Großstation Nauen** fand am 29. September in Gegenwart des Reichspräsidenten, der Vertreter zahlreicher deutscher Behöden, ausländischer Gesandtschaften und eines großen Kreises von Vertretern der in- und ausländischen Presse und von wissenschaftlichen Instituten statt. Wie das Zentralblatt der Bauverwaltung berichtet, wurde der Grundstein für die funkentelegraphische Anlage bei Nauen im Jahre 1906 gelegt. Die darauf folgenden sechs Jahre hindurch arbeitete Nauen fast ausschließlich als Versuchsanstalt, d. h. ohne regelmäßigen Dienst. Vom Jahre 1912 ab dagegen wurde Nauen ein für das Deutsche Reich immer unentbehrlicheres Nachrichteninstrument. Seine Pünktlichkeit beim Aussenden von Nachrichten „an Alle“ und bei seinem Zeitungsdienst ist im Laufe der Jahre bei sämtlichen Empfangsanlagen der ganzen Welt immer mehr sprichwörtlich geworden. Zur verabredeten Sekunde setzten stets und unter allen Umständen mit der vorher mitgeteilten Welle die Nauen-Telegramme ein. Von Jahr zu Jahr stieg die Reichweite und damit die Zahl der aufnehmenden Stationen auf der Erde. Die Nauen-Zeichen können heute selbst im südlichen Weltmeer, fast genau auf dem Gegenpol, wahrgenommen werden.

Diese gewaltige Steigerung der Reichweite wurde einerseits durch grundlegende Verbesserungen des Systems zur Erzeugung der Schwingungen, anderseits durch dauernde Steigerung der ausgesandten Leistungen erreicht. Vom Funkensender ging man zur Telefunken-Hochfrequenzmaschinenanordnung über, von einem Antennenturm von 100 m zu fast einem Dutzend Türmen bis zu 260 m Höhe. Trotz aller Veränderungen, trotz der fast ununterbrochen laufenden Bauarbeiten ist bis heute der regelmäßige Dienst Nauens niemals unterbrochen worden.

Die Bedeutung der jetzt eröffneten neuen Funkanlage Nauen liegt hauptsächlich im A m e r i k a v e r k e h r. Eine vor dem Kriege in Sayville errichtete Gegenstation wurde während des Krieges von der Regierung der Vereinigten Staaten beschlagnahmt. Nach dem Waffenstillstand trat zunächst die Regierungsstation Anapolis in den Gegendienst zu Nauen und vor einigen Wochen die amerikanische Marconistation Marion. Zwischen beiden Ländern ist jetzt ein Duplexverkehr eingerichtet, so daß gleichzeitig die Telegramme von Amerika und Deutschland hinüberlaufen. Die entsprechende Empfangsanlage für die amerikanische von Marion getrennte Gebestation befindet sich in Geltow bei Potsdam und steht durch Drahttelegraphen mit dem Sender in engster Verbindung. Wenn auch heute der tägliche Telegrammverkehr noch nicht ganz 10 000 Worte erreicht hat, so ist dies durch gewisse Betriebsschwierigkeiten, aber nicht durch solche technischer Art begründet. Die Sendeleistung von Nauen kann heute für einen 24 stündigen Betrieb bequem auf 25 000 Worte gebracht werden, ohne daß hierzu Schnelltelegraphie in Anwendung kommt. Technisch ist auch die Aufgabe der

Schnelltelegraphie gelöst, jedoch eilt die technische Leistungsfähigkeit augenblicklich noch den praktischen Bedürfnissen voraus. Neben dem Amerikadienst kann Nauen heute schon gleichzeitig nach jeder Richtung hin auf fast dieselbe Entfernung einen vom Amerikadienst unabhängigen Sendeverkehr unterhalten.

Die Sendeanlage besteht aus zwei Hochfrequenzmaschinen von je rd. 500 kW und einer kleineren von rd. 200 kW, den dazugehörigen Periodentransformatoren und zwei vollkommen von einander unabhängigen Antennen. Die gesamte Anlage, insbesondere die Hochfrequenzmaschine, hat die gleiche Betriebssicherheit wie eine normale Lichtanlage und ermöglicht daher einen 24stündigen durchlaufenden Telegraphendienst. Falls die Antennenanlagen noch erweitert werden, reichen die technischen Mittel dazu aus, um neben zwei gleichzeitig und unabhängig voneinander arbeitenden Amerikalinien auch noch eine solche nach Südamerika zu betreiben. Auch dieser Plan wird in absehbarer Zeit verwirklicht werden, da inzwischen eine Gesellschaft zum Bau einer Großstation in Buenos Aires gegründet worden ist.

Österreich.

— **Eisenbahntarifbesprechungen in Wien über den Triester Verkehr.** Die Südbahn hat für den 28. Oktober eine Tarifsitzung nach Wien einberufen, an der Vertreter der italienischen, österreichischen, tschechoslowakischen und südslawischen Staatsbahnen teilnehmen. Den Gegenstand der Beratungen bildet die Erstellung direkter vereinigter Bahn- und Seetarife für den Verkehr von den Adriahäfen und namentlich von Triest nach dem Hinterland. Die Tarife sollen in der Weise festgelegt werden, daß Triest gegenüber Hamburg und den übrigen Nordseehäfen wettbewerbsfähig bleibt. Die Anregung zu der Zusammenkunft ist von der Abteilung des nach der Grazer Tarifkonferenz gebildeten ständigen Tarifausschusses ausgegangen. Die Südbahn hat dann im Hinblick auf ihre in Frage kommenden Interessen die Sitzung einberufen.

— **Fahrplanänderung bei den Schnellzügen Wien-Paris und Wien-Ostende.** Seit 24. Oktober d. J. verkehren der Luxuszug Wien-München-Paris und der Schnellzug (D-Zug) Wien-Köln-Ostende (mit Anschluß über Dover nach London) nach folgendem geänderten Fahrplan, und zwar bisher dreimal wöchentlich: Luxuszug Wien-München-Paris. Wien-Westbahnhof jeden Dienstag, Donnerstag, Sonnabend ab 7 Uhr 30 Min. früh, Salzburg an 1 Uhr 55 Min., München an 5 Uhr 27 Min. nachmittags, Paris Ostbahnhof Mittwoch, Freitag, Sonntag an 10 Uhr 30 Min. vormittags. Gegenrichtung Paris-Ostbahnhof jeden Dienstag, Donnerstag, Sonnabend ab 5 Uhr 30 Min. nachmittags, München Mittwoch, Freitag, Sonntag ab 12 Uhr 43 Min. nachmittags, Salzburg ab 4 Uhr 5 Min., Wien-Westbahnhof Mittwoch, Freitag, Sonntag an 10 Uhr 30 Min. abends. Schnellzug Wien-Köln-Ostende. Wien-Westbahnhof jeden Dienstag, Donnerstag, Sonnabend ab 8 Uhr 25 Min. vormittags, Linz an 12 Uhr 2 Min. nachmittags, Passau an 2 Uhr nachmittags, Nürnberg an 6 Uhr 52 Min. abends, Ostende Mittwoch, Freitag, Sonntag an 1 Uhr 45 Min. nachmittags, London an 9 Uhr abends. Gegenrichtung London Dienstag, Donnerstag, Sonnabend ab 8 Uhr 45 Min. vormittags, Ostende ab 3 Uhr 47 Min. nachmittags, Nürnberg Mittwoch, Freitag, Sonntag ab 12 Uhr 9 Min. nachmittags, Passau ab 5 Uhr 30 Min. nachmittags, Linz ab 7 Uhr 28 Min. abends, Wien-Westbahnhof Mittwoch, Freitag, Sonntag an 10 Uhr 55 Min. abends. Außerdem war der Schnellzug Wien-Köln-Ostende ab Wien-Westbahnhof ausnahmsweise auch am Sonntag, 24. Oktober, abgelassen worden. Zwischen Ostende und Nürnberg verkehren diese Schnellzüge täglich, sie finden in Köln Anschluß nach und von Holland: Amsterdam an 12 Uhr 46 Min. nachmittags, Haag an 1 Uhr 55 Min. nachmittags, zurück Haag ab 4 Uhr 25 Min. nachmittags, Amsterdam ab 5 Uhr 38 Min. nachmittags.

— **Neue Schnellzüge Wien-Bozen-Meran.** Von der Betriebsdirektion der Südbahn wird mitgeteilt: Ab 2. November werden die Schnellzüge D 1109 (Wien-Südbahnhof ab jeden Dienstag und Freitag um 9 Uhr 20 Min. abends) und D 1110 (Wien-Südbahnhof an jeden Dienstag und Freitag um 7 Uhr 5 Min. früh) schnellzugsmäßige Fortsetzung nach und von Bozen und Meran finden. Die Ankunft erfolgt jeden Mittwoch und Sonnabend in Bozen um 2 Uhr 50 Min., in Meran um 4 Uhr nachmittags; in der Gegenrichtung findet die Abfahrt jeden Montag und Donnerstag von Meran um 12 Uhr 5 Min., von Bozen um 1 Uhr 10 Min. nachmittags statt. Die Gesamtfahrdauer wird demnach in der Richtung von Wien nur 18 Stunden 40 Minuten, in der Gegenrichtung 19 Stunden betragen, und da bei diesen Schnellzügen zwischen Wien und Meran durchlaufende (durchwegs vierachsige) Wagen I. bis III. Klasse und auch ein internationaler Schlafwagen geführt werden, stehen die beiden Züge den im Verkehre zwischen Wien und Südtirol bestandenen besten und kürzesten Zugverbindungen der Vorkriegszeit nicht nach und bieten daher den Besuchern der Winterkurorte Bozen und Meran eine äußerst rasche und bequeme Reisegelegenheit.

— **Flugverkehr München-Wien.** Am 20. Oktober d. J. abends wurde die Luftlinie München-Wien dem Verkehr übergeben, nachdem durch das Eingreifen des österreichischen Staatsamtes für Verkehrswesen die Schlußverhandlungen in Anwesenheit des Erbauers von Flugzeugen, Generaldirektors Rumpler, zu einem guten Ergebnisse gelangt waren.

Die abgelassenen drei Rumpler-Fahrzeuge sind auf der Fahrt von München nach Wien von der Interalliierten Luftschiffahrts-Kontrollkommission unter Berufung auf den Friedensvertrag in Aspern vorläufig unter Sperre genommen worden. Die Kommission vertritt den Standpunkt, daß alle Flüge über österreichisches Gebiet von ihrer vorgängigen Zustimmung abhängen, und daß auch von der Entente-Kontrollkommission in Deutschland keine Verständigung nach Wien gelangt sei, daß dieser Flug nach Österreich gestattet werde. Nach dem Wortlaut des Friedensvertrages konnte dieses Einschreiten allerdings erfolgen, aber bei der vollständig unmilitärischen Art der Unternehmung, die nur der Besserung der Verkehrsbeziehungen dienen soll, unter denen Österreich so schwer leidet, ist es nicht verständlich, warum auf dieser buchstäblichen Auslegung des Vertrages beharrt wird.

— **Ferdinands-Nordbahn.** Wie die Prager „Bohemia" meldet, wird die Ferdinands-Nordbahn den Sitz ihrer Generaldirektion nicht, wie früher angenommen wurde, nach Mährisch-Ostrau, sondern nach Prag verlegen.

— **Personalnachrichten.** Den ständigen Berichterstattern des Österreichischen Verkehrsverbandes Fedor Gerényi, Generalsekretär des Landesverbandes für Wien und Niederösterreich, und Dr. jur. et phil. Heinrich Rohn, Sekretär des Landesverkehrsrates in Tirol, ist der Titel eines Regierungsrates mit Nachsicht der Taxe verliehen worden.

Südslawisches Gebiet.

— **Donau-Adria-Bahn.** Nach Belgrader Mitteilungen soll nun der Bau dieser, Serbien mit der Adria verbindenden Bahn ernstlich erwogen werden. Finanzminister Stojanowitsch bereiste kürzlich die verschiedenen, für die Anlage eines großen Handelshafens geeigneten Küstenstädte Süddalmatiens und soll sich für Cattaro mit seiner wirklichen idealen Bucht als Endpunkt der neuen Linie entschieden haben. Diese soll von Belgrad längs der Save über Obrenovatz und Schabatz längs der Drina nach Bosnien bis Visegrad geführt werden. Von dort soll mittels eines 10 km langen Tunnels das Gebirge unterfahren und Cattaro erreicht werden. Das bisher abseits vom Verkehr gelegene Drinatal ist nicht ohne Bedeutung, und die nähere Verbindung Südslawiens mit der Adria wäre, da die bestehende Verbindung über Vinkovce-Brod und die zum Teil schmalspurigen bosnisch-herzegowinischen Bahnen nicht ausreichen, wohl geeignet, der Ausfuhr von Rohstoffen neue Absatzgebiete zu sichern. Kurz wird die Linie, wenn sie der kurvenreichen Drina folgt, nicht, sie hat aber dafür die Möglichkeit günstigerer Entwicklung. Vorerst dürfte wohl erst die Drinalinie bis Visegrad ausgeführt werden, von wo eine Verbindung über Sarajewo-Metkovic zum Meere schon besteht. Ragusa ist aber im Besitze Italiens, und aus politischen und besonders militärischen Gründen wird die Tunnelverbindung nach Cattaro zur Ausführung gelangen und dadurch auch das direkte Hinterland dem Verkehr erschlossen werden.

L. R.

Uebrige europäische Länder.

— **Achtstundentag in Belgien.** Eine durch die Gewerkschaften der Eisenbahner-, der Post-, Fernsprech- und Telegraphenangestellten einberufene Versammlung hat einstimmig eine Entschließung angenommen, in der die Annahme des Achtstundentages durch den Senat verlangt wird, widrigenfalls das Personal in den Streik treten würde.

— **Internationale Fahrplankonferenz in Bern.** Am 1. Dezember d. J. beginnt in Bern wieder eine internationale Fahrplankonferenz, wozu die Einladungen von der Generaldirektion

der Bundesbahnen ausgegangen sind. Auf dieser Konferenz sollen die internationalen Zugverbindungen, Verkehrsverbesserungen und die internationalen Anschlüsse im Sommerfahrplan für 1921 behandelt werden. Die meisten eingeladenen Staaten und Bahnverwaltungen haben, wie wir hören, bereits das Erscheinen ihrer Vertreter zugesagt, und manch haben dabei ihre Genugtuung darüber bekundet, daß die internationalen Fahrplankonferenzen, die vor dem Krie regelmäßig stattgefunden haben, nun wieder aufgenomme worden sind.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Vom 24. Oktober 1920 ab haben die an der Bahnstrecke Leipzig-Saalfeld (Saale) belegenen Bahnhöfe Gera (Reuß) Pr. Stb. und Zwötzen Pr. Stb. die Bezeichnung „Gera (Reuß) Hbf." und „Zwötzen West" erhalten.

Vereinskilometerzeiger.

Zum Vereinskilometerzeiger Nr. 110 (Dänische Eisenbahnen) ist der Nachtrag I erschienen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. V 167 vom 18. Oktober 1920 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 26. Oktober d. J.);

Nr. IV 111 vom 20. Oktober 1920 an die Vereinsverwaltungen die im III. Vierteljahr 1920 zahlpflichtige Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben, betreffend Kosten fü Bekanntmachungen in der Vereinszeitung (abgesandt am 27. Oktober d. J.);

Nr. I 145 vom 22. Oktober 1920 an das Österreichische Staatsamt für Verkehrswesen, die Königl. Ungarischen Staatsbahnen die Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Südbahngesellschaft Buschtěhrader Eisenbahn, das Reichsverkehrsministerium Zweigstelle Bayern, die Eisenbahn-Generaldirektion Dresde und die Eisenbahndirektion Berlin, betreffend die Zahlungsstockungen bei der Vereinsabrechnung (abgesandt am 27. Oktober d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 25. Oktober wird der rechts der Bahnstrecke Köln-Troisdorf zwischen den Stationen Köln-Kalk und Porz-Urbach neuerrichtete Haltepunkt Gremberg für den Personenverkehr eröffnet werden.

Die Entfernungen betragen:
zwischen Gremberg und Porz-Urbach 2,54 km,
zwischen Gremberg und Köln-Kalk 4,63 km.

Zur Bedienung des neuen Haltepunktes werden zunächst folgende Züge anhalten:

a) in der Richtung von Porz-Urbach nach Gremberg die Züge Nr. 629, 1019, 633, 645, 635, 1007, 1009, 1013, 641;

b) in der Richtung von Köln-Kalk nach Gremberg die Züge Nr. 1004, 630, 642, 632, 1006, 1008, 1010, 636, 1012, 638, 1018, 1016, 1020, 1636.

Köln, den 21. Oktober 1920. (1005)
Eisenbahndirektion.

Am 24. Oktober d. J. wird der an der Bahnstrecke Friedrichsgrube-Tichau zwischen Lazisk und Orzescher-Chaussee neuerrichtete Haltepunkt Prinzengrube für den Personenverkehr eröffnet werden.

Die Entfernungen betragen zwischen:
Lazisk und Prinzengrube = 2,15 km.
Orzescher-Chaussee und Prinzengrube = 4,96 km. (1011)

Kattowitz, den 23. Oktober 1920.
Eisenbahndirektion.

2. Betriebseinstellung.

Mit Wirkung vom 25. Oktober d. J. wird der Betrieb auf der Strecke Orschweier-Rheinufer der Nebenbahn Rhein-Ettenheimmünster eingestellt. Vom genannten Tage ab dürfen nach den Stationen Grafenhausen, Kappel (Rhein) und Rheinufer Abfertigungen im Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr nicht mehr vorgenommen werden. Für die geschlossenen Stationen kommt Orschweier als nächstliegende Station in Frage. (1010)

Berlin, den 22. Oktober 1920.
Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft, Actiengesellschaft.

3. Verkehrswiederaufnahme.

Der normale Betriebsdienst ist auf den Strecken unserer Gesellschaft am 1. September 1920 wieder aufgenommen worden.

Luxemburg, den 25. Oktober 1920.
Die Direktion (1008)
der Prinz-Heinrich-Eisenbahn.

4. Güterverkehr.

Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft. Binnentarif für die hessischen Nebenbahnen im Privatbetrieb.

Am 28. Oktober l. J. werden die im Nachtrag VII aufgeführten Frachtzuschläge im Güterverkehr aufgehoben und durch folgende ersetzt:
321 ₰ in den Eil-Stückgutklassen,
161 ₰ in den gewöhnl. Stückgutklassen,
36 ₰ in der Wagenladungsklasse für Kohlen, Koks usw.,
38 ₰ in den übrigen Wagenladungsklassen
für je 100 kg.

Das sofortige Inkrafttreten der Erhöhungen ist gemäß § 6 EVO. genehmigt.

Darmstadt, am 25. Oktober 1920.
Die Direktion. (1007)

Internationaler Tarifverband; Eisenbahngütertarif. Teil I, Abteilung B, vom 1. Juli 1918.

Aufhebung des Tarifs.

Mit dem 1. Januar 1921 tritt der Eisenbahngütertarif, Teil I, Abteilung B, für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits, gültig vom 1. Juli 1918 — vorläufig ohne Ersatz — außer Kraft. (1004)

Berlin-Wien, den 22. Oktober 1920.
Eisenbahndirektion Berlin — Österreichische Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Badisch-Württembergischer Güterverkehr.

Auf den 30. Oktober 1920 werden die württembergischen Stationen Heubach b. Gmünd und Bronnen bei Laupheim in den Tarif einbezogen. Näheres in unserem Tarifanzeiger. (1013

Karlsruhe, den 25. Oktober 1920.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. November 192 werden die Stationen Heubach b. Gmünd württb. Staatsbahn und Neuenstad (Kocher) — OK Zu — der Württb. Eisenbahn-Gesellschaft in den Tarif aufgenommen. Näheres im Gemeinsame Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Ferner erhält die Station Brenschelbach (Pfalz) den weiteren Zusatz „Bes"

Hannover, d. 26. Oktober 1920. (1012
Eisenbahndirektion Hannover 8 V 10/144 vom 25. 10. 1920.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr. Gemeinsames Heft.

Mit sofortiger Gültigkeit wird be Magerviehhof die Zuschlagsfracht fü nach Ladungssätzen abgefertigte Sendungen auf 10 *M* erhöht. Ferner werden die Stationen Biesenrode, Friesdorf Groß Partsch, Klostermansfeld, Leimbach-Mansfeld, Rosengarten (Ostpr.) und Wippra in den Tarif einbezogen Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemalig Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 26. Oktober 1920. (1014)
Eisenbahn-Generaldirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1920 soweit nicht im Tarif ein anderer Zeitpunkt angegeben ist, werden folgende Nachträge herausgegeben:

1. Zu Heft B I (Teilhefte B I 11, 12 13, 15, 16, 18, 21 und 22) Nachtrag 12 Preis für die Gesamtausgabe 1,00 *M* für jedes Einzelheft 10 ₰.

2. Zu Heft B II (Teilhefte B II 1—64) Nachtrag 12. Preis für die Gesamtausgabe 12 *M*, für die Einzelhefte

B II 27 2,00 *M*, B II 51 30 *ℛ*, B II 52 3,00 *M*, B II 62 2,50 *M*, für die übrigen Einzelhefte je 20 *ℛ*.

Die Nachträge enthalten neben bereits veröffentlichten Änderungen und Ergänzungen

a) Änderungen und Ergänzungen infolge Einführung neuer Grenzpunkte gegen Belgien und Elsaß-Lothringen sowie Übergang der Kreise Eupen und Malmedy an Belgien,
b) Änderungen und Ergänzungen infolge Eröffnung der Neubaustrecke Weidhausen (S. Cobg.)-Neustadt (S. Cobg.),
c) Ergänzungen infolge Eröffnung der Neubaustrecke Mansfeld-Wippra,
d) Neue Stationen,
e) Sonstige Änderungen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, 25. Oktober 1920. (1006)
Eisenbahndirektion.

Gemeinsamer Binnentarif für die Bregtalbahn, Kaiserstuhlbahn und Zell-Todtnauer Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember l. J. erhöhen sich die auf Seite 3 Nachtrag IX ersichtlichen Umladegebühren in Zell (Wiesental)

zu a) im Verkehr nach und von der Spinnerei Atzenbach auf 40 *ℛ* für 100 kg, im Verkehr mit den übrigen Stationen der Zell-Todtnauer Eisenbahn auf 50 *ℛ* für 100 kg,
zu b) und c) auf 40 *ℛ* für 100 kg.

Die Abweichung vom § 6 EVO. ist genehmigt.

Die vorstehenden Umladegebühren gelten auch im Wechselverkehr der Zell-Todtnauer Eisenbahn mit anderen Bahnen. (1007)

Darmstadt, am 25. Oktober 1920.
Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

Deutsche Eisenbahn-Güter-, Tier-, Personen- und Gepäcktarife, Teil I, Deutsche Eisenbahn-Güter- und Tiertarife, Teile II.

Am 1. Dezember 1920 werden in den Tarifteilen I in Kraft treten:

a) ein Nachtrag VII zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil I, Abteilung A vom 1. Mai 1917 (Preis 0,20 *M*);
b) ein neuer Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B, nebst Erläuterungen und Entscheidungen (Preis 15 *M*). Hierdurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. April 1918 nebst Sachverzeichnis und Nachträgen I—III aufgehoben.
c) ein neuer Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I (Preis 1,40 *M*). Hierdurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. April 1913 nebst Nachträgen I—IX aufgehoben.
d) ein Nachtrag IV zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I (Preis 0,15 *M*).

Diese neuen Tarife und Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung nebst Ausführungsbestimmungen sowie der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, der Allgemeinen Tarifvorschriften für den Güter- und Tierverkehr und der Gütereinteilung (Güterklassifikation) nebst Nebengebührentarif. Es treten dadurch neben Frachtermäßigungen und anderen Vergünstigungen im Güter-, Tier-, Personen- und Gepäckverkehr auch Verkehrserschwerungen und Tariferhöhungen ein. Insbesondere ist, den jetzigen veränderten Zeitverhältnissen entsprechend, im Güterverkehr das Tarifschema, das auch durch Einführung einer neuen Klasse E für geringwertige Massengüter erweitert wurde, völlig umgestaltet und wegen der gestiegenen Warenpreise usw. die Tarifierung vieler Güter neu geregelt worden. Auch im Tierverkehr kommen bedeutende Änderungen. Die Fracht wird nicht mehr wie bisher, je nachdem sie sich billiger stellte, nach Stück- oder Ladungssätzen, sondern mit Ausnahme von lebendem Geflügel nur noch nach Stücksätzen berechnet. Lebendes Geflügel wird nur noch nach Ladungssätzen berechnet.

Für den Güterverkehr werden in den Teilen II infolge der Änderungen im deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B folgende Tarifhefte neu ausgegeben:

a) das Heft Tfv. 200 C Ia (Frachtsatzzeiger), Preis 1,80 *M*, unter Aufhebung des Heftes Tfv. 200 C I a (Allgemeine Kilometertariftafeln) vom 1. Oktober 1919;
b) das Heft Tfv. 5 C II (Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Ausnahmetarife), Preis 1,60 *M*, unter Aufhebung des Heftes 5 C II vom 1. Juli 1920;
c) das Heft Tfv. 200 C II (Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander, Ausnahmetarife), Preis 0,80 *M*, unter Aufhebung des bisherigen Heftes vom 1. Juli 1920.

Ferner werden das Gemeinsame Heft A (Tfv. 200) für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander und den Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, das Heft Tfv. 200 C Ib (Stationstariftafeln usw.) sowie die einzelnen Binnen- und Wechseltarife durch Nachträge oder Bekanntmachungen im Tarif- und Verkehrsanzeiger ergänzt oder geändert.

In den Heften zu b) und c) fallen die Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif), 2a für Torfstreu, 4 für Düngekalk und 5d für Erde fort. Die Anwendungsbedingungen und Warenverzeichnisse werden teilweise geändert, insbesondere gelten für die Ausnutzung des Ladegewichts bei den Ausnahmetarifen die Bestimmungen des Teils I. Bei den Frachtsätzen wird die prozentuale Erhöhung der Frachtsätze durch eine prozentuale Erhöhung der Einheitssätze ersetzt. Hierdurch ergeben sich geringe Erhöhungen oder Ermäßigungen.

Für den Tierverkehr, Teil II erscheint neu ein Anhang zu den Teilen II (Tfv. 1504a, Preis 15,00 *M*). Er enthält für Entfernungen bis 1000 km ausgerechnete Frachtsätze und für weitere Entfernungen Anstoßfrachten für die Stückklassen S 1 bis S 5 sowie Ladungssätze für das qm für die Ladungsklassen L 1 bis L 3 (lebendes Geflügel) bis 1500 km, für weitere Entfernungen Anstoßsätze. Für den Staats- und Privatbahn-Tierverkehr (Tfv. 1504) und für die übrigen deutschen Tiertarife werden die mit der Neuausgabe des Teiles I und des Tierfrachtzeigers zusammenhängenden Änderungen durch Nachträge oder Tarifanzeigerverfügungen bekanntgegeben.

Über die Tarifreform und die sonstigen Änderungen geben die Verkehrsbüros der deutschen Eisenbahnverwaltungen Auskunft.

Die Änderungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß den Vorschriften des § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung und die verkürzte Veröffentlichungsfrist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 a. a. O. (R. G. Bl. 1914, S. 455) genehmigt.

Die neuen Drucksachen können etwa vom 15. November 1920 ab von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin vom Auskunftsbüro (Bahnhof Alexanderplatz), käuflich bezogen werden.

Berlin, den 27. Oktober 1920. (1016)
Eisenbahndirektion.

Wechselverkehr Sachsen-Bayern (rechtsrh. Netz) Heft 7 B, Sachsen-Bayern (pfälz. Netz) Heft 8 B, Sachsen-Baden Heft 9 B und Sachsen-Württemberg Heft 11 B; Westdeutsch-Sächsischer Verkehr; Verkehr Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn — Sächsische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1920 werden die Entfernungen für die Stationen der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn erhöht. Die Gesamtentfernungen nach und von diesen Stationen sind durch Anstoß an die Entfernungen der sächsischen Übergangsstationen Gera (Reuß) oder Wuitz-Mumsdorf gebildet. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen zu ersehen, auch erteilen die Dienststellen Auskunft. Das alsbaldige Inkrafttreten gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 E. V. O. (1015)

Dresden, am 27. Oktober 1920.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Binnen- und Wechsel-Güterverkehr der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Am 1. Dezember d. J. treten vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde in den oben genannten Verkehren erhöhte Entfernungen und Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Blankenburg Harz, 27. Okt. 1920. (1017)
Direktion der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

Württ. Binnen-Gütertarif (Tfv. 39 a).

Mit Gültigkeit vom 1. November 1920 werden die Zuschläge zu den Frachtsätzen der Stationen der Hohenzollerischen Landesbahn für Eil- und Frachtstückgut auf 150 *ℛ*, in den Wagenladungsklassen für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art auf 31 *ℛ* und für die übrigen Güter auf 34 *ℛ* für 100 kg erhöht. (1009)

Stuttgart, den 26. Oktober 1920.
Eisenbahn-Generaldirektion.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Preußisch-Sächsischer Staatsbahn-Privatbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. November 1920 ab erhöhen sich die Fahrpreise für Wochen-, Monats- und Schülermonatskarten und die Frachtsätze für Expreßgut im Verkehr mit der Kleinbahn Höchst-Königstein.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbüro der Eisenbahndirektion in Frankfurt (Main). (1003)

Hannover, den 24. Oktober 1920.
Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

VE

Economics

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 81. | Berlin, den 3. November 1920. | LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen,** beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 16 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 80 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 90 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Inhalt:

Verbesserung des Ferngüterzugdienstes.

Unter dieser Überschrift hat der Eisenbahndirektor Flohr in Nr. 66, Seite 723 ff. d. Ztg. eine Abhandlung veröffentlicht, die mir zu einigen Erwiderungen Anlaß gibt. Während den einleitenden Darstellungen zugestimmt werden muß, nötigen die Ausführungen zu der Frage 1: „Kann durch eine beweglichere Gestaltung der Abfuhrpläne der Ferngüterzugdienst verbessert und die gute Auslastung der Züge mehr als bisher gesichert werden?" zu folgende Gegenfragen:

a) Ist es empfehlenswert, für Ausnahmefälle (davon spricht der Verfasser am Schlusse zu 1) einschneidende Änderungen der bisher geübten Ordnung im Zugdienste und in der Güterbeförderung zu treffen?

b) Welche Gefahren bringt die wahlweise Benutzung der Güterzüge für den Verkehrsdienst?

c) Ist es möglich, ohne Änderung der jetzigen Ordnung die Fernzugbildung richtig zu gestalten?

Zu a). Über die Verkehrsbewegung und den Umfang des Frachtenausfalles kann ein genauer Überblick nur durch zahlenmäßige Aufschreibungen auf den größeren Rangierbahnhöfen gewonnen werden. Aufmerksame Bahnhofsleiter ließen schon in der Vorkriegszeit solche statistische Aufzeichnungen ohne Auftrag, zum Teil sogar gegen den Willen ihrer Verwaltungen, in den Zugabfertigungen für sich fertigen. Gegenwärtig und für die Folge geben die nach dem Erlaß vom 10. September 1920 — VII. 74 F 2781 — auf wichtigen Bahnhöfen zu führenden Nachweisungen Auskunft und Anhalt über Herkunft, Ziel und Zahl der aufkommenden Frachten. An Hand dieser Unterlagen ist es möglich festzustellen, welche Zugbildungen als zweckmäßig und wirtschaftlich zu wählen sind, auf welchen Bahnhöfen sie zu leisten sein werden und welche der bestehenden Zugbildungen als unwirtschaftlich abzubinden sind. Wird bei Beurteilung dieser Fragen die praktische Erfahrung der Bahnhofsleiter über die Verkehrsbewegung richtig und fortlaufend mitverwertet, so müssen sich im allgemeinen Zugbildungen ergeben, die den unausbleiblichen Schwankungen des Verkehrs zum größten Teil Rechnung tragen, beweglich sind, trotzdem aber wirtschaftlich bleiben und die Ordnung im Zugdienste und in der Güterbeförderung gewährleisten oder unterstützen. Arbeitet also praktische Erfahrung und die nunmehr vorgeschriebene Statistik richtig und fortlaufend miteinander, so werden die Fälle, daß für abzulassende Ferngüterzüge die Frachten fehlen, oder daß zur vollen Ausnutzung der Ferngüterzüge die unvermeidlichen Auslastungsgruppen heranzuziehen sind, auf ein Mindestmaß beschränkt werden, also Ausnahmen sein. Ist es nun empfehlenswert, um solcher Ausnahmefälle willen allgemeine Änderungen einzuführen, die die in der Vorkriegszeit bewährten Vorschriften über die Zugbildung oder Zugausnutzung durchbrechen? Diese Frage wird verschiedentlich verneint. Der Vorschlag wahlweiser Benutzung der Züge bestrickt und wird auf einzelnen dafür günstigen Strecken, richtig in der Praxis angewandt (auch zuverlässige telegraphische Vormeldungen), gewisse betriebliche Vorteile bringen. Aber diesen Vorteilen stehen doch auch nicht unwesentliche Nachteile gegenüber (s. auch unten zu b). Der erklärliche Drang, unbequeme oder auch nur vorhandene Frachten baldigst loszuwerden, hat auf den Bahnhöfen immer bestanden. Züge wurden daher verschiedentlich

ohne Not mit falscher Belastung abgelassen, in vielen Fällen zum Nachteile vorgelegener Bahnhöfe und zum Schaden des Wagenumlaufs und der Wirtschaftlichkeit (Umwege, Kräfteverschwendung). Wird die wahlweise Belastung der Ferngüterzüge allgemein gutgeheißen und in den Vorschriften festgelegt, so werden sich die eben genannten Verstöße gegen die Beförderungsvorschriften zweifellos nicht vermindern. Die Bahnhöfe werden sich zum willkürlichen Durchbrechen der Vorschriften mehr als bisher verleiten lassen. Tatsächlich ist dies auch auf einer östlichen Strecke, wo die wahlweise Belastung zugelassen wurde, bemerkt worden. Den etwaigen Einwand, daß gerade die mehr oder weniger große Zahl solcher Verstöße die Notwendigkeit größerer Freiheit in der Belastung der Züge beweise, wird man kaum gelten lassen können. Wiederholtes Fehlen gegen die Beförderungsvorschriften weist vielmehr darauf hin, daß die für den betreffenden Bahnhof vorgeschriebenen Zugbildungen unzweckmäßig gewählt sind und nicht mehr zu Recht bestehen, und daß somit eine Änderung der Zugbildung oder der Fahrplangestaltung notwendig wird.

Zu b). Bei wahlweiser Benutzung der Ferngüterzüge ist das Einhalten bestimmter Beförderungspläne unmöglich. Daraus ergeben sich u. a. für die Stückgutbeförderung unplanmäßiges und der Zeit nach zum Teil ungelegenes Zuführen der Stückgutwagen zu den Umlade- und Empfangsstellen, Nichteinhalten der einmal festgesetzten Ladepläne, Vermehren der Frachtreste und für die Wagenladungsgüter, die in bestimmten Plänen befördert werden müssen (leicht verderbliche, beschleunigt zu befördernde Güter, Ausfuhrgüter usw.), zum Teil unliebsame Verzögerungen oder Verschiebungen. Der in allen diesen Fällen vorgeschriebene, die Leitungsvorschriften ersetzende Beförderungsplan wird nutzlos. Auch die nach der Kundmachung 3 für bestimmte Sendungen vorgeschriebenen oder zulässigen telegraphischen Vormeldungen werden kaum zutreffend abgegeben werden können. Wagenübergangs- und Bahnhofsbedienungspläne verlieren an Bedeutung, ihre Aufstellung und richtige Einhaltung wird an verschiedenen Stellen in Frage gestellt. Die Zeit der betrieblichen und verkehrlichen Schwierigkeiten während des Krieges, die das Einhalten von Beförderungsplänen unmöglich machten, hat die schädliche Wirkung unplanmäßiger Beförderung genügend gezeigt. Auch jetzt leidet der Verkehr zum Teil noch unter der aus den Kriegsverhältnissen heraus geborenen Nichtbeachtung oder Nichtanwendung bestimmt vorgeschriebener Beförderungspläne. Für den Verkehr kann daher die wahlweise Zugbenutzung Vorteile im ganzen nicht bringen. Planmäßige Behandlung und Bedienung des Verkehrs aber und planmäßige Durchführung der Güterbeförderung sind der Weg und das Mittel, den guten Beförderungszuständen der Vorkriegszeit wieder nahe zu kommen und damit auch das Vertrauen der Handeltreibenden in die Stetigkeit und Zuverlässigkeit der Frachtenbeförderung wieder zu gewinnen.

Zu c). Die Frage beantwortet sich teilweise schon aus den Ausführungen zu a). Stetige Überwachung des Frachtenanfalls und die Verwertung praktischer Erfahrung werden und müssen die Mängel in der Zugbildung bald auffinden und beseitigen. Genaues Führen der Fahrberichte und der Güterwagenzettel, eingehendes Überprüfen der Fahrberichtseintragungen durch die Betriebsbüros muß hierbei mitwirken. Gefordert muß werden, daß alle Störungen im planmäßigen Lauf eines Zuges von der Zuganfangs- bis zur Zugendstation (planwidriges Auflösen vor dem Ziel) aus den Fahrberichten zu erkennen sind. Die Leitungsvorschriften, deren Nachprüfung durch den Übergang der Bahnen auf das Reich nötig wurde und angeordnet worden ist, müssen auf schnellstem Wege und in kürzerer Frist als bisher auf die Wirklichkeit eingestellt werden. Hilfsmittel sind gegeben. Die Verwaltungen und ihre Kontrollorgane sollten in stärkerem Maße die vom Generalverkehrsamt ausgearbeiteten bildlichen Darstellungen der Ferngüterzugleitung benutzen und nötige Änderungen kurzfristig herbeiführen. Dauernd schwach oder fast nur mit Auslastungsgruppen verkehrende Ferngüterzüge müssen nötigenfalls in Durchgangszüge umgewandelt werden, ein Verfahren, das auch die Ausführungen in Nr. 66 mittelbar empfehlen. Freilich wird vor dem Abbinden von Ferngüterzügen zu prüfen sein, ob dadurch tatsächlich wirtschaftliche Vorteile erreicht werden. Es bleibt hier zu berücksichtigen, daß mit dem Fortfall von Ferngüterzugverbindungen gleichzeitig die Inanspruchnahme der Rangierberge anderer Bahnhöfe steigt, und daß damit auch der Materialverbrauch und der Wagenverschleiß sich vergrößert (Wagenbeschädigungen beim Ablauf). Werden die bestehenden Vorschriften oder Richtlinien befolgt, und ist die Fahrplangestaltung richtig, so muß auch ohne einschneidende Änderungen genügende Belastung und wirtschaftliche Ausnutzung der Kräfte erreicht werden.

Zu der auf Seite 723 des Flohrschen Aufsatzes aufgeworfenen Frage 2:

„Kann der Ferngüterzugdienst dadurch verbessert werden, daß zur Einschränkung nebeneinander bestehender, gleichartiger Zugbildungen mehrerer Rangierbahnhöfe (parallele Zugbildung) und zur besseren Erfassung der Massen jedem Rangierbahnhof mehr als bisher ein möglichst geschlossenes Empfangsgebiet für die Zugbildung zugeteilt wird?"

ist zu bemerken: Zweifellos ist es für die Fernzugbildung günstig, wenn an ihr möglichst wenig Bahnhöfe zweier den Verkehr austauschender Gebiete beteiligt werden. Dieser Gedanke mußte schon immer für die Verteilung der Zugbildungsaufgaben leitend sein. Trotzdem läßt sich aber die parallele Zugbildung nicht ganz ausschließen, ja sie wird sogar in verschiedenen Fällen notwendig. Einmal sind es der wechselnde Verkehr und Frachtenanfall sowie die Dringlichkeit der Beförderung besonderer, an bestimmter Stelle aufkommender Güter, die die Heranziehung benachbarter oder an derselben Strecke liegender Bahnhöfe zur Erfüllung gleicher Aufgaben nötig machen, zum andern wird solches bedingt durch begrenzte Aufnahmefähigkeit und Leistungskraft der für das Zusammenfassen und Auflösen der Frachten in Betracht kommenden Bahnhöfe und der Wege, über die die Frachten geführt werden sollen. Würde man z. B., um die Fernzugbildung Westen-Berlin-Osten gänzlich in Hamm zusammenfassen, den nach oder über Berlin laufenden Verkehr Westen-Osten insgesamt nach Hamm führen und auf die Strecke Hamm-Seelze-Wustermark legen, so würde daraus eine übergroße Belastung der Bahnhöfe Hamm und Wustermark sowie der Berliner Ringbahn folgen. Gleichzeitig würde die Frachtenabfuhr auf der südlichen Linie Soest-Grunewald, der nunmehr Fernfrachten verloren gingen, verschlechtert. Der Einfluß einer solchen Maßnahme auf den Wagenumlauf ist leicht zu erkennen. Hier sei erwähnt, daß diese Absicht seinerzeit bei Eröffnung des Bahnhofs Wustermark bestand, ihre Durchführung aber u. a. eben an der Leistungsfähigkeit dieses Bahnhofes und der Berliner Ringbahn scheiterte. Oder würde z. B. die gesamte Fernzugbildung Oberschlesien-Berlin und darüber hinaus nach Brockau gelegt, und als Berliner Einlaufsbahnhof Rummelsburg gewählt, so würden die gleichen Verhältnisse in Brockau, Rummelsburg, der Berliner Ringbahn und den schlesischen Parallelstrecken eintreten. Geschickt und im einzelnen durchgearbeitete Leitungsvorschriften müssen hier selbst auf die Gefahr paralleler Zugbildung hin die nötige Ordnung und den Ausgleich herbeiführen. Dies wurde bisher versucht und im wesentlichen in der Vorkriegszeit auch dadurch erreicht, daß die an den einzelnen Verkehren — auch im Durchgange — beteiligten Verwaltungen die Leitungsvorschriften gemeinschaftlich aufstellten oder änderten und an dieser Arbeit nach den Weisungen der Zentralstelle nur Beamte beteiligten, denen die Betriebsverhältnisse in ihren Bezirken bis ins einzelne genau bekannt waren. Man kann im Zweifel sein, ob dieses ins einzelne gehende Zusammen-

arbeiten der Nachbarverwaltungen mit Rücksicht auf die Fülle der notwendigen Einzelkenntnisse erfolgreich ersetzt werden kann durch eine am Schlusse der Ausführungen in Nr. 66, S. 726 empfohlene Kommission, deren Mitgliederzahl aus wirtschaftlichen Gründen auf ein geringes Maß beschränkt bleiben muß. Die jetzt noch vielfach beobachteten Mängel in den Leitungsvorschriften sind Rückstände aus der Kriegszeit, denen nachzugehen notwendig ist.

Die zu der Frage 2 von Flohr angezogenen Fälle a) und e) lassen erkennen, daß noch viel zu bessern ist, und daß die Kontrollorgane der Verwaltungen aufmerksam die Frachtenführung überwachen müsen. Der Fall e) hätte nicht eintreten dürfen, wenn die Vorschrift beachtet worden wäre, daß der eigene Verkehr so geleitet werden soll, wie der Durchgangsverkehr.

Das Beispiel unter d) führt zu der Frage: Ist es zweckmäßig, den Verkehr aus einem Gebiete nach zwei benachbarten, aber mit verschiedenen Aufgaben betrauten Bahnhöfen auf demselben Wege verbunden zu führen bis kurz vor das Ziel und ihn erst dort — selbst auf die Gefahr, belastete Bahnhöfe in Anspruch zu nehmen — zu teilen, oder ist es richtiger die Frachten von vornherein so zusammenzuziehen und zu leiten, daß sie den ganz verschieden arbeitenden Stellen glatt, also ohne Behandlung vor dem Ziel, zulaufen? (Magdeburg-Buckau bearbeitet die Nord-Südrichtung, Magdeburg-Rothensee die West-Ostrichtung). Bei Beantwortung dieser Frage werden die Meinungen auseinandergehen, schon weil man in jedem Falle die besonderen Verhältnisse berücksichtigen muß.

Die im Beispiele b) bemängelte besondere Führung zweier Züge Senftenberg-Hamburg bzw. -Wittenberge entspricht nicht der normalen Leitung, diese liegt über Nieder-Schöneweide. Die Abweichung ist in betriebsschwieriger Zeit zur Entlastung der bedrängten Berliner Ringbahnstrecken geschaffen, aber, wie es scheint, länger als nötig beibehalten worden. Der Fall zeigt übrigens, daß man auch Züge mit nur e i n e r Gruppe, wenn nicht ganz zwingende Gründe vorliegen, nicht abweichend von der normalen Leitung fahren sollte, und daß die beliebige oder wechselnde Führung solcher Züge Nachteile für den Betrieb und Verkehr bringt. Auch Leerwagenzüge werden besser an die p l a n m ä ß i g e n Einbruchsstellen der Bedarfsgebiete gefahren, da es keineswegs belanglos ist, an welcher Stelle die Leerwagen — etwa die leeren 0 für das Ruhrgebiet — einbrechen. Jeder Umweg und jedes unnötige Achskilometer müssen bei den heutigen Verhältnissen, wo Personal- und Materialkosten ungeheuer hoch sind, vrmieden werden. Gleichmäßig in der Führung der Frachten muß Gleichmäßigkeit in den Betrieb und den Verkehr bringen und damit auch — wie in Nr. 60 d. Ztg., S. 664 von Oberbaurat Kiel ausgeführt — Kostenersparnis.

S c h w a b e, Eisenbahndirektor.

---

75 Jahre Eisenbahn in Württemberg.

Am 22. Oktober sind 75 Jahre verflossen, seit das erste Stück des württembergischen Eisenbahnnetzes dem Verkehr übergeben wurde. Dieser Erinnerungstag gibt dem „Schwäbischen Merkur“ Anlaß zu einem interessanten Rückblick, dem wir folgende Abschnitte entnehmen.

Schon im Jahre 1830, fünf Jahre nach der Eröffnung der ersten Eisenbahn der Welt von Stockton nach Darlington, ein Jahr nach der berühmten Lokomotivwettfahrt auf der Liverpool-Manchester-Eisenbahn, auf der die „Rocket“ von Stephenson als Siegerin hervorging, berief König Wilhelm I. eine staatliche Kommission zur Untersuchung von Möglichkeiten zur Verkehrsverbesserung in Württemberg. In dem Gutachten, das die Kommission 1834 erstattete, wurde die Erbauung einer Eisenbahn von Stuttgart durch das Rems-, Kocher- und Brenztal nach Ulm und von hier aus durch das Tal der Riß und das der Schussen nach Friedrichshafen a. B. empfohlen. Anfangs schien es, als ob der Eisenbahnbau in Württemberg bald vor seiner Verwirklichung stände; es bildeten sich zu diesem Behufe Mitter der 30er Jahre zwei Gesellschaften, die 1836 zur „Württembergischen Eisenbahngesellschaft“ zusammengeschlossen wurden. Allenthalben begann sich in unserem Land das Interesse für die Eisenbahnen zu regen; der ritterschaftliche Abg. Frhr. v. Cotta stellte am 15. Dezember 1835 als erster in der Kammer der Abgeordneten einen Antrag, betreffend die Erbauung der württembergischen Hauptbahnen von seiten des Staates. Von dieser Zeit an zogen sich die Verhandlungen der Stände und der Regierung in der Eisenbahnfrage jahrelang hin. Endlich kam doch Leben in die Sache. Die Regierung hatte klaren Blicks die Bedeutung des neuen Verkehrsmittels erkannt: im März 1842 legte sie den Ständen einen Gesetzentwurf vor, in dem die Erbauung der nachstehenden Eisenbahnen a u f K o s t e n d e s S t a a t e s für zweckmäßig erklärt wurde:

1. einer Bahn vom Rhein zur Donau, die anschließend an die badische Rheinbahn, durch das Neckar- und Filstal nach Ulm führen sollte, 2. einer Bahn von Ulm nach Friedrichshafen a. B., 3. einer Bahn zur Verbindung der erstgenannten Linie mit Heilbronn. Die übrigen Bahnen, insbesondere die obere Neckarbahn (Plochingen-Rottenburg), sollten Privatgesellschaften zum Bau überlassen werden.

Bereits im Jahre 1836 hatte die württembergische Regierung den Generalmajor Staatsrat v. S e e g e r und den Oberbaurat v. B ü h l e r mit der Ausarbeitung von Plänen und Kostenvoranschlägen für die zu erbauenden Strecken beauftragt. Beide machten sich bei ihren Entwürfen die Grundsätze zu eigen, die damals in England, dem führenden Land in Sachen des Eisenbahnbaus, maßgebend waren. In den 30er Jahren war die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven eine noch sehr geringe; die im Vergleich dazu hohen Anforderungen, die in England an die Geschwindigkeit der Zugförderung gestellt wurden, machten es zur Notwendigkeit, die Bahnen mit möglichst geringen Steigungen und schwachen Krümmungen herzustellen. Man erachtete als stärkste zulässige Steigung eine solche von 1 : 200, die Krümmungen sollten nicht weniger als 625 m Radius aufweisen. Daß die Durchführung solcher Grundsätze in Württemberg mit seinem hügeligen Gelände zu äußerst kostspieligen Bahnbauten führen mußten, läßt sich leicht denken. Generalmajor v. Seeger trat im Jahre 1841 aus dem Staatsdienst aus; von da an lag die gesamte Planbearbeitung dem Oberbaurat v. Bühler ob, der die Entwürfe Seegers einer wenig glücklichen Umarbeitung unterzog. Nach dieser Revision wurden sämtliche Entwürfe, begleitet von 28 Tabellen über den Handelsverkehr von Württemberg, Bau- und Betriebskosten der verschiedenen Linien und über ihre Ertragsaussichten den Ständen unterbreitet. Ehe ein endgültiger Entschluß gefaßt wurde, beschloß man noch das Gutachten eines Eisenbahnfachmanns zu hören und berief zu diesem Zwecke den Generalinspektor der österreichischen Ferdinands-Nordbahn Negrelli. Dieser erklärte sich in einem Gutachten vom August 1842 im wesentlichen mit den Bühler-Seegerschen Entwürfen für einverstanden. Nur schlug er die Anwendung von stärkeren Steigungen (bis 1 : 90) und schärferen Krümmungen (bis 155 m Halbmesser) vor, um nicht durch zu hohe Anlagekosten die Ertragsfähigkeit der Bahnen in Frage zu stellen. Die bedeutenden Fortschritte des Lokomotivbaus im Laufe des verflossenen Jahrzehnts und die Erfahrungen, welche man anderwärts auf Bahnen mit stärkeren Steigungen gemacht hatte, berechtigten im vollsten Maße zu diesen Vorschlägen. Aus den ständischen Verhandlungen und Kommissionsberatungen, die sich an Negrellis Gutachten anschlossen, und die an Gründlichkeit nichts zu wünschen übrig ließen, ging schließlich das für die württembergischen Bahnen grundlegende Gesetz vom 18. April 1843, betr. den Bau von Eisenbahnen hervor. Nach diesem Gesetz sollten auf Staatskosten Eisenbahnen (die sogen. „Hauptbahnen“) erbaut werden, „welche den Mittelpunkt des Landes, Stuttgart und Cannstatt, auf der einen Seite, mit Ulm, Biberach, Ravensburg und Friedrichshafen, auf der andern Seite mit der westlichen Landesgrenze, sowie in nördlicher Richtung mit Heilbronn verbinden.“ Zum Bau der „Zweigeisenbahnen“ sollten Privatunternehmer von der Regierung Konzessionen und, „je nach dem Verhältnis der Zweigbahn zu dem allgemeinen Landesinteresse“ eine Zinsengarantie bis zu 3½ % des Anlagekapitals erhalten.

Die verkehrserschwerende Lage Stuttgarts mitten im langgestreckten, nur von einer Schmalseite aus zugänglichen Talkessel zeigte sich mit unangenehmer Deutlichkeit, als es sich darum handelte, die Haupt- und Residenzstadt an das Bahn-

netz anzuschließen. In dem Bühlerschen Entwurf, welcher den Ständen, wie oben erwähnt, mit dem Gutachten von Negrelli vorgelegt worden war, war dem damaligen Weiler, der jetzigen Vorstadt Berg, die Rolle des Hauptknotenpunktes im württembergischen Eisenbahnnetz zugefallen. Von hier aus sollte die Bahn nach Eßlingen sich auf dem linken Ufer des Neckars an Wangen und Hedelfingen vorbeiziehen, die nach Ludwigsburg sollte über Cannstatt, Münster, Mühlhausen, Aldingen zwischen Neckarweihingen und Oßweil vorbei geführt werden. Von Berg nach Stuttgart war lediglich eine Zweigbahn geplant, die ihren Endpunkt in einem Bahnhof finden sollte, der gleich unterhalb der Akademie der bildenden Künste auf der andern Seite der Neckarstraße gedacht war. Welchen Schaden Stuttgart bei einer solchen Vernachlässigung seiner Bedeutung als Haupt- und Residenzstadt gehabt hätte, läßt sich leicht ermessen. Namentlich dieser Punkt der Bühlerschen Entwürfe wurde nach der Veröffentlichung des Gesetzes vom 18. April 1843 in wachsendem Maß bekämpft. Den Anstoß hierzu gab die Schrift des Prof. Mährlen am damaligen Stuttgarter Polytechnikum „Der Bahnhof in Stuttgart" (1843), in welcher er die Möglichkeit einer Verlegung des Verkehrsmittelpunkts nach Stuttgart unter Verbesserung der Linienführung der Bahnen nach Eßlingen und Ludwigsburg nachwies. Im selben Jahre führte Oberbaurat v. Bühler auf Veranlassung der Regierung eine mehrmonatige Reise zum Studium von Bau und Betrieb fremder Eisenbahnen aus, was ihn wohl zu einzelnen Verbesserungen, nicht aber zu der notwendigen Umarbeitung seiner Entwürfe veranlaßte.

Um die Ansichten einer Autorität auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens kennenzulernen, berief die Regierung, einer Bitte der Stände gemäß, den Zivilingenieur Prof. Charles Vignoles aus London nach Stuttgart. Dieser übte teilweise herbe Kritik an den bisherigen Arbeiten, wobei ihm aber der Vorwurf übertriebener Geringschätzung fremder Leistungen nicht zu ersparen sein dürfte. Namentlich bemängelte er die Bühlersche Planbearbeitungsweise und Linienführung und wollte Stuttgart zum Mittelpunkt des Verkehrs machen; der Bahnhof sollte (wie schon Mährlen in seiner Schrift vorgeschlagen) auf die „Seewiesen" (heute die Gegend der Seestraße, des Stadtgartens und der Technischen Hochschule) zu stehen kommen. Die Linie nach Cannstatt wollte er unter Umgehung des Rosensteins an Berg, das einen Bahnhof erhalten sollte, vorbeiführen. Außerdem brachte er für die Strecke Stuttgart-Cannstatt die Anwendung des „atmosphärischen Systems" in Vorschlag.*) Zum Leiter des Bahnbaus wurde der 31 Jahre alte Ingenieur Karl Etzel, bisher in Wien, der Sohn von Baurat Eberhard v. Etzel, des Erbauers der neuen Weinsteige, mit dem Titel Oberbaurat bestellt. Nachdem er sich in kurzer Zeit in den gewaltigen Stoff eingearbeitet hatte, stellte er neue Pläne und genaue technische und wirtschaftliche Berechnungen im Verein mit Baurat Knoll**) für die zu erbauenden Linien auf, die sich bezüglich der Linienführung im allgemeinen mit den Vignolesschen Vorschlägen deckten, in verschiedenen Punkten jedoch von ihnen abwichen. Insbesondere wollte Etzel den Stuttgarter Bahnhof nicht auf den Seewiesen, sondern an der Schloßstraße anlegen, um für die als verkehrsreichste Strecke angesehene Linie nach Cannstatt günstigere Steigungen und Krümmungen zu erzielen. Die Stuttgarter Bahnhofsfrage wurde dadurch aufs neue Gegenstand der öffentlichen Diskussion. Ferner sah Etzel die Umgehung des Rosensteins, wie Vignoles vorgeschlagen, als verfehlt an und befürwortete die Durchtunnelung desselben, was die Anlegung des Cannstatter Bahnhofs näher bei der Stadt ermöglichte. Zu dem atmosphärischen System konnte er kein Zutrauen gewinnen, und die Erfahrungen, die man anderwärts später machte, haben ihm Recht gegeben.

Nachdem unterm 7. März 1844 der Zivilingenieur L. Klein aus Wien dem Direktorium der Kgl. Eisenbahnkommission ein eingehendes Gutachten „über die verschiedenen für eine Eisenbahnverbindung zwischen Stuttgart, Cannstatt, Eßlingen und Ludwigsburg vorgeschlagenen Linien mit besonderer Rücksicht auf den zukünftigen Betrieb" erstattet hatte und in demselben die von Oberbaurat Etzel vorgeschlagene Linienführung als die technisch und wirtschaftlich beste bezeichnet hatte, erging am 14. März 1844 ein Erlaß des Kgl. Ministeriums des Innern an die Kgl. Eisenbahnkommission, in dem es heißt: Seine Königliche Majestät haben durch höchste Entschließung vom 13. d. Mts. den Bauplan für die Eisenbahnverbindung zwischen Ludwigsburg, Stuttgart, Cannstatt und Eßlingen, so wie solcher von dem Oberbaurat Etzel neuerlich bearbeitet und von der Kgl. Eisenbahnkommission gutgeheißen worden ist, gnädigst genehmigt und den Unterzeichneten angewiesen, dafür Sorge zu tragen, daß nunmehr infolge des genehmigten Planes unverweilt an die Vornahme der Expropriation und der übrigen einleitenden Geschäfte geschritten werde, damit in möglichst kurzer Zeitfrist mit der Ausführung des eigentlichen Bauwerks begonnen werden könne.

Zum Schluß mögen noch einige Angaben über die Betriebsmittel der Anfangszeit der ersten Strecke gemacht werden. Da der Charakter der württembergischen Eisenbahnen in bezug auf die zahlreichen Steigungen und Krümmungen mit dem vieler amerikanischer Bahnen Ähnlichkeit besaß, so wurden die ersten Lokomotiven auf Anraten des maschinentechnischen Mitgliedes der Eisenbahnkommission Oberbaurats Klein aus Amerika bezogen, der die dortigen Verhältnisse aus eigener Anschauung kannte. Bei Baldwin und Whitney und bei Norris & Cie., beide in Philadelphia, wurden je drei Lokomotiven bestellt. Die Baldwinschen Maschinen besaßen eine Laufachse und zwei Treibachsen. Die vordere Laufachse war mit der ersten Treibachse in einem Drehgestell vereinigt. Die Lokomotiven von Norris hatten zwei Laufachsen in einem Drehgestell und zwei Treibachsen. Die Lokomotiven waren für Holzfeuerung eingerichtet, hatten den Kleinschen Funkenfänger im Schornstein und veränderliche Expansion. Die Heizfläche betrug 50,6 qm, das Reibungsgewicht 9, das Dienstgewicht 14 t; der Dampfdruck war 6½ Atmosphären, der Treibraddurchmesser 1,68 m. Die Norrisschen Maschinen waren etwas schwerer. Auch der erste Wagen wurde aus Amerika bezogen. Er diente als Musterwagen, nach dem die übrigen ausgeführt wurden. Die vierachsigen Wagen hatten das amerikanische System des Mittelgangs, das ja bis auf den heutigen Tag in Württemberg beibehalten worden ist.

*) Das „atmosphärische System", auf das zu jener Zeit namentlich in England große Hoffnungen gesetzt wurden, besteht aus einer eisernen Röhre von etwa ½ m Durchmesser welche zwischen den Schienen verlegt ist. Die Röhre hat in ihrem Scheitel einen Längsschlitz, durch den ein am ersten Wagen des Zugs befestigter Arm in die Röhre hineinreicht. Innerhalb der letzteren ist an dem Arm ein Kolben befestigt, der in der Röhre luftdicht verschiebbar ist. Der erwähnte Längsschlitz ist mit aneinandergereihten Klappen hermetisch verschlossen. Wird nun durch eine in der Nähe der Bahn aufgestellte Luftpumpe aus der Röhre die Luft herausgesaugt (eine Luftverdünnung hergestellt), so bewegt sich der Kolben unter dem Druck der äußeren Luft vorwärts und nimmt dabei das mit ihm verbundene Fahrzeug mit. Die Klappen werden von dem Arm geöffnet und schließen sich hinter ihm wieder.

**) Erbauer der Geislinger Steige.

Beraubungen im Eisenbahndienst und ihre Bekämpfung.

Den Ausführungen des Obergütervorstehers Menzel in Nr. 61 dieser Zeitung möchte ich noch folgendes hinzufügen: Mit die unangenehmste Erfahrung bei der Diebstahlsermittlung und -bekämpfung ist die Tatsache, daß der Tatbestand häufig unehrlich festgestellt und gemeldet wird. Es geschieht dies insbesondere für die bei der Umladung von Stückgutwagen auftretenden Diebstähle und Beraubungen und zwar einesteils, um die eigene Dienststelle zu entlasten, andernteils um selbst ausgeführte Diebstähle zu verschleiern und auf die vorgelegenen Umladestellen abzuwälzen, wenn der Diebstahl in der Zeit zwischen der Öffnung des Wagens und der Zurechtladung oder der Meldung der Unregelmäßigkeit ausgeführt wurde. Ein wirksames Gegenmittel gibt es meines Erachtens gegenwärtig nicht. Als Anzeichen für diese Erscheinung, die erst mit der Hebung der Moral wieder verschwinden wird, fasse ich stets den Eingang mehrerer Rückmeldungen von Diebstählen seitens der gleichen Umladestelle innerhalb kurzer Zeit auf, denn es ist nicht anzunehmen, daß ein Dieb immer die nach der gleichen Umladestelle abgerichteten Wagen beraubt. Diese Ansicht hat sich schon öfter als richtig erwiesen, wenn auch die meldende Dienststelle anfangs dagegen Stellung nahm. Ich möchte daher das Augenmerk der Diebstahlermittlungsbeamten hierauf lenken.

Zur Bekämpfung und Eindämmung der Diebstähle möchte ich noch die allgemeine Einführung und den weiteren Ausbau der bisher bei den preußisch-hessischen Eisenbahnen bestehenden Diebstahlüberwachungsstellen empfehlen. Dieses wäre so gedacht, daß auf einer günstig gelegenen Station (Knotenpunkt oder Abzweigstation) für angrenzende, nicht zu große Strecken ein Beamter mit der Überwachung und Aufklärung der Diebstähle betraut würde. Die Geschäftsaufgabe dieses Beamten soll darin bestehen, daß er sich ein-

gehend mit den Einrichtungen der seinem Bezirke zugeteilten Stationen und ihrem Personal vertraut macht. Er wäre von der Entdeckung und Feststellung eines in seinem Bezirk vorgekommenen oder vermuteten Diebstahls auf schnellstem Wege, möglichst durch Fernsprecher, zu verständigen und hätte sich bei nächster Gelegenheit zu dem Tatort zu begeben, um die Ermittlung aufzunehmen oder fortzusetzen. Grundsatz müßte hierbei sein, daß die Feststellung und erste Ermittlung sofort durch den entdeckenden oder den dazu bestimmten Stationsbeamten zu erfolgen hätte und die Untersuchung dem Diebstahlüberwachungsbeamten (D. Ü. B.) zufiele. Zweckdienlich wäre es auch, wenn die Ermittlungen in Diebstahlsangelegenheiten mehr auf Untersuchung als auf Erhebungen eingestellt würden. Erfahrungsgemäß fehlt nämlich häufig das Verständnis für den Kernpunkt der Sache und für das bei der Untersuchung anzustellende Verfahren, was bei den D. Ü. B. vorausgesetzt werden muß. Dann stößt man bei den Erhebungen über Diebstähle vielfach auf Unregelmäßigkeiten, Unterlassungen und Verstöße gegen bestehende Vorschriften, die dem Personal der eigenen Dienststelle zur Last fallen und die Ausführung des Diebstahls fahrlässig begünstigten oder geeignet waren, den Tatbestand zu verschleiern. Dies gibt man nicht gern zu, und nun wird, um das eigene Personal zu schonen, manches beschönigt oder verschwiegen, was der Aufklärung förderlich wäre.

Durch die zurzeit übliche Zusendung des ganzen Aktenmaterials an die betreffende Dienststelle erhält das Personal oft Kenntnis von den Aussagen der übrigen Beteiligten und von dem Stand der Untersuchung und ist in manchen Fällen dann in der Lage, die eigene Aussage danach einzurichten und eine etwaige Mitschuld zu verschleiern. Dies würde vermieden, wenn dem D. Ü. B. alle einschlägigen Akten seines Bezirks zugeleitet würden und er die Untersuchung dann selbst führte. Er könnte dann unbeeinflußt das betreffende Personal verhören und wichtige Aussagen festhalten, zutage tretende Lücken in der Bekämpfung der Diebstähle durch Verschulden des Personals oder infolge von mangelhaften Stationseinrichtungen feststellen und an vorgesetzter Stelle deren Beseitigung betreiben. Seine Ansicht über den betreffenden Fall bezüglich des Tatorts oder Täters und der Umstände, welche die Tat begünstigten oder deren Aufklärung verhindern, sowie der Mittel zur Abhilfe, hätte er dann in den Akten kurz zu vermerken und diese, wenn die Untersuchung abgeschlossen ist, oder die Spur in einen anderen Direktionsbezirk führt, durch das vorgesetzte Amt der Direktion vorzulegen oder, wenn noch weitere Untersuchungen nötig erscheinen, an den Nachbarüberwachungsbeamten weiterzugeben. Mit diesem soll er stets in engster Fühlung bleiben. Öftere Zusammenkünfte benachbarter D. Ü. B., wobei die gemachten Erfahrungen auszutauschen wären, dürften zweckdienlich sein. Außerdem könnte den D. Ü. B. die Überwachung des Schleichhandels und Schiebertums auf den ihnen zugewiesenen Strecken übertragen werden. Wenn die zugewiesenen Strecken nicht zu groß gewählt werden, könnte diese Diebstahlüberwachung ganz gut geeigneten Beamten neben ihren Dienstgeschäften, wenn diese etwas eingeschränkt und die Beamten von unwichtigem Scheibwerk entlastet würden, übertragen werden, zumal die Akten in den meisten Fällen auch jetzt schon durch die Hand des Diebstahlermittlungsbeamten der Knoten- oder Abzweigstation laufen, weil das Gut oder Gepäckstück da umgeladen wurde. Die vorgeschlagene Einrichtung könnte jedoch nur dann bestehen und ihren Zweck erfüllen, wenn möglichst wenig dabei geschrieben würde. Die Akten würden dann klarer, von unsachlichen Ausführungen befreit, und es würde dadurch auch die Arbeit des D. Ü. B. der Direktion erleichtert werden.

Die Einführung dieses Verfahrens, das ja bei Eintritt ruhigerer Zeiten wieder abgebaut werden kann, würde bestimmt die Sicherheit im Güterverkehr erhöhen; an Mehrausgaben erwüchsen der Verwaltung lediglich die Kosten für auswärtige Dienstgeschäfte. Diese würden bei richtiger Einteilung und günstiger Lage der Arbeitsbezirke der D. Ü. B., infolge Wegfalls der Übernachtungsgelder nicht gar zu hoch sein und durch die sicher eintretende Verminderung der Entschädigungszahlungen aufgewogen werden.

Im Eilgutdienst hat man in Bayern mit der Begleitung der Eilgüterzüge durch Sicherheitsmänner gute Erfahrungen gemacht. Zum weiteren Ausbau des Sicherheitsdienstes wäre es zweckmäßig, wertvolle Eilgüter, sogenannte Kostbarkeiten, in eigene Wagen zusammenzuladen, die durch einen zuverlässigen Mann zu begleiten wären. Dieser hätte während der Fahrt entweder im Wagen Platz zu nehmen oder den Wagen unter Verschluß zu halten. Die Güter müßten auf den Belade- oder Übergangsstationen übernommen und an die Übernahmebeamten der Anschlußstrecken durch Ladelisten gegen Unterschrift übergeben werden, während der Begleiter unterwegs zugehende Güter auf dieser Ladeliste nachzutragen und auf der Bestimmungs-, End- oder Anschlußstation an den nachfolgenden Übernahmebeamten gleichfalls zu übergeben hätte. Die Kosten für diese Begleitung könnten unbedenklich durch eine Versicherungsgebühr oder durch einen Zuschlag auf die Fracht gedeckt werden, da diese Güter jetzt gegenüber der Verantwortung der Eisenbahn viel zu billig befördert werden.

Fritz Maier, Bahnverwalter.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Ausführung der Verordnungen zum Betriebsrätegesetz.** Der Reichsverkehrsminister hat zur Durchführung der Verordnung zum Betriebsrätegesetz ausführliche Ausführungsbestimmungen erlassen und im Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 11 vom 5. Oktober 1920 veröffentlicht, denen er folgenden Erlaß vonanschickt:

In fast allen Dienstzweigen der Reichseisenbahnverwaltung haben sich bei der Ausführung, Anwendung und Auslegung der noch von den Ländern erlassenen Verordnungen zum Betriebsrätegesetz erhebliche Schwierigkeiten und Ungleichheiten ergeben, deren rasche und einheitliche Beseitigung ein gemeinsames großes Interesse der Verwaltung und der wirtschaftlichen Arbeitnehmervereinigungen ist. Ich brauche nicht besonders darauf hinzuweisen, daß die den Betriebsräten nach Gesetz und Verordnung zustehenden Rechte in vollem Umfang gewahrt werden müssen und daß es zur Ermöglichung eines erfolgreichen und für unsere wirtschaftliche Betriebsführung nützlichen Arbeitens notwendig ist, ein aufrichtiges Vertrauensverhältnis zwischen den Verwaltungsstellen und den Betriebsvertretungen zu schaffen und dauernd zu erhalten. Weder die Vertreter der Verwaltung noch die Mitglieder der Betriebsvertretungen dürfen jemals die Empfindung haben, daß sie in ihren pflichtmäßigen Handlungen beeinträchtigt oder ihrer Rechte beraubt werden. Beide Teile müssen sich auch bei widerstreitenden Interessen die gegenseitige Achtung bewahren und es muß alles vermieden werden, was auch nur den Schein einer Rechtsbrechung hervorrufen könnte. So sehr ich mich hiernach mit allen Mitteln dafür einsetzen werde, daß gesetzliche Rechte stets und überall gewährleistet bleiben, erwarte ich andererseits mit demselben Nachdruck, daß auch Übergriffe jeder Art unterbleiben. Ich halte mich für verpflichtet, allen denjenigen meinen vollen Schutz zuzuwenden, die in ihrer ordnungsmäßigen Tätigkeit durch unberufene oder mit Gesetz und Verordnung in Widerspruch stehende Handlungen gestört oder gehindert werden.

In dem Bestreben, ein ruhiges, reibungsloses und überall gleichmäßiges Zusammenarbeiten zwischen den Verwaltungsstellen und den Betriebsvertretungen im ganzen Gebiet meiner Verwaltung zu erreichen, gebe ich nach Verhandlungen mit den wirtschaftlichen Vereinigungen der Arbeiter die nachstehenden Ausführungsbestimmungen bekannt. Soweit hierdurch Gegenstände behandelt und entschieden werden, die nach dem Betriebsrätegesetz und den Verordnungen bei Streitigkeiten einem besonderen Spruchverfahren (Schlichtungsstelle, Bezirks- bzw. Reichswirtschaftsrat) zugänglich sind, bleibt dieser Rechtsweg in vollem Umfang offen. Meine Anordnungen haben in diesem Rahmen nur die Bedeutung, daß solche Streitigkeiten nach Möglichkeit in beiderseitigem Interesse vermieden werden, und daß die Dienststellen meines Verwaltungsbereichs Richtlinien dafür haben, welchen Standpunkt sie vor einer Erledigung im besonderen Rechtsverfahren einzunehmen verpflichtet sind.

Alle bisher erlassenen Verfügungen allgemeiner oder besonderer Art, die mit den nachfolgenden Bestimmungen in Widerspruch stehen, werden hiermit aufgehoben.

— **Fahrplankonferenz.** Die „Reichshauptstädtische Korrespondenz“ schreibt: Vor dem Kriege fanden von Zeit zu Zeit von den Verkehrsbehörden veranstaltete Fahrplankonferenzen statt, die für die preußischen Bahnen ständig in Berlin, für den internationalen Verkehr meistens im Auslande stattfanden. Des Krieges wegen haben in Deutschland seit 1914, d. h. seit 6 Jahren keine Konferenzen mehr stattgefunden. Nunmehr hat sich der Reichsverkehrsminister dazu ent-

schlossen, von sämtlichen deutschen Staaten mit Eisenbahnbesitz Vertreter der Eisenbahnverwaltung wieder zu einer Konferenz zusammenzuberufen, die am 1. November stattgefunden hat und diesmal nicht in Berlin, sondern in Leipzig zu ihren Beratungen zusammengetreten ist. Nicht nur der süddeutschen Verwaltungen wegen ist Leipzig gewählt worden, sondern vor allen Dingen wegen der außerordentlichen Hotelnot in Berlin. Die Fahrplankonferenz erweitert ihre Aufgaben diesmal beträchtlich, da es sich vor allen Dingen darum handelt, den gesamten deutschen Eisenbahnverkehr nach Möglichkeit einheitlich auszugestalten und wichtige Anschlüsse an die großen, durchgehenden Eisenbahnlinien einheitlich herzustellen. Deshalb gewinnt die erste dieser Konferenzen eine außerordentliche Bedeutung für den deutschen Verkehr. Auch die internationalen Fahrplankonferenzen, deren letzte im Jahre 1913 in Neapel stattgefunden hat, sind nach siebenjähriger Pause wieder aufgenommen worden. Allerdings ist die Beteiligung des Deutschen Reiches an dieser Konferenz vorerst noch in Frage gestellt, doch ist aus gelegentlichen Äußerungen des Reichsverkehrsministers zu schließen, daß eine Beteiligung an dieser Konferenz für das deutsche Wirtschaftsleben als außerordentlich wichtig angesehen wird. Es ist daher anzunehmen, daß, wenn eine Entscheidung bisher auch noch nicht gefallen ist, die Beteiligung Deutschlands in anbetracht der Wichtigkeit doch außer Zweifel ist.

— **Triebgestellzüge für die Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen.** Die Frage der Betriebmittel der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen ist, wie die „Reichshauptstädtische Correspondenz“ meldet, nunmehr endgültig entschieden worden. Bisher bestand noch immer der Wettbewerb zwischen den sogenannten Trieb**gestell**zügen und den Trieb**wagen**zügen. Erstere sind gewöhnliche Stadtbahnzüge, deren Wagen mit elektrischer Heizung und Beleuchtung ausgerüstet sind; vor und hinter diesen wird eine zweiachsige Lokomotive gespannt, die jedoch vom Zuge aus gesteuert wird. Die andere Betriebsart verlangt eine Reihe von neu zu erbauenden Triebwagen ähnlich wie die der Berliner Hochbahn, zwischen denen alte Stadtbahnwagen laufen können. Die Probefahrten mit den vor einiger Zeit fertig gestellten Triebwagenzügen haben die Verwendungsmöglichkeit der Triebwagenzüge im Vollverkehr zwar erbracht, leider können sie aber trotzdem im Berliner Verkehr nicht verwendet werden, weil die Triebwagen für die Stadtbahn viel zu schwer sind. Der Triebwagen wiegt nämlich leer rund 63 t, vollbesetzt etwa 71 t. Dieses Gewicht verteilt sich auf nur etwa 4 Achsen, der Hochdruck würde also etwa 18 t betragen, eine Last, die für die Stadtbahnbögen viel zu schwer ist. Außerdem würde sich der Bau der Triebwagen unter den heutigen Verhältnissen außerordentlich teuer stellen, so daß sich ihre Einführung schon aus finanziellen Rücksichten verbietet. Dagegen haben die Triebgestelle den Vorzug, daß bei gleicher Leistungsfähigkeit die bisherigen Stadtbahnbetriebsmittel mit Ausnahme der Lokomotiven in vollem Umfange verwendet werden können.

— **Die Heizung in den Eisenbahnzügen.** Die Reichshauptstädtische Correspondenz schreibt: Das Herannahen der kälteren Tage läßt wieder erneut die Frage auftauchen, ob es in diesem Winter möglich sein wird, die Züge des öffentlichen Verkehrs ausreichend zu erwärmen, um die Reisenden vor den Unbilden der Witterung zu schützen. Auf eine Anfrage wird uns von gut unterrichteter Seite folgendes mitgeteilt: Im Gegensatz zu den Vorjahren ist es zum Teil möglich gewesen, die einzelnen Eisenbahndirektionen ausreichend mit Heizschläuchen zu versehen. Hierdurch wird es möglich, die Züge des Fernverkehrs, die Personen- und Schnellzüge ausreichend zu erwärmen. Auch auf den Nebenbahnstrecken werden in diesem Jahre die Personenzüge in weit größerem Umfange beheizt werden können als im Vorjahre. Allerdings ist hierbei zu berücksichtigen, daß die Kohlennot eine Einschränkung der Heizung der Züge des öffentlichen Verkehrs zur Folge haben könnte. Selbstverständlich wird, bevor man zu Einschränkungen im Zugverkehr schreitet, erst auf die Weise versucht, Ersparnisse an Kohlen zu machen, daß man die Heizung der Züge einschränkt. Trotzdem werden die Reisenden gut daran tun, wenn sie sich bei längeren Reisen mit warmer Kleidung und Decken versehen, um sich nicht gesundheitlichen Schädigungen auszusetzen. Im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr liegen die Verhältnisse leider noch nicht so günstig. Die geringe Zahl der zur Verfügung stehenden Heizschläuche ermöglicht es nicht, sämtliche Züge zu beheizen. Es wird daher voraussichtlich davon Abstand genommen werden müssen, die Züge zu beheizen. Die meist nur verhältnismäßig kurzen Fahrten der einzelnen Züge lassen auch die Nichtbeheizung der Züge unbedenklich erscheinen. Der Winterfahrplan wird im Verhältnis zum Fahrplan des vorigen Winters wesentliche Verbesserungen bringen. Es wird daher auch im Berliner Verkehr die Kohlenfrage eine wesentliche Rolle spielen. Sicher ist, daß der Berufsreisende im Berliner Vorortverkehr lieber im ungeheizten Zuge fährt, als unbequeme Wartezeiten auf dem Bahnhof auf sich nimmt.

— **Zur Verordnung über die schiedsgerichtliche Erhöhung von Beförderungspreisen der Eisenbahnen, Kleinbahnen (Lokalbahnen usw.), Straßenbahnen und Anschlußbahnen** (vgl. Nr. 78, S. 847 d. Ztg.) schreibt uns der Regierungsrat **Leopold Stockert** (ehemals bei den österreichischen Staatsbahnen) folgendes: Diese Verordnung zeugt wieder von außerordentlicher Voraus- und Vorsicht des deutschen Reichsverkehrsministeriums. Wenn auch im allgemeinen jedermann von der Unmöglichkeit überzeugt ist, mit den Friedensfahrpreisen, und wären die Tarife noch so hoch gewesen, gegenwärtig die ungemein gestiegenen Betriebskosten — mit welchem Brennstoff auch immer — zu decken, ist der Fall gar nicht ausgeschlossen, daß Feinde des „Kapitalismus“ der beantragten Erhöhung konzessionsmäßiger Tarife die Zustimmung verweigerten, um eine Eisenbahn nach ihrem Zusammenbruch zwangsweise übernehmen und unter wesentlich günstigeren Umständen betreiben zu können. Durch die am 21. Februar 1920 erlassene Verordnung wird den Bahnunternehmern keineswegs eine besondere Einnahme gesichert, aber sie werden vor Schaden bewahrt, und insbesondere wird die Allgemeinheit vor dem sonst unvermeidlichen Zusammenbruch manches weniger gut fundierten Unternehmens mit seiner Betriebseinstellung bewahrt werden. Wichtig ist in der Bekanntmachung, daß auch die Rücklage von Geldmitteln für Erhaltungs- und selbst für Erweiterungsbauten auf Grund der Tariferhöhung gestattet wird. Auch der Leitsatz, daß die Staatsbahntarife trotz ihrer wiederholten Erhöhung zur Deckung der Ausgaben nicht ausreichen und daher bis zu ihrer Höhe von den Privatbahnunternehmen gegangen werden darf, ist ein früher kaum mögliches Zugeständnis. Die Befugnis des Schiedsgerichts, im Bedarfsfalle durch eine sofort wirksame einstweilige Anordnung einen angemessen erscheinenden Beförderungspreis festzusetzen, falls das schiedsgerichtliche Verfahren längere Zeit in Anspruch nehmen sollte, ist eine bedeutsame Neuerung.

— **Zur Wiedereröffnung der Walddörferbahn bei Hamburg.** Mit dem Bau dieser für den elektrischen Betrieb bestimmten Schnellbahn wurde bereits 1911 begonnen; der Weltkrieg hemmte den Fortschritt der Bauarbeiten gewaltig. Am 12. September 1918 konnte endlich der Betrieb einstweilen mittels Dampflokomotiven eröffnet werden, wegen Abgabe der Lokomotiven war jedoch der Betrieb bereits nach zehn Monaten wieder stillzulegen. Die Arbeiten an der elektrischen Ausrüstung sind in der Zwischenzeit soweit fortgeschritten, daß der Betrieb auf der Teilstrecke der Walddörferbahn Barmbeck-Volksdorf, wenn auch vorläufig nur eingleisig, am 6. September d. J. eröffnet werden konnte. Betriebsstrom und Betriebsmittel liefert die Hamburger Hochbahn. Nachstehend einige Mitteilungen über die Ausdehnung und Linienführung der Walddörferbahn, die der Schreiber dieses bereits in der „Zeitschrift für Bauwesen“ gelegentlich veröffentlichen konnte.

Die nach den Walddörfern verkehrenden Schnellbahnzüge werden an einem Bahnsteige des Bahnhofs **Barmbeck** der Hamburger Hochbahn abgefertigt; an ihm halten auch die aus der Stadt kommenden Hochbahnzüge. In der Nähe der Hufnerstraße zweigt die Verlängerungslinie in der Richtung auf Farmsen ab. Für das von den Walddörfern kommende Gleis mußte südlich der Barmbecker Empfangsgebäude ein neuer Bahnsteig angelegt werden. Dieses Gleis überschneidet, vom Bahnsteig des Bahnhofes Barmbeck aus gesehen, den Bahnkörper der Hochbahn und zieht dann mit dem von Barmbeck kommenden Walddörfergleis auf gemeinsamem Überbau über die Gleise der staatlichen Stadt- und Vorortbahn und weiter nördlich über die Gleise der künftigen Güterumgehungsbahn und schließlich über die Hellbrockstraße. Der die Abzweigung ermöglichende, in einer langen Krümmung und in Steigungen von 1 : 55 bis 1 : 40 liegende eiserne Überbau ist 573 m lang. Von der Hellbrockstraße führt die Bahn auf hohem Damme bis zu der vom Bahnhof Barmbeck 1,8 km entfernten, noch auf hamburgischem Gebiet liegenden Haltestelle Habichtstraße und dann, immer östlich verlaufend auf preußischem Gebiete durch die Gemeinde Wandsbek zur Haltestelle Hinschenfelde in km 2,3. Die hamburgische Gemeinde Farmsen wird dann erreicht; unweit der Trabrennbahn ist für später eine Haltestelle vorgesehen. Bei km 6,7 folgt die Haltestelle Farmsen. Bald darauf befindet sich die Bahn wieder auf preußischem Gebiet. Die nächste Haltestelle Berne, km 9,3, liegt wieder auf hamburgischem Boden. Hier legt sich die Bahn wieder in einen Einschnitt, der bis an die Grenze des Gemeindebezirks Volksdorf reicht. Nachdem die Altrahlstedt-Wohldorfer Bahn überschritten ist, legt sich die Walddörfer

Bahn auf eigenem Bahnkörper neben die Gleise der erstgenannten Bahn bis zu dem in der Mitte von Volksdorf in km 12,5 auf einer Dammschüttung angeordneten Bahnhof gleichen Namens. Hier endet, wie schon erwähnt, einstweilen der Betrieb. Nun verzweigt sich die Linie in nördlicher Richtung nach Wohldorf, in östlicher Richtung nach Gr.-Hansdorf. Der Gabelung nach Wohldorf folgend, treffen wir bei km 14,1 auf den Haltepunkt Volksdorf-Nord, bei km 15,9 auf den in preußischem Gebiet liegenden Haltepunkt Lottbek und in km 17,8 auf den Endbahnhof in Wohldorf, wo sich auch der Betriebsbahnhof befindet. Vom Bahnhof Volksdorf bis zur Gemeindegrenze bewegt sich die Bahn in der Richtung auf Wohldorf nach und nach vom Damme herunter; sie liegt vom Bergstedter Wege bis unweit der Gemarkungsgrenze Volksdorf im Einschnitt, von hier bis zum Endpunkt wieder auf Dammschüttung.

Die im Gelände angelegte Altrahlstedt-Wohldorfer Kleinbahn reicht in nördlicher Richtung 1,5 km über den Endpunkt der neuen Bahnlinie hinaus bis in die Nähe der Alster; sie wird voraussichtlich in der Folgezeit lediglich dem Güterverkehr zu dienen haben und später, bei lebhafterem Verkehr, neben den Bahnkörper der Walddörfer Bahn verlegt werden müssen.

Der nach Schmalenbek-Gr.-Hansdorf führende Zweig zweigt schienenfrei vom Bahnhof Volksdorf ab; mit seinem nördlichen Gleis überschreitet er die Wohldorfer Zweigstrecke. Auf hohem Damme geht es in östlicher Richtung über die Haltestellen Volksdorf-Ost, 14,3 km, Wulfsdorf (später in km 15,9 anzulegen) bis zur Grenze des preußischen Vororts Ahrensburg. Die ursprüngliche Absicht, das Siedlungsgebiet bis zum Bahnhof Ahrensburg der Lübecker Bahn zu durchfahren, mußte wegen zu hoher Baukosten aufgegeben werden. Der Bahnhof Ahrensburg-West liegt in km 17,0. Die Lübecker Bahn wird rd. 1 km südlich des alten Bahnhofs Ahrensburg unterfahren; ebenso die Hamburger Chaussee. Die Bahn verläuft im Einschnitt weiter bis zum Ahrensburger Tiefmoor, das auf niedrigem Damme überschritten wird. Die Haltestelle Ahrensburg-Süd befindet sich in km 18,7; auf Schmalenbeker Gebiet erreicht der Einschnitt eine Tiefe bis zu 12 m. Die Haltestelle Schmalenbek-West liegt bei km 20,1. Vom Waldreiterweg über Schmalenbek-Ost, km 21,7, bis zum Endbahnhof Gr.-Hansdorf in km 23,2 bleibt die Bahn auf Dammschüttung.

— **Reichs-Wasserwirtschaftsrat.** Auf der am 21. September d. J. in Berlin abgehaltenen ersten Hauptversammlung der Deutschen Gesellschaft für Bauingenieurwesen wurde folgende Entschließung gefaßt: „Die Deutsche Gesellschaft für Bauingenieurwesen richtet unter Hinweis auf den bestehenden Mangel in der Reichsverfassung an den Reichstag die Bitte, einen Reichswasserwirtschaftsrat zu schaffen, dem alle Fragen der Großwasserwirtschaft zur Bearbeitung überwiesen werden. Die Gesellschaft hält es für dringend erforderlich, daß bei der Abfassung des Gesetzes geeignete Sachverständige zugezogen werden, und ist bereit solche zu nennen."

— **Luftfahrwesen.** Das Reichsverkehrsministerium (Reichsamt für Luft- und Kraftfahrwesen) gibt eine Zusammenstellung heraus mit der Bezeichnung „Nachrichten für Luftfahrer". Die Zusammenstellung enthält die wichtigsten Nachrichten über den deutschen und ausländischen Luftverkehr und über die Entwicklung der Luftfahrtechnik; in ihr sind auch die einschlägigen amtlichen Bekanntmachungen wiedergegeben.

— **Personalnachrichten** Im Bereiche des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Preußen-Hessen sind folgende Änderungen eingetreten: Der Regierungsbauführer des Eisenbahn- und Straßenbaufaches Johannes Blume aus Erfurt ist zum Regierungsbaumeister ernannt. — Den Regierungsbaumeistern des Maschinenbaufaches Blaesig, zurzeit in Gummersbach (Rhld.), und Dürre, bisher in Königsberg (Pr.), ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichsdienste erteilt.

Österreich.

— **Organisatorische Änderungen.** Der Staatssekretär für Verkehrswesen hat die Auflösung der der Staatsbahndirektion Wien-Nordost unterstehenden Materialmagazinleitung Wien-Nordost mit Wirksamkeit vom 31. Oktober 1920 angeordnet. Weiter wurde vom Staatsamt für Verkehrswesen verfügt, daß bei der Staatsbahndirektion Linz die bisher bestandene Vereinigung der Gruppe 3 für Grundeinlösungsarbeiten mit der Gruppe 4 für Unterbau bei der Abteilung III für Bahnerhaltung und Bau zu entfallen hat. Demgemäß wird für jede der genannten Gruppen künftighin ein besonderer Gruppenvorstand bestellt werden.

— **Neue Erhöhung des Zollaufschlages.** Durch Vollzugsanweisung des Staatsamtes der Finanzen wurde eine neuerliche Erhöhung des Zollaufschlages verfügt. Dieser Aufschlag betrug bisher 2400 %, so daß das 25-fache des ursprünglichen Grundzolles zu entrichten war. Jetzt wird der Zoll mit dem $33^1/_3$-fachen des in Gold zu leistenden Grundbetrages festgesetzt. Wenn also beispielsweise ein Zoll von vier Kronen in Gold bestanden hat, so wird er in Zukunft mit 133,2 Kr. in Noten zu entrichten sein. Die Zollerhöhung ist eine rein fiskalische Maßregel und wird wie die bisher vorausgegangenen Erhöhungen auch diesmal mit der Verschlechterung des Geldwertes, die gerade in der letzten Zeit wieder einen größeren Umfang angenommen hat, begründet.

— **Eisenbahnfrachtbriefe für Schnittholzsendungen.** Die bisherige Fassung der dem Schnittholz gewidmeten Tarifstelle der Güterklassifikation des Eisenbahngütertarifes Teil I, Abteilung B, hat wiederholt Anlaß zu Beschwerden von Versendern geboten, weil darin die als Schnittholz zu behandelnden Gegenstände namentlich angeführt waren. Die Sendungen mußte man infolge dieser namentlichen Anführung je nach ihrer Beschaffenheit in den Frachtbriefen umständlich den einzelnen in dem Tarif genannten Schnittholzarten entsprechend bezeichnen, um die Frachtberechnung für Schnittholz zu erlangen. Zur Vermeidung dieser schwerfälligen Inhaltsangabe ist die erwähnte Tarifstelle mit Wirksamkeit vom 1. November d. J. derart abgeändert worden, daß die Bezeichnung „Schnittholz" ohne weiteren Zusatz zur Erlangung der hierfür vorgesehenen Frachtberechnung genügt; die einzelnen als Schnittholz anzusehenden Holzarten sind nunmehr bei dieser Tarifpost in einer Bemerkung, jedoch nur zu dem Zweck angeführt, um den Ausdruck „Schnittholz" zu umschreiben und zu erklären. Andere ähnliche Bezeichnungen wie „Schnittmaterial", „Schnittware" u. dgl. sind zu vermeiden, weil diese Bezeichnungen die Frachtberechnung nach der höchsten Frachtgutklasse I nach sich ziehen würden. Holz, das eine weitere als die nach der erwähnten Umschreibung zulässige Verarbeitung aufweist, darf nicht unter der bloßen Inhaltsangabe „Schnittholz" aufgeliefert werden. Dies ergibt sich zwar schon aus den allgemeinen Bestimmungen über die Inhaltsbezeichnung, ist aber doch am Schlusse der Bemerkung zur neugefaßten Tarifstelle noch ausdrücklich hervorgehoben, um die Versender vor den Folgen einer solchen unzulässigen Bezeichnung — der Anrechnung des Frachtzuschlages für unrichtige Inhaltsangabe — zu bewahren.

— **Der Winterfahrplan.** Voraussichtlich wird der Verkehr der Staatsbahnen im kommenden Winter, sofern sich keine unvermuteten Störungen in der Kohlenzufuhr ergeben, in der Hauptsache nicht wesentlich von dem letzten Sommerverkehr abweichen. Die Staatsbahnenverwaltung ist, wie das „Eisenbahnblatt" erfährt, sogar bemüht, den Verkehr noch insoweit zu verbessern, daß sie nach Möglichkeit auf eine Beständigkeit des Zugverkehrs hinwirken wrd. In den letzten Wochen hat der Übergang von der Sommerzeit zur mitteleuropäischen Zeit im internationalen Verkehr manche Hemmung für die beabsichtigte Verbesserung des internationalen Zugverkehrs gebracht. Die Staatsbahnverwaltung hatte andererseits im Inlandverkehr dem jeweilig wechselnden Verkehrsbedürfnis durch gewisse Abänderungen im Nahverkehr Rechnung zu tragen. Auf Grund der nun gewonnenen Erfahrungen dürfte es möglich sein, etwa Ende Oktober oder Anfang November d. J. zu einer größeren Stetigkeit des Zugverkehrs für die Wintermonate zu gelangen, wobei nicht nur keine Einschränkung gegenüber dem Sommerfahrplan, sondern eher noch gewisse Verbesserungen zu erwarten sein dürften. Dem internationalen Zugverkehr ist im Anschluß an die in Budapest mit Rumänien und Ungarn geführten amtlichen Verhandlungen eine Fortsetzung der Luxuszüge Paris- und Ostende-Wien nach Budapest und Bukarest durch Wiedereinführung dreimal wöchentlich verkehrender Schnellzüge in Vorbereitung. Außerdem soll dreimal wöchentlich je ein Schnellzug Graz-Raab und ein Nachtzug zwischen Wien und Triest befördert werden sowie eine neue Verbindung Wiens mit Meran und mit Berlin über Passau wieder eingeführt werden.

— **Beförderung von Wintersportgeräten auf der Eisenbahn.** Im vergangenen Winter mußte im Hinblick auf die geringe Anzahl der für den Reiseverkehr zur Verfügung stehenden Züge das Verbot der Beförderung von Wintersportgeräten und ihrer Mitnahme in die Personenwagen verfügt werden. Da dieses Jahr im Eisenbahnverkehr eine — allerdings sehr geringe — Besserung gegenüber dem Vorjahr eingetreten ist, wird von einer neuerlichen Erlassung eines solchen Verbotes Abstand genommen. Sie muß aber für den Fall vorbehalten werden, daß sich Unzuträglichkeiten und Schwierigkeiten bei der Beförderung von Sportgeräten einstellen sollten.

— **Der Geschäftsgang in der Elektrizitätsindustrie.** Dr. Heinrich Schreiber schreibt über diesen Gegenstand in der „Neuen Freien Presse“ wie folgt: „In den heimischen elektrotechnischen Fabriken wird ohne Unterlaß rege gearbeitet. Hier ist die Konjunktur nicht zurückgegangen, eher ist sie noch gewachsen infolge der großen Anschaffungen, welche für die vom Staate ins Werk gesetzte Elektrisierung der westlichen Eisenbahnstrecken bewirkt wurden. Sie umfassen eine große Anzahl von elektrischen Lokomotiven und Triebwagen, einen starken Stock von weitgestreckten, über viele Kilometer sich ausdehnenden Hochspannungsleitungen, von Umformern, Stromerzeugungsmaschinen, Turbinen für die zur Krafterzeugung für die Zugförderung im Ausbau befindlichen Wasserkräfte am Spullersee, im Rutzwerke, an der Sill usw. Diese umfangreichen Aufträge sind an die Großfirmen bereits vergeben und unter sie aufgeteilt. Hierbei kommen in Betracht die Siemens-Schuckert-Werke, die A. E. G.-Union Elektrizitätsgesellschaft, die Brown-Boveri-Werke und die Gesellschaft für elektrische Industrie. Zu diesen stattlichen Bestellungen gesellen sich neuestens die Aufträge, welche von den neuerrichteten gemischtöffentlichen Elektrizitätsunternehmungen ausgeschrieben wurden, unter denen zu verzeichnen sind die vom Lande Oberösterreich in Gemeinschaft mit der Waffenfabrik - Aktiengesellschaft begründete Oberösterreichische Wasserkraft- und Elektrizitätsgesellschaft und die vom Lande Salzburg im Verein mit der Firma Stern & Hafferl errichtete Salzburger Gesellschaft für Elektrizitätswirtschaft. Die erstgenannte Unternehmung baut die Mühlwasserkraft aus, die zweite das Großkraftwerk der Fuschler Ache. Die Geldbeschaffung erfolgt unter Mitwirkung von heimischen Banken durch Ausgabe von Obligationen, womit gleichfalls neue belangreiche Geldmittel in den Dienst des Elektrizitätswesens gestellt werden. Die staatliche Kreditvollmacht für die Bahnelektrisierung allein ist mit einer Summe von über 5 Milliarden bemessen, während für die erwähnten Ländererfordernisse nahezu 400 Millionen ausgeworfen sind. Allein auch für den privaten Bedarf fehlt es nicht an lebhaftem Umsatze, vor allem an Motoren und Installationseinrichtungen, namentlich in Fabriken und Werkstätten, die mit dem fortschreitenden Übergang von der Handarbeit zum maschinenmäßigen Betrieb die Nachfrage an elektrotechnischen Bedarfsartikeln mehren. Neue und erfolgversprechende Erwartungen knüpfen sich aber letzten Endes für die Elektroindustrie an den unausbleiblichen großzügigen Ausbau der Wasserkräfte für die industrielle Verwertung zur motorischen Arbeit, für die allgemeine Versorgung mit Licht und Kraft in den Städten und auf dem flachen Lande, daselbst auch für die Landwirtschaft.“

Uebrige europäische Länder.

— **Eröffnung der Strecke Brande-Funder.** Diese dänische Staatsbahnstrecke ist am 1. Oktober d. J. für den Betrieb eröffnet worden.

— **Die schwedischen Eisenbahnen und die geplante Dampffährenverbindung nach England.** Die Verhandlungen über die vorgeschlagene Dampffährenverbindung Gothenburg-England stehen bevor (vgl. Nr. 69, S. 759 u. Nr. 70, S. 771 d. Ztg.). Die wirtschaftliche Bedeutung dieses Unternehmens findet in der schwedischen Presse zurzeit eingehende Behandlung. Wenn die im Jahre 1917 durch einen Ausschuß angestellten Erhebungen die wirtschaftliche Schwäche des Dampffährenplanes nachgewiesen zu haben scheinen, so haben sich auf Grund der Preislagenänderungen die Verhältnisse nunmehr vollständig umgestaltet. Die Frachtverhältnisse haben sich geändert, und es sind gänzlich neue Voraussetzungen für einen großen Dampffährenverkehr zwischen Schweden und England entstanden. Dazu kommen zwei neue Faktoren, welche einen bedeutenden Einfluß auf die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens äußern, nämlich die bevorstehende Einführung elektrischen Betriebes auf der Stammbahn nach Gothenburg und die Entwicklung, welche die Dampffährentechnik erfahren hat und welche die Ausnutzung der Tonnage ganz anders ermöglicht als früher. Von den großen Warenmengen, die Schweden nach England jährlich ausführt (im letzten Jahre vor dem Kriege für 238 Millionen Kronen), kommt der Löwenanteil von den schwedischen Ostküstenhäfen. Hauptsächlich Holzwaren, Papiermasse und Eisen werden von der Ostsee nach den großen englischen Einfuhrhäfen am Humber und an der Themse verfrachtet. Von der ganzen 1 784 000 t betragenden Holzwarenausfuhr nach England kam der allergrößte Teil von bottnischen Häfen; von 404 000 t im Jahre 1913 nach England ausgeführter Papiermasse kamen reichlich 300 000 t von Norrlandshäfen. An Eisen und Stahl gingen 200 000 t hauptsächlich von Stockholm und von Norrlandshäfen nach Englands Ostküste (im wesentlichen am Humber). Es war früher nicht daran zu denken, diese gewaltigen Gütermengen von ihrem „natürlichen“ Seewege hinweg in eine neue, aus Eisenbahn quer durch Schweden und Dampffährenverbindung quer über die Nordsee zusammengesetzte neue Linie abzuziehen. Vor dem Kriege bei den damals gegebenen niedrigen Seefrachten hatten die Eisenbahnen geringe Aussicht, den Wettbewerb aufnehmen zu können. Aber die ungeheure Steigerung der Seefrachten hat eine große Veränderung mit sich gebracht. Obwohl in letzter Zeit ein zufälliges geringes Nachlassen eingetreten ist, sind sich alle Sachverständigen darüber einig, daß die Preise wieder anziehen müssen, weil die jetzigen Frachten weitaus nicht die Kosten decken. Das nunmehr von neuem in Kraft tretende englische Gesetz über die Decklast vermindert das Auslastungsvermögen weiter um etwa den vierten Teil. Die Holzfracht vom unteren bottnischen Busen nach der englischen Ostküste betrug vor dem Kriege 20 bis 25 sh. für das Standard; sie ist bis auf 200 Kr. gestiegen und hat kaum Aussicht, unter 150 Kr. herunterzugehen, wenn sie sich lohnen soll.

Anderseits bringt die bevorstehende Elektrisierung der Eisenbahnen Aussichten auf verhältnismäßig niedrige Eisenbahnfrachten. Der vorige Reichstag beschloß, wie bekannt, die Elektrisierung der Strecke Stockholm-Gothenburg. Es werden folgen der Reihe nach Halsberg über Örebro und Krylbo nach Ockelbo. Die Ostküstenbahn bildet das noch fehlende Glied, und es ist von großer volkswirtschaftlicher Bedeutung, daß diese Bahn bald gebaut wird, und zwar von allem Anbeginn mit elektrischem Betriebe. Man bekäme da eine zusammenhängende elektrisch betriebene Strecke von dem vornehmlichsten schwedischen Sägewerksbezirk nach Gothenburg, dem Anknüpfungspunkt der englischen Dampffährenlinie. Der elektrische Betrieb mit billiger Wasserkraft macht die Eisenbahnen von den hohen Steinkohlenpreisen unabhängig. Die besonderen Kosten für einen durchgehenden Güterzug von Küste zu Küste sind tatsächlich nicht groß. Da es sich hier um Frachten handelt, die einen ganz neuen Zugang zum Eisenbahnverkehr darstellen, so ist es nicht nötig, diesen Frachten eine Verzinsung vorhandener Bahnen und dazu gehöriger Anlagen oder andere Betriebskosten als solche, welche unmittelbar von dem neuen Verkehr verursacht werden, aufzulasten. Die Staatsbahnen sind also imstande, niedrige Ausnahmetarife für solche Güter anzusetzen, umsomehr, als sie in großen Partien, größtenteils in ganzen, durchgehenden Güterzügen anfallen. Doch bedingt der Wettbewerb mit den Seefrachten, welche nicht nur mit sehr hohen Kohlenpreisen, Ver- und Entladungskosten, sondern auch mit einem mehr als doppelt so langen Weg von den bottnischen Häfen nach Gothenburg belastet werden, nicht notgedrungen, daß die Staatsbahnen auf die Selbstkosten heruntergehen müssen; man kann im Gegenteil rechnen, daß die durchgehenden Frachten den Eisenbahnen einen schönen Gewinn lassen.

Bei den Seefrachten ist in obigem zunächst von dem günstigen Falle ausgegangen worden, daß die Waren von einem norrländischen Hafenplatz ausgeführt werden. Aber ein sehr großer Teil dieser Waren wird im Landinnern erzeugt, und der Vorteil, sie unmittelbar nach Gothenburg zu schicken, tritt da noch vielmehr hervor. Besonders ist das der Fall bei den Eisenwaren, aber auch Holzmasse und Nutzholz können in großem Umfange aus dem Landinneren ausgeführt werden. Außerdem muß die außerordentliche Erleichterung, welche die unmittelbare Eisenbahnausfuhr mit sich bringt, in Betracht gezogen werden. Vor allem der Umstand, daß die Ausfuhr das ganze Jahr über fortdauern kann, während die bottnischen Häfen mehrere Monate lang durch Eis versperrt sind. Erzeugnisse über den Winter zu lagern, bringt allzu große Kosten und Schwierigkeiten neben dem Zinsenverlust mit sich. Die Holzmasse wird verschlechtert und die massenweise Lagerung von Nutzholz und Zellulose erhöht die Brandgefahr, wovon so viele und schwere Feuersbrünste zeugen. Die Erzwingung der Verladung im Frühjahr und Herbst erhöht die Arbeitskosten.

Von noch größerer Bedeutung ist es, daß die schwedischen Ausfuhrwagen in den englischen Docks nicht, wie es jetzt bei der Entladung ganzer Schiffslasten geschieht, gelagert werden müssen. Die Auslagerung der Holzwaren in den Lagerhöfen der Docks bringt große Kosten mit sich, die vermieden werden könnten, wenn das Holz in Wagenladungen unmittelbar an die Verbraucher gesandt werden könnte. Die großen schwedischen Sägewerksbezirke könnten dann Stapelplätze für ganz England werden, und die Verarbeitung des Nutzholzes könnte einen ganz anderen Umfang erreichen, womit wieder große Ersparnisse an Frachtkosten und ein großer Gewinn an Abfallholz u. a. zum Vorteile der Zellulosefabriken erreicht würden. In der Holzausfuhr Schwedens nach Dänemark ist eine Entwicklung nach dieser Richtung dank der vorhandenen Dampffährenverbindung schon eingetreten. Gehobelte und gespundete Bretter und anderes veredeltes Holz sind auf dem

Eisenbahnwege bis von Norrland unmittelbar zu den dänischen Verbrauchern schon zu einer Zeit ausgeführt worden, wo die Seefrachten noch billiger waren. Der ganze dänische Holzhandel ist im Begriffe, sich danach umzustellen. Noch leichter wäre eine derartige Entwicklung bei England zu erzielen, wo die Dampffährenfrachten unter allen Umständen mit Leichtigkeit die Seetransporte aus dem Felde schlagen werden. Ungeheuer sind die Summen, welche jährlich für Seefracht von schwedischen Stapelwaren nach England gezahlt werden. Überschläglich werden es an die 100 Millionen Kronen jährlich sein, und ein großer Teil dieses Betrages geht an ausländische Reeder. Es ist für Schweden ein nationalwirtschaftliches Interesse ersten Ranges, daß diese Frachten den schwedischen Eisenbahnen zugute kommen und dazu beitragen, dem zurzeit in schwerem wirtschaftlichen Kampfe stehenden Eisenbahnen Schwedens Luft zu schaffen und zu neuzeitlichen Einrichtungen wie Elektrisierung und neuen Dampffährenverbindungen zu verhelfen. Die Verluste, welche Schweden durch das jetzige unzeitgemäße Ausfuhrsystem aus den norrländischen Häfen, auf Grund der Schwierigkeiten erleidet, welche die Seetransporte und die Winterlagerung der Veredelungsindustrie bereitet, lassen sich kaum einschätzen, aber sie gehen sicher auf viele zehn Millionen jährlich. Dr. S.

— **Billigere Fahrpreise in Schweden, insbesondere für Reisende zweiter Klasse.** Der sog. Verkehrsausschuß für Gesamtverwaltung, der die Bergslagernasbahn, die Gävle-Dalabahn und die Södra Dalarnasbahn, also einige der größten Privatbahnen Schwedens umfaßt, hat beschlossen, den Zuschlag auf Personenfahrausweise von 170 % in der zweiten und 120 % in der dritten Klasse für beide Klassen auf 100 % zu ermäßigen, so daß genau eine Verdoppelung gegenüber den Preisen von 1914 übrigbleibt. An dieser Maßnahme ist nicht nur die Preissenkung als erster lichter Ausblick auf kommende bessere Zeiten bemerkenswert, sondern auch das geänderte Verhältnis zwischen den Preisen zweiter und dritter Klasse. Als die Staatsbahnen mit ihren Preiserhöhungen begannen, wurde die zweite Klasse mit einem verhältnismäßig viel größeren Zuschlag als die dritte bedacht, und die Privatbahnen folgten auf dem gleichen Wege. Das Ergebnis war bekanntlich, daß die zweite Klasse bis zu einem gewissen Grade entvölkert wurde und teilweise überhaupt leer lief, während die Reisenden, die sonst die zweite Klasse benutzt hätten, abgeschreckt nicht nur durch die absolute, sondern auch durch die verhältnismäßige Preishöhe, die dritte Klasse weiter überfüllen halfen. Durch seinen Beschluß will der Verkehrsausschuß die Gleichgewichtslage von 1914 wiederherstellen. Auch einige Gütertarife, besonders für Lebensmittel, sollen herabgesetzt werden, doch sind diese Änderungen weniger bedeutsam. Es war in Aussicht genommen, die neuen Gebühren am 1. November, gegebenenfalls auch erst 1. Dezember in Kraft treten zu lassen.

Auch ein Teil der Värmlandseisenbahnen, die in einer Art Gesamtverwaltung, dem sog. Karlstadsystem, zusammengeschlossen sind, gedenkt obigem Beispiel zu folgen, möglicherweise auch die eine oder andere Bahn im westlichen Schweden. Damit dürfte es aber leider Schluß sein. Die Erklärung liegt darin, daß die vorgenannten Eisenbahnen in wirtschaftlicher Hinsicht gegenüber der Mehrzahl der übrigen Bahnen eine Sonderstellung einnehmen, da die Ausfuhr immer mehr die Neigung hat, sich auf Kosten der Ostküste auf die Westküstenhäfen zu übertragen. Bei den Staatsbahnen ist wenigstens für die nächste Zeit keine Änderung zu erwarten, wiewohl das Bedürfnis, in erster Linie die Gütertarife mit Rücksicht auf die Lage der schwedischen Industrie herabzusetzen, auch hier voll anerkannt wird. Allein die wirtschaftlichen Verhältnisse der Staatsbahnen eignen sich hierfür zurzeit nicht. Die Staatsbahndirektion wird aber mit besonderem Interesse die Wirkungen der neuen Tarifpolitik, insbesondere bezüglich der Senkung der Fahrscheinpreise zweiter Klasse, verfolgen. Die übrigen Privatbahnen werden dem Beispiele gleichfalls nicht folgen. Sie haben teilweise mit Lohnverhandlungen zu tun und denken eher an eine Tariferhöhung als an eine Herabsetzung. Die Verhandlungen zwischen dem Arbeitgeberverband der schwedischen Eisenbahnen und den Eisenbahnerverbänden, wobei die letzteren Gleichstellung mit dem Personal der Staatsbahnen verlangen, während die ersteren dies bei der gegenwärtigen gedrückten wirtschaftlichen Lage der Privatbahnen als ausgeschlossen bezeichnen, wurden kürzlich abgebrochen, und es hat sich die Lage sehr zugespitzt. Dr. S.

— **Wirkungen des schwedischen Winterfahrplanes.** Der mit dem 15. September in Kraft getretene Winterfahrplan hat die Reisegelegenheiten in Schweden etwa auf die Hälfte derer bei Jahresbeginn zurückgeführt. (Vgl. Nr. 68 d. Ztg.) Die Wogen der Unzufriedenheit haben sich immer noch nicht gelegt, und es sind insbesondere Klagen über Zugüberfüllung und unzulässiges Gedränge der Reisenden laut geworden. Die Eisenbahndirektion hat demgegenüber an gewissen Stichtagen genaue Erhebungen angestellt und das Ergebnis auch zeichnerisch verwertet. Das Endurteil ist, daß mit wenigen Ausnahmen an den Werktagen genügend Platz vorhanden war, wenn auch einzelne Überfüllungen, zumal die Erhebungen nur Mittelzahlen ergeben, nicht abgestritten werden sollen. Jedenfalls haben die Erhebungen zur Einlegung einiger Ergänzungszüge geführt und nebenbei gewisse häufige Unregelmäßigkeiten in der Einhaltung des Fahrplanes aufgedeckt. Dr. S.

— **Das schweizerische Arbeitszeitgesetz** (vgl. Nr. 79, S. 857 d. Ztg.) ist in der Volksabstimmung vom 31. Oktober mit 386 157 gegen 271 381 Stimmen angenommen worden. Die Opposition, die es zu einer unerwartet hohen Stimmenzahl gebracht hat, ging, wie die „D. Allg. Ztg." schreibt, hauptsächlich vom schweizerischen Gewerbeverband und vom Bauernverband aus. Infolgedessen haben auch die Kantone mit überwiegend ländlicher Bevölkerung das Gesetz mit scharfer Mehrheit verworfen. Den Ausschlag gaben besonders die Kantone Basel, Zürich, Tessin und Genf.

— **Diebstähle auf englischen Eisenbahnen.** Als Beweis dafür, daß die englischen Eisenbahnen durch den Krieg ebenso gelitten haben wie die deutschen, sei nur ein Beispiel angeführt, nämlich die Zunahme der Diebstähle. Die Nordbritische Eisenbahn hat im Jahre 1913 in 861 Fällen Schadenersatz für Diebstahl zu leisten gehabt, im Jahre 1918 aber in 28 144 Fällen. Am schlimmsten waren die Beraubungen von Whisky-Sendungen, was ein eigenartiges Schlaglicht auf die Vorliebe der Schotten für starke Getränke wirft. Der Schadenersatz für gestohlenen Whisky belief sich allein auf 100 £ täglich.

Fremde Erdteile.

— **Elektrisierung südafrikanischer Eisenbahnen.** Die Elektrotechnische Zeitschrift entnimmt dem „South African Min. a. Eng. Journ." folgende Nachricht: Die Ingenieure Merz und Mc. Lellan haben der Regierung einen Entwurf zur Elektrisierung von vier Abschnitten der Südafrikanischen Eisenbahnen eingereicht, nämlich 1. der Hauptlinie zwischen Kapstadt und dem Touws-Fluß einschließlich der Vorortslinien der Halbinsel, 2. der Natal-Hauptbahn von Durban nach Glencoe mit der Zweiglinie Glencoe-Vryheid Ost, 3. der Bahn Witbank Germiston-Randfontein, 4. der Delagoabai-Linie zwischen Witbank und Komati Port. Diese vier Linien haben eine Gesamtlänge von rund 1050 km, von denen zuerst die unter 2. genannte Linie zur Ausführung kommen soll. Höhere Einnahmen erhofft man weniger von der Elektrisierung als vielmehr der Herabsetzung der Betriebskosten. Die Fahrgeschwindigkeit soll indessen erhöht werden. Als Stromart erachtet man für die Eigenart der südafrikanischen Bahnen den hochgespannten Gleichstrom mit oberirdischer Fahrleitung am zweckmäßigsten. Obwohl die Schmalspur den Bau von Hochspannungsmotoren erschwert, hat man die Fahrdrahtspannung zu 3000 Volt festgesetzt. Von der Nutzbarmachung der Wasserkräfte verspricht man sich keinen wesentlichen Gewinn. Zur Stromlieferung kommen in Frage: Für 1. je ein Kraftwerk bei Kapstadt und am Touws-Fluß, für 2. je ein Kraftwerk bei Durban und bei Tayside unweit Glencoe, für 3. ein Kraftwerk am Great Olifants-Fluß und die Victoria Falls Co., für 4. ein Kraftwerk bei Komati Port. Die Güterzuglokomotiven sollen eine Zugkraft von 21 775 kg, die Personenzuglokomotiven eine solche von 13 600 kg erhalten. Die Fahrgeschwindigkeit in gebirgigem Gelände soll für Güterzüge 32 bis 37 km/h und Personenzüge 45 bis 46,5 km/h betragen. Die Personenzuglokomotiven sollen in der Wagerechten Züge von 15 Hauptbahnwagen mit 88,5 km/h befördern. Der Vorortbetrieb bei Kapstadt wird mit Triebwagenzügen bewerkstelligt werden. Da in dem gebirgigen Gelände lange Gefällstrecken vorkommen, ist elektrische Bremse mit Stromrückgewinn in Aussicht genommen.

— **Beteiligung der Angestellten an der Leitung der amerikanischen Eisenbahnen.** Eine amerikanische Bank schlägt den Angestellten der amerikanischen Eisenbahnen einen sehr einfach aussehenden Weg vor, um den von ihnen gewünschten Einfluß auf die Leitung der Eisenbahnen zu erlangen. Engineering News-Record sieht diesen Vorschlag als noch weitergehend an, als er gemeint ist, und gibt ihn seinen Lesern unter der Überschrift: „Wie man eine Eisenbahn kaufen kann!" weiter. Der Vorschlag geht dahin, daß die Angestellten der Eisenbahnen nur 5% ihrer Bezüge zum Ankauf von Eisenbahnaktien verwenden sollten; bei einem Betrag der persönlichen Ausgaben der Eisenbahnen von 3 600 000 000 Dollars im Jahre

würde das 180 000 000 Dollars ausmachen. So könnten die Angestellten als Aktionäre schnell einen maßgebenden Einfluß auf die Verwaltung der Eisenbahnen erlangen, namentlich wenn sie ihre Aktienankäufe planmäßig auf einzelne Eisenbahnnetze richten. Die New York Central-Eisenbahn hat z. B. ein Aktienkapital von 222 729 300 Dollars Nennwert, das bei einem Preis von 70 Dollars für die Aktie zum Betrag von 155 950 510 Dollars zu haben ist. Die Angestellten könnten also sehr wohl erreichen, daß sie die Mehrheit unter den Aktionären bilden, und selbst wenn sie in der Minderheit blieben, würden sie doch einen nicht zu unterschätzenden Einfluß erlangen. Der Vorschlag läßt augenscheinlich außer Acht, daß die Börse einen derartigen zielbewußten Aufkauf der Aktien mit einer sehr erheblichen Kurssteigerung beantworten würde; wenn so die Durchführung des Vorschlags nicht gerade unmöglich gemacht würde, so wäre sie doch dadurch mindestens sehr erschwert.

Allgemeines.

— **Geschwindigkeitsmessung von Eisenbahnzügen.** Beim Befahren von scharfen Gleiskrümmungen, starken Gefällen, Brücken usw. sind bekanntlich die behördlich festgelegten Betriebsvorschriften zu beachten, nach denen eine für den jeweiligen Fall vorgeschriebene Fahrgeschwindigkeit nicht überschritten werden darf. Um die Innehaltung der Fahrvorschriften zu überwachen, sind verschiedenartig durchgebildete Meßvorrichtungen im Gebrauch. Oftmals verwendet man zu diesem Zwecke ein in Verbindung mit Schienenkontakten arbeitendes Morseschreibwerk. Bei diesem wird ein am Anfang und Ende der zu überwachenden Strecke eingebauter Schienenkontakt infolge der durch die Zuglast bewirkten Durchbiegung einer Fahrschiene oder Querschwelle geschlossen. Solche Meßvorrichtungen sind verhältnismäßig einfach und arbeiten einwandfrei für den Fall, daß der zu überwachende Schienenweg länger ist als der darüber hinwegrollende Eisenbahnzug. Dagegen wird die Geschwindigkeitsüberwachung schwieriger, wenn der Zug länger ist als die zu überwachende Strecke. Für diesen Fall waren besonders geartete Registriereinrichtungen zu schaffen. Über eine solche auf der Eisenbahnbrücke über den Königshafen in Rotterdam in Gebrauch befindliche Einrichtung berichtet J. H. Verstegen in Nr. 25 des laufenden Jahrganges der Zeitschrift „De Ingenieur". Wer sich über die eigenartige, recht sinnreich durchgebildete Vorrichtung näher unterrichten will, findet das Nötige außer in der genannten Zeitschrift auch in Heft 34 auf Seite 676 des laufenden Jahrganges der „Elektrotechnischen Zeitschrift". Auch die Siemens & Halske A.-G. hat schon lange eine derartige Registriereinrichtung durchgebildet und zum ersten Male auf dem ehemaligen Gleisdreieck der Berliner Hoch- und Untergrundbahn praktisch erprobt. Auch dort war die Zuggeschwindigkeit auf einer Strecke zu registrieren, die kleiner war als die Zuglänge. Eine Beschreibung dieser Einrichtung, die sich gut bewährt haben soll, findet sich in Heft 40 auf Seite 796 des laufenden Jahrganges der „Elektrotechnischen Zeitschrift".

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Folgende dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr dienende vollspurige Nebenbahnstrecken sind den Vereinsbahnstrecken vom Tage der Betriebseröffnung zugerechnet worden:

Unterböbingen-Heubach, (4,40 km) eröffnet am 30. Oktober 1920 (Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart);

Mansfeld-Wippra, (19,88 km), eröffnet am 1. November 1920 (Eisenbahndirektion Magdeburg);

Neustadt-Weidhausen (Bez. Coburg), 22,40 Kilometer, eröffnet am 1. November 1920 (Eisenbahndirektion Erfurt).

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Am 24. Oktober d. J. ist der an der Bahnstrecke Friedrichsgrube-Tichau zwischen Lazisk und Orzescher-Chaussee neuerrichtete Haltepunkt Prinzengrube für den Personenverkehr eröffnet worden. Die Entfernungen betragen zwischen: Lazisk und Prinzengrube 2,15 km, Orzescher-Chaussee und Prinzengrube 4,96 km.

Eisenbahndirektionsbezirk Köln. Am 25. Oktober ist der rechts der Bahnstrecke Köln-Troisdorf zwischen den Stationen Köln-Kalk und Porz-Urbach neuerrichtete Haltepunkt Gremberg für den Personenverkehr eröffnet worden. Die Entfernungen betragen zwischen Gremberg und Porz-Urbach 2,54 km, zwischen Gremberg und Köln-Kalk 4,63 km.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. VI 11 vom 12. Oktober 1920 an die Vereinsverwaltungen und die vereinsfremden Bahnen, die Drucksachen des Vereins bezogen haben, betreffend Kosten für gelieferte Drucksachen des Vereins (abgesandt am 27. Oktober d. Js.).

Nr. III 179 vom 27. Oktober 1920 an die Mitglieder des Satzungsausschusses, betreffend Ergänzung des Auslegungsbeschlusses zu § 3 Abs. 4 des Übereinkommens, betreffend den Diensttelegrammverkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (abgesandt am 1. November d. Js.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 25. Oktober verschied in Saarbrücken, wo er im Ruhestand lebte, der

Geheime Baurat

Herr **Friedrich Knoblauch,**

Regierungs- und Baurat a. D.

Der Heimgegangene gehörte dem Direktionskollegium der Eisenbahndirektion Saarbrücken seit 1. April 1908 an, nachdem er vorher in verschiedenen anderen Stellungen sich bewährt hatte.

Ausgestattet mit hohen Fähigkeiten und reicher Erfahrung war er das Muster eines aufrechten Mannes und ein Beamter echter altpreußischer Art von vorbildlicher Pflichttreue und nie versagender Zuverlässigkeit.

In dem Verstorbenen betrauern die Unterzeichneten einen hochgeschätzten Mitarbeiter und äußerst liebenswürdigen Kollegen. Sie werden ihm ein treues Gedenken stets bewahren.

Trier, den 29. Oktober 1920. (1030)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Stammeisenbahn-Direktion Saarbrücken
in Trier.

2. Verkehrseinstellung.

Kerkerbachbahn-Aktien-Gesellschaft.

Mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde wird am 15. November cr. der Betrieb auf der Strecke Seeheide-Mengerskirchen eingestellt und der Haltepunkt Winkels und der Bahnhof Mengerskirchen für den öffentlichen Verkehr (Personen- und Güterverkehr) geschlossen.

Am 15. Dezember d. J. wird auch der Betrieb auf der Strecke Hintermeilingen-Seeheide eingestellt und damit die Bahnhöfe Fussingen und Waldernbach, sowie die Haltepunkte Füllburg und Lahr für den öffentlichen Verkehr geschlossen.

Vom 16. Dezember cr. ab wird die Strecke Hintermeilingen-Seeheide nur noch als Privatanschlußbahn für Wagenladungen betrieben. (1031)

Kerkerbach, den 30. Oktober 1920.
Kerkerbachbahn-Aktien-Gesellschaft.
Der Vorstand.

3. Güterverkehr.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif vom 1. April 1919.

I.

V A E 1920/36 erhält ab 15. Oktober 1920 folgende neue Fassung:

Neben der Fracht und von dieser getrennt werden bei Wagenladungen für die in Eichstätt Bahnhof erforderliche Umladung aus den Vollspurwagen in die Schmalspurwagen und umgekehrt oder für die Gestellung von Rollschemeln folgende besondere Nebengebühren erhoben:

a) für die Umladung aus den Vollspurwagen in die Schmalspurwagen oder umgekehrt:
für je angefangene 100 kg des wirklichen Gewichtes 20 ₰, mindestens für den Wagen 10 ℳ.

b) für die Gestellung von Rollschemeln und die Verladung der Vollspurwagen auf die Rollschemel:
für je zwei Rollschemel 12 ℳ.

Bei den nach § 32 A T V abgefertigten Packmitteln wird eine Rollschemelgebühr nicht erhoben.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

II.

Auf Seite 19 des Tarifs ist die Station Schönburg nach der Station Schongau zu streichen und dafür nach der Station Schönau (Brend) vorzutragen.

III.

Im V A E 1920/527 ist die Änderung bei der Station Kleinschloppen wieder zu streichen.

Die Station Königsberg (Franken), Seite 16 des Tarifs, heißt nunmehr: Königsberg (Bayern), die Station Burghausen, Seite 11 des Tarifs, heißt Burghausen (Obb.).

München, 29. Oktober 1920. (1025)
Tarifamt des R V M, Z. B.

Verkehr mit Geestemünde über Blexen.

Infolge Erhöhung der Tarife für die Weserfähre Blexen-Geestemünde erhöhen sich mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1920 auch die direkten Tarife im Verkehr mit Geestemünde und darüber hinaus.

Näheres ist bei unserem Verkehrsbureau und demnächst auch auf den Stationen zu erfahren.

Oldenburg, 28. Oktober 1920. (1026)
Eisenbahndirektion.

Württ. Binnen-Gütertarif (Tfv. 39 a).

Mit Gültigkeit vom 1. November 1920 wird der Verkaufspreis der Bescheinigungsbücher über aufgegebene Güter von 2,50 ℳ auf 5,50 ℳ für ein Buch erhöht.

Stuttgart, den 28. Oktober 1920. (1029)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Durchgangsgüterverkehr von Polen nach Polen durch Oberschlesien über Myslowitz, Oswiecim, Dzieditz, Costau Landesgrenze.

Vom 1. November d. J. ab sind die zur unmittelbaren Durchfuhr durch Oberschlesien bestimmten Güter auf den polnischen Versandstationen mit durchgehenden, internationalen, dreisprachigen (deutsch, polnisch, französisch) Frachtbriefen nach den polnischen Bestimmungsstationen aufzuliefern. Es ist dem Absender gestattet, in den Frachtbriefen den Inhalt der Güter nur in polnischer oder in polnischer und deutscher Sprache zu bezeichnen. Nur in polnischer Sprache ausgestellte Frachtbriefe werden von der Eisenbahn, soweit sie die Übersetzung für erforderlich hält, als Beauftragte des Absenders in die deutsche Sprache übersetzt. Für Folgen unrichtiger oder ungenauer Übersetzung haftet der Absender.

Bei Verwendung internationaler Frachtbriefe, in denen auf das Internationale Übereinkommen Bezug genommen ist, muß die Berufung auf das Internationale Übereinkommen durch den Absender gestrichen und die Streichung von ihm unterschriftlich bestätigt werden. Direkte Tarife bestehen nicht. Auf den polnischen Strecken gelten die polnische Transportordnung und die polnischen Gütertarife, auf den deutschen Strecken die Eisenbahn-Verkehrsordnung und die Deutschen Eisenbahn-Gütertarife.

Fracht und sonstige Gebühren werden auf dem Beförderungswege berechnet. Sie können vom Absender bezahlt oder auf den Empfänger überwiesen werden. Nachnahmen sind zulässig. (1018)

Kattowitz, den 26. Oktober 1920.
Eisenbahndirektion.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Eisenbahnverband über Saßnitz-Trälleborg und Pattburg.

Am 1. Dezember 1920 tritt ein Nachtrag I in Kraft. Durch ihn wird der bisherige Abschnitt F (Tariftafeln) aufgehoben und durch einen neuen Abschnitt F mit neuen deutschen Schnittsätzen — auch für schleswig-holsteinische Stationen — ersetzt.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen. (1036)

Altona, den 30. Oktober 1920.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-schwedischer Tierverkehr zwischen Saßnitz Hafen und Trälleborg.

Der Tarif für die Beförderung von lebenden Rindern zwischen Stationen der schwedischen Bahnen und Saßnitz Hafen wird am 1. Dezember d. J. aufgehoben. Gleichzeitig tritt eine „Kundmachung für die Beförderung von lebenden Tieren“ zwischen Saßnitz Hafen und Trälleborg in Kraft.

Nähere Auskunft erteilt die Güterabfertigung Saßnitz Hafen. (1034)

Altona, den 30. Oktober 1920.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II.

Am 1. Dezember 1920 tritt Nachtrag VI in Kraft. Er enthält in der Hauptsache folgende Änderungen:

1. Neue Schnittsätze für die deutschen Verbandsstationen nach Maßgabe der gleichzeitig in Kraft tretenden neuen deutschen Normalbeförderungsgebühren unter Einführung einer Nebenklasse A 3 für Güter des Spezialtarifs III;
2. erhöhte Schnittsätze für die Stationen der Lolländischen Eisenbahn und der Skagensbahn;
3. für einige dänische Stationen zum Teil ermäßigte Entfernungen und Schnittsätze infolge Eröffnung der Strecke Brande-Silkeborg;
4. Einführung einer neuen Nebenklasse für Güter des Spezialtarifs III auf dänischer Seite. An Stelle der Sätze des Spezialtarifs II gelten die Sätze der Klasse „A 2 für Güter des Spezialtarifs II“ künftig als Nebenklasse für Spezialtarif III;
5. die Zahl der deutschen Verbandsstationen ist erheblich eingeschränkt.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 30. Oktober 1920. (1033)
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-dänischer Tiertarif, Teil II.

Am 1. Dezember 1920 tritt Nachtrag VI in Kraft. Als deutsche Verbandsstationen bleiben bis auf weiteres nur die Stationen Flensburg, Flensburg Weiche, Niebüll, Süderlügum und Warnemünde bestehen mit Schnittsätzen für nur je einen Schnittpunkt. In der dänischen Schnittafel treten infolge Eröffnung der Strecke Brande-Silkeborg zum Teil Ermäßigungen für die Schnittpunkte I und II ein. (1038)

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 30. Oktober 1920.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Güterverkehr der badisch-schweizerischen Übergangsstationen mit der Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 20. Januar 1921 wird die Rollschemelgebühr für den Verkehr mit der schmalspurigen Linie Luzern-Interlaken-Ost von 3,— Fr. auf 6,— Fr. erhöht.

Ferner werden mit sofortiger Gültigkeit einige Änderungen zu den gemeinsamen schweiz. Ausnahmetarifen Nr. 19, 21 u. 41 durchgeführt. Näheres in unserem Tarifanzeiger. (1032)

Karlsruhe, den 29. Oktober 1920.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Ost-mitteldeutsch-sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1920 werden die Entfernungen für die Stationen der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 28. Oktober 1920. (1023)
Eisenbahndirektion.

Deutsch-dänischer Kohlentarif.

Am 1. Dezember 1920 tritt Nachtrag VI in Kraft. Er enthält neue Frachtsätze, in die auf deutscher Seite die neuen Normalbeförderungsgebühren eingerechnet sind.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (1037)

Altona, den 30. Oktober 1920.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Dänemark, Schweden und Norwegen anderseits, Verbandsgütertarif Teil I, Abteilung B.

Am 1. Dezember 1920 treten Änderungen in Kraft, die zum Teil eine Erhöhung bedeuten.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (1035)

Altona, den 30. Oktober 1920.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

a) Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft CIb,
b) Staats- und Privatbahn-Tiertarif, Teil II.

Am 1. 12. 1920 treten erhöhte Frachtsätze für Wagenladungen im Güterverkehr mit den Güternebenstellen Keitum (Sylt) und Westerland (Sylt) in Kraft.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 25. Oktober 1920. (1027)
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Güterwechselverkehr zwischen Oberschlesien und Polen.

1. Im Güterverkehr zwischen Oberschlesien und den an Polen abgetretenen, ehemals preußischen und österreichischen Gebieten gelten auf den deutschen Strecken die Eisenbahn-Verkehrsordnung und die deutschen Eisenbahn-Gütertarife, auf den polnischen Strecken die polnische Transportordnung und die polnischen Gütertarife.

Die Güter können mit durchgehenden Frachtbriefen nach der deutschen oder polnischen Bestimmungsstation aufgegeben werden. Hierzu sind doppelsprachige — deutsche und polnische — Frachtbriefe zu verwenden. Bis zur Auflage der doppelsprachigen Frachtbriefe bei der Eisenbahndirektion Kattowitz und den polnischen Eisenbahnverwaltungen werden die für den inneren Verkehr Deutschlands und Polens vorgeschriebenen Frachtbriefe zugelassen.

Alle Frachtbriefeintragungen des Absenders sind in der Sprache desjenigen Staates zu machen, in welchem das Gut aufgeliefert wird. Dem Absender steht das Recht zu, außerdem die Angaben in der Sprache des anderen Staates zu machen. Macht der Absender von diesem Rechte keinen Gebrauch, so werden die Angaben, soweit es erforderlich ist, an der Grenze von der übernehmenden Bahn übersetzt. Hierbei gilt die Eisenbahn als Beauftragte des Absenders, der die Folgen einer unrichtigen oder ungenauen Übersetzung selbst zu tragen hat.

Als Bestimmungsstation muß in den Frachtbriefen die Tarifgrenzstation angegeben sein mit dem Zusatz: „Zur Weiterbeförderung nach Station ...... (Bezeichnung der deutschen oder polnischen Bestimmungsstation)". Unmittelbar auf die innere polnische oder deutsche Bestimmungsstation dürfen die Frachtbriefe nicht lauten. Auf Grund des Zusatzes für die Weiterbeförderung werden die Güter mit demselben Frachtbriefe von der Tarifgrenzstation nach der Bestimmungsstation weitergesandt. Es bedarf keines neuen Frachtbriefes.

Tarifgrenzstationen sind: Myslowitz, Oswiecim, Dzieditz und Costau Landesgrenze. Sie sind als deutsche Tarifstationen in die deutschen, als polnische Tarifstationen in die polnischen Gütertarife aufgenommen.

Fracht und Gebühren müssen von der Versand- bis zur Tarifgrenzstation frankiert, von der Tarifgrenzbis zur Empfangsstation auf den Empfänger überwiesen werden. Mit Nachnahmen oder Barvorschüssen darf der Absender das Gut nicht belasten.

Der Frankaturzwang für Fracht und Gebühren besteht auch für die von den deutschen Stationen nur bis Oswiecim oder Dzieditz (ohne Weiterbeförderungsvorschrift) aufgegebenen Sendungen, der Überweisungszwang auch für Sendungen mit Frachtbriefen von Oswiecim oder Dzieditz nach deutschen Stationen, das Verbot der Belastung mit Nachnahmen oder Barvorschüssen in beiden Fällen.

Für die von deutschen Stationen bis Myslowitz und nach deutschen Stationen in Myslowitz aufgegebenen Sendungen besteht wieder ein Frankaturzwang, noch ein Überweisungszwang, noch ein Nachnahmeverbot.

Costau Landesgrenze stellt lediglich eine Tarifstation dar. Die Güterabfertigung Costau Landesgrenze dient daher nur der Weiterabfertigung von deutschen nach polnischen und von polnischen nach deutschen Stationen. Es können dort weder Güter aufgegeben noch ausgeliefert werden.

2. Im Güterverkehr zwischen Oberschlesien und den an Polen gefallenen, ehemals russischen Gebieten gelten auf den deutschen Strecken die Eisenbahn-Verkehrsordnung und die deutschen Eisenbahn-Gütertarife, auf den polnischen Strecken die polnische Transportordnung und die polnischen Eisenbahn-Gütertarife.

Nur Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Steinkohlenkoks können mit durchgehenden Frachtbriefen aufgegeben werden. Es sind internationale Frachtbriefe zu verwenden, in denen die Berufung auf das Internationale Übereinkommen vom Absender zu streichen und die Streichung unterschriftlich anzuerkennen ist. Sie müssen in der Sprache des Aufgabelandes ausgestellt sein und dürfen in deutscher und polnischer Sprache ausgestellt werden. Nicht in beiden Sprachen gemachte Angaben werden von der Eisenbahn, soweit die eine Übersetzung für erforderlich hält, als Beauftragte des Absenders übersetzt. Die Folgen unrichtiger oder ungenauer Übersetzung trägt der Absender. Fracht und Gebühren müssen von der Versand- bis zur Tarifgrenzstation Kattowitz Landesgrenze oder Preußisch Herby Landesgrenze durch den Absender bezahlt, von der Tarifgrenz- bis zur Bestimmungsstation auf den Empfänger zur Zahlung überwiesen werden. Nachnahmen des Absenders sind unzulässig.

Alle übrigen Güter sind mit Frachtbriefen bis zur Grenze und dort mit neuen Frachtbriefen aufzuliefern, so daß getrennte deutsche und polnische Frachtverträge zustande kommen. Die Frachtbriefe für die deutsche Beförderungsstrecke haben die in die deutschen Tarife aufgenommenen Stationen Kattowitz Landesgrenze oder Preußisch Herby Landesgrenze als Versand- oder Bestimmungsstation zu enthalten. Es finden die im innerdeutschen Verkehr gültigen Tarifvorschriften ohne Einschränkung Anwendung.

Die Bestimmungen treten sofort in Kraft. (1019)

Kattowitz, den 1. November 1920.
Eisenbahndirektion.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Lokalgütertarif Teil I, Abt. B. Änderung.

Mit sofortiger Giltigkeit bis auf weiteres werden im Abschnitt D (Nebengebühren) des oben bezeichneten Tarifes auf Seite 28 des Nachtrages II im Punkt XVIII (Schiffahrtsgebühren am Eisernen Tor) die Gebührenansätze „rumänisch abgestempelte K. 1,40" bzw. „rumänisch abgestempelte K. 0,70" auf „Lei 0,70" bzw. „Lei 0,35" abgeändert.

Wien, am 27. Oktober 1920. (1024)
Z. 106 264/I a.

Brohltal-Eisenbahn.

Mit dem 1. Dezember 1920 tritt mit Genehmigung des Reichsverkehrsministeriums im Binnen- und direkten Güterverkehr eine weitere Erhöhung der Entfernungszuschläge, des Frachtzuschlages und der Rollbockgebühr in Kraft. Nähere Auskunft erteilt die Bahnverwaltung in Brohl.

Köln, den 30. Oktober 1920. (1028)
Der Vorstand.

4. Personen- und Güterverkehr.

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde erscheint mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1920 für den Binnentarif unserer Bahn Nachtrag VI, durch den Erhöhungen im Personen-, Gepäck-, Expreßgut- und Tierverkehr durchgeführt werden.

Im direkten Verkehr werden, vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde, die Fahrpreise vom 1. Januar 1921 erhöht. (1021)

Wernigerode, im Oktober 1920.
Die Direktion.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Personen- und Gepäcktarif, Teil II.

Vom 15. November 1920 an treten im Personen- und Gepäckverkehr der Stationen Eger, Franzensbad und Antonienhöhe-Stöckermühle untereinander teilweise Erhöhungen ein. Im Verkehr der genannten Stationen mit Voitersreuth werden die Fahrpreise und Gepäckfrachten in Kronen erhoben. Nähere Auskunft erteilen die Stationen.

Dresden, am 28. Oktober 1920. (1020)
Eb.-Gen.-Dir. Dresden.

Preußisch-Sächsischer Staatsbahn-Privatbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. Dezember 1920 ab erhöhen sich die Personenfahrpreise im Verkehr mit den Kleinbahnen des Kreises Jerichow I um 25 %.

Nähere Auskunft erteilt die Betriebsleitung der Kleinbahnen in Burg bei Magdeburg. (1022)

Hannover, den 27. Oktober 1920.
Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 82 | Berlin, den 6. November 1920 | LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 16 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 80 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 90 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 82. Berlin, den 6. November 1920. LX. Jahrgang.

Inhalt:

Wagenumlauf in Amerika und Deutschland.

Man kommt in Deutschland mitunter in die Versuchung, eine gewisse Überlegenheit des amerikanischen Eisenbahnwesens vorauszusetzen und unbewußt der Wirkung der großen Zahlen zu unterliegen, die der Amerikaner so geschickt zu politischen Zwecken und zu Reklame jeder Art — gerade im Verkehrswesen — auszunutzen versteht (große Fahrgeschwindigkeiten, Abmessungen der Lokomotiven, Größe der Wagen usw.). Im Folgenden soll an Hand einiger Zahlen über den Güterverkehr untersucht werden, wie es mit der angeblichen Überlegenheit auf diesem einen Gebiete, das aber für die Einnahmen grundlegend zu sein pflegt, im Vergleich zu deutschen Verhältnissen bestellt ist, worin zugleich eine Abschätzung der Betriebsleistungen unserer Eisenbahnen liegt.

Im Jahre 1916 herrschte auf den amerikanischen Eisenbahnen ein scharfer Wagenmangel. Damals entschloß sich der „Verein amerikanischer Eisenbahnverwaltungen“ (American Railroad Association) zur Bildung eines, mit weitgehenden Befugnissen ausgestatteten Ausschusses für den Wagendienst, der die Aufgabe hatte, die Verwendung der Wagen, namentlich der bahnfremden, zu überwachen und für eine möglichst gute Ausnutzung des Laderaumes Sorge zu tragen, sowie den gesamten Güterverkehr aus Anlaß des Weltkrieges zu fördern. Dieser Ausschuß hat einen statistischen Bericht über die Jahre 1916—18 veröffentlicht, aus dem nach Railway Age 1920, Bd. 68, Nr. 18 das Nachstehende entnommen sei. Zum Vergleich sind die entsprechenden Zahlen für deutsche Verhältnisse hinzugefügt, die sich stützen auf Röbe, Zusammenbruch der deutschen Eisenbahnen?, erschienen Anfang 1920, und auf die Reichsstatistik für 1916—18. Ferner sind daraus einige weitere Vergleichswerte abgeleitet, die gestatten sollen, die gegenseitigen Leistungen unmittelbar besser abzuschätzen.

Aus der umstehenden Tabelle läßt sich ungefähr folgendes entnehmen: Gegenüber Deutschland ist in Amerika 1. die jährliche Frachtmenge dreifach (Zeile 2), 2. die Zahl der Güterwagen und der gefahrenen Wagenkilometer vierfach (Zeile 3 und 5), 3. die Zahl der geleisteten Tonnenkilometer aber zehnfach (Zeile 4), so daß die durchschnittliche Ladung und der Beförderungsweg größer sein müssen (vgl. unten), 4. der Prozentsatz der Leerläufe rd. ¼ größer, 5. die Zahl der täglich beladenen Wagen nur wenig größer, 6. die jährliche Auslastung eines Wagens (Zeile 9) rd. ⅓ kleiner — und das trotz des so viel größeren durchschnittlichen Fassungsvermögens der amerikanischen Wagen und ihrer rd. dreimal größeren Ladung (Zeile 11), 7. der Tagesdurchschnitt an Transportleistung in Tonnenkilometern über zweifach (Zeile 10), 8. die Zahl der jährlichen Beladungen eines Wagens erstaunlich gering (Zeile 13/12), rund nur ¼. Dafür ist der Wagen aber lange unterwegs, fast viermal länger und legt jedesmal einen, allerdings nur dreimal weiteren Weg zurück, so daß die Einzeltransportleistung kleiner sein muß, was auch Zeile 15 bestätigt. 9. Zeile 17 und 18 zeigen, daß bei uns die Belastung des Netzes gleichmäßiger, ausgeglichener ist, während Amerika bei einer nur wenig größeren Tonnenbelastung eine Verkehrsbelastung aufweist, die mehr an das Bild eines Spitzenverkehrs erinnert, d. h. weniger oft, aber besonders große Einheitslasten über die Strecken gehen hat. 10. In den drei letzten Zeilen ist versucht worden, die tatsächlichen Verhältnisse in der Wagenbewegung noch genauer zu erfassen. Von den Tagen, die zwischen zwei Beladungen liegen (Zeile 12), entfällt ein gewisser Teil auf das Ladegeschäft, die übrigen Tage auf die Bewegung. In diesen letzteren ist die gesamte Transportleistung in Wirklichkeit vollbracht worden. Rechnet man für Be- und Entladung je einen Tag (für die großräumigen amerikanischen Wagen wohl etwas zu günstig), so ergeben sich die in Zeile 21 aufgeführten, durchschnittlichen Tageswege eines beladenen Wagens, die bei uns demnach rund doppelt so groß sind als in Amerika.

Als Ergebnis der Untersuchung läßt sich feststellen, daß

Amerika zwar eine etwas größere Tonnenbelastung für je ein Kilometer und infolge der viel größeren Beförderungswege seiner Güter, die sich aus der Größe des Landes leicht erklären, auch eine wesentlich größere Transportleistung vollbringt, daß aber bei uns die Benutzung der Strecken — hauptsächlich wohl infolge der Dichte des Netzes und seiner Stationen — häufiger ist, Gleise und Wagen viel stärker ausgenutzt werden, kurz, daß wir in Deutschland eine Beweglichkeit und Flüssigkeit im Eisenbahngüterverkehr haben, die Amerika wegen der Natur seines Landes schwerlich jemals wird erreichen können.

	Amerika			Deutschland		
1. Jahresschluß am	31. 12. 1916	31. 12. 1917	31. 12. 1918	31. 12. 1916	31. 12. 1917	31. 12. 1918
2. Jährliche Frachtmengen (Mill.) . . . t[1]	1 202	1 264	1 263	419 [2]	421	378
3. Verfügbare eigene Güterwagen	2 253 111	2 301 947	2 323 262	560 000 [3]	555 000	550 000
4. Geleistete Tonnenkilometer (Mill.) . . . tkm	592 500	644 500	654 500	63 900 [4]	65 400	60 300
5. Gefahrene Wagenkilometer, beladen (Mill.) . . . km	25 550	25 650	24 150	7 630 [5]	7 620	6 320
6. " " beladen + leer (Mill.) km	36 400	36 500	35 700	10 420 [5]	10 420	8 750
7. Davon Leerläufe . . . %	34,1	29,9	32,3	26,8	26,8	27,7
8. Täglich beladene Wagen . . . Stück	144 437	140 204	130 112	151 000 [6] 137 200 [7]	148 000 134 400	132 000 120 000
9. Ein Wagen trug im Jahre zusammen . . . t	534	549	548	748	757	687
10. Tägliche Transportleistung von einem Wagen . tkm	720	768	772	313 [8]	323	300
11. Durchschnittliche Ladung eines Wagens . . . t	22,8	24,7	26,6	8,4	8,6	8,6
12. Zeit zwischen 2 Beladungen . . . Tage	15,6	16,4	17,8	4,1	4,1	4,6
13. Ein Wagen im Jahre . . . . mal beladen	23	22	21	89	89	79
14. Mittl. Beförderungsweg für 1 t Gut = Laufweg eines beladenen Wagens . . . km	493	511	518	152	155	160
15. Ein Wagen ist täglich gelaufen { beladen / beladen + leer } km	31,1 44,2 [9]	30,5 43,5	28,5 42,2	37,3 51,0	37,6 51.3	31,5 43,6
16. Größe des Eisenbahnnetzes[10]	—	—	—	—	—	—
Über 1 km des Netzes gingen im Durchschnitt . . .	470 000	480 000	490 000	64 797	64 879	62 603
17. . . . . . . Tonnen (Mill.) . . . t	1,26	1,35	1,34	0,99	1,01	0,96
18. . . . . . . täglich Wagen, beladen + leer . . Stück	212	208	200	440	440	383
19. Ladetage für den Wagen im Jahre[11]	46	44	42	178	178	158
20 Lauftage unter Last im Jahre	319	321	323	187	187	207
21. Ein Wagen legte an einem Lauftage unter Last zurück . . . km	36,4	35,4	32,7	72,7	73,3	61,5

Anm. z. Zahlentabelle. Nicht alle Zahlenwerte können Anspruch auf völlige Genauigkeit machen. Zum Teil versagt die Statistik, wie beispielsweise bei den Leistungen der Fahrzeuge und ihrem Bestand in den Kriegsjahren, so daß man mehr auf Schätzungswerte angewiesen ist; zum Teil sind die Angaben nicht ganz eindeutig. Die abgeleiteten Werte sollen aber auch gar nicht als absolute Größen aufgefaßt werden; es sind vielmehr rein rechnungsmäßig ermittelte Vergleichszahlen und als solche zu werten.

Zeile 1—13 sind dem Railway Age 1920, Bd. 68, Nr. 18 entnommen.

[1]) 1 ton = 1 Tonne = 1000 kg gesetzt (genau 1016 kg). [2]) Nach den von Röbe für Preußen gegebenen anteiligen Werten. [3]) Betriebsfähige Wagen für den Bereich des Staatsbahnwagenverbandes (nach Röbe). [4]) Vgl. Anm. 2. [5]) Nach Reichsstatistik Tab. 16, Spalte 15 ermittelt. [6]) Nach Röbe, auf 10-t-Wagen bezogen. [7]) Die Zahl der wirklich gestellten Wagen versuchsweise ermittelt. [8]) Das Jahr ist überall, wie bei den gegebenen amerikanischen Werten, zu 365 Tagen gerechnet, da es sich bei den abgeleiteten Zahlen nur um Vergleichszahlen handelt. [9]) Stimmt mit anderen amerikanischen statistischen Angaben annähernd überein. [10]) Werte für Amerika aus Angaben bei Röll, 2. Aufl. abgeleitet. [11]) Je 1 Tag für Beladung und Entladung gerechnet.

Dr.-Ing. Gläsel, Dresden.

Die deutschen Eisenbahnen im Wirtschaftskrieg und in der Kriegswirtschaft.

Neben der rein militärischen Kriegführung, die in früheren Völkerkämpfen den Ausschlag gegeben hat, hat im Weltkrieg 1914/18 die Kriegführung auf wirtschaftlichem Gebiet eine so hervorragende Rolle gespielt, daß man beinahe sagen kann, die Bedeutung der wirtschaftlichen Maßnahmen habe die der militärischen Vorgänge überwogen. Nach außen hin tritt freilich das Militärische im Krieg am meisten in die Erscheinung, und wirtschaftliche Kriegsmaßnahmen sind in früheren Kriegen, wenn sie auch getroffen wurden, von weiten Kreisen fast unbeachtet geblieben. Im Weltkrieg haben dagegen die kriegswirtschaftlichen Vorgänge die Lebenshaltung eines jeden so stark beeinflußt, daß über ihre Bedeutung keine Unklarheit herrschen konnte. Neben der militärischen und der politischen Geschichte des Krieges müssen daher auch die Vorgänge auf dem Gebiete des Wirtschaftslebens, die sich während des Krieges und durch ihn veranlaßt abgespielt haben, unsere Aufmerksamkeit ganz besonders fesseln, wenn wir als Techniker und Verwaltungsbeamte, die am Wirtschaftsleben stark beteiligt sind, die Ereignisse der letzten Jahre rückschauend überblicken. Es ist daher ein nicht zu unterschätzendes Verdienst, wenn aus berufener Feder eine Geschichte des Wirtschaftskrieges und der Kriegswirtschaft *) hervorgeht. Ihr Verfasser, A. Dix, hat sich in den letzten Jahren vor Ausbruch des Krieges mit kriegswirtschaftlichen Fragen beschäftigt und wiederholt in der Tagesliteratur auf die Bedeutung der wirtschaftlichen Vorbereitungen für den Krieg hingewiesen. Er erhebt gegen die damalige Regierung den Vorwurf, daß sie die Wichtigkeit des Wirtschaftslebens für den Ausgang eines sicher bevorstehenden Krieges nicht zu würdigen gewußt habe; manches hätte im Kriege also anders und besser gemacht werden können, wenn vorher die nötigen und richtigen Maßnahmen vorbereitet worden wären, wenn nicht die Anordnungen, die das Wirtschaftsleben im Kriege regeln sollten, unter dem Drucke der Ereignisse aus dem Stegreif hätten erlassen werden müssen. Von den Eisenbahnen, dem Mitarbeiter am Wirtschaftsleben, der den Lesern dieser Zeitung am nächsten steht, kann man das allerdings nicht sagen. Hat sie zwar auch der Krieg in seinem Verlaufe vor Aufgaben gestellt, die vollständig unerwartet auftraten, und auf die sie daher gar nicht vorbereitet sein konnten, so wird doch niemand leugnen, daß die Mobilmachung, der Aufmarsch des Heeres und der Nachschub durch die Eisenbahnen glänzend vorbereitet waren und infolgedessen auch glänzend durchgeführt worden sind. Neben ihren Leistungen für das Heer haben die deutschen Eisenbahnen aber auch ganz Außerordentliches für das Wirtschaftsleben vollbracht. Eine kurze Wiedergabe dessen, was Dix in seinem Werke hierüber sagt, mit einigen Zusätzen, die mehr vom Standpunkte des Eisenbahn- und Verkehrswesens als von dem allgemein wirtschaftlichen Standpunkt des Verfassers des genannten Werks gemacht werden mögen, wird daher für die Leser von Wert sein.

Dix beginnt den Abschnitt seines Werks, der Industrie, Handel und Verkehr betrifft, mit einer Würdigung der Bedeutung des Verkehrs für das Wirtschaftsleben. Sowohl Gütererzeugung wie Güteraustausch sind vollständig auf den Verkehr, der sich über alle fünf Weltteile erstreckt, angewiesen, um ihre Rohstoffe zu beziehen, ihre Erzeugnisse abzusetzen,

*) Wirtschaftskrieg und Kriegswirtschaft. Zur Geschichte des deutschen Zusammenbruchs. Von Arthur Dix. Berlin 1920. E. S. Mittler & Sohn.

Selbst die an den Boden gebundene Landwirtschaft kann zu diesen Zwecken den Verkehr nicht entbehren. Es ist deshalb geradezu als unmöglich anzusehen, das Wirtschaftsleben, die Gewerbe eines Landes fortzuführen, wenn dieses Land vom Weltverkehr abgeschnitten ist. Daß dies Deutschland trotz aller Schwierigkeiten doch gelungen ist, verdient die größte Bewunderung und Anerkennung. „Deutscher Organisationsgeist und deutsches Anpassungsvermögen, die durch den Krieg ungeheuer gesteigerte Willenskraft und insbesondere auch das in Deutschland zur höchsten Vollendung entwickelte Zusammenarbeiten von Wirtschaft und Wissenschaft haben Hindernisse zu überwinden vermocht, die man als schlechtweg unüberwindlich zu betrachten geneigt sein konnte." Ganz unerwartet waren diese Schwierigkeiten freilich nicht, aber daß die Abschließung Deutschlands vom Weltverkehr so vollständig sein würde, wie sie es nachher geworden ist, hatte wohl niemand vorausgesehen. In einem Aufsatz in den Vierteljahrsheften für Truppenführung und Heereskunde hat Dix sich vor dem Kriege dahin ausgesprochen, daß selbst bei einem Dreifrontenkriege keine vollständige Abschließung Deutschlands zu befürchten sei, daß vielmehr die Mittelmeerhäfen und die der Ostsee, sowie die Donau für die Einfuhr offen bleiben würden. Teils haben ihm hierin die Ereignisse Recht gegeben, teils hat seine Voraussicht ihn wenigstens zeitweilig getäuscht. Freilich werden die offen bleibenden Zufuhrwege, — so stellte sich der Verfasser die Lage vor dem Kriege vor — die Beförderungskosten sehr verteuern. Dies wird aber leichter zu überwinden sein als die Schwierigkeiten, die dadurch entstehen, daß der Krieg an die Eisenbahnen ganz ungeheure unmittelbare Anforderungen stellt. Ihre mittelbar durch den Krieg verursachte Belastung dadurch, daß Güter statt auf dem im Frieden üblichen kürzesten Wege auf Umwegen von den Mittelmeerhäfen durch Österreich, von den Ostseehäfen her usw. angefördert werden müssen, zwingt neben der Inanspruchnahme durch die Heerestransporte dazu, außer den für letztere bestimmten Fahrzeugen noch einen Betriebsmittelpark bereitzustellen, der den erhöhten Ansprüchen des Wirtschaftsverkehrs im Kriege zu genügen vermag. Der bestmögliche Ausbau des Eisenbahnnetzes ist daher eine der wichtigsten Vorbereitungen für einen Krieg.

Daß der erwartete Krieg die Eisenbahnen stark in Anspruch nehmen werde, hatte schon Moltke vorausgesagt, der von drei Heeren, einem im Westen, einem im Osten und einem auf der Eisenbahn gesprochen hatte. Hatte er damit das Heer gemeint, das beständig auf der Eisenbahn von einer Front zur anderen hin und herpendelte, oder das nicht weniger umfangreiche Heer, das, im Eisenbahndienst stehend, den Eisenbahnkrieg hinter der Front führte? Die Inanspruchnahme der Eisenbahnen durch Truppenbewegungen und durch den Nachschub hat freilich infolge der großen und im Laufe des Krieges immer zunehmenden Ausdehnung des Kriegsschauplatzes alle Erwartungen übertroffen. Zu den Beförderungen zwischen den Kampffronten im Westen und Osten kamen überdies noch die Truppenbewegungen zwischen den einzelnen Teilen einer jeden der räumlich weit ausgedehnten Fronten. Dazu trat später noch die Bedienung der von der Basis Deutschland weit entfernten südlichen Front. Auch die während langer Zeiträume nicht außerhalb des Bereichs der Möglichkeit liegende Landung englischer und russischer Truppen an verschiedenen Stellen Norddeutschlands zwang zu Truppenbewegungen, die die Eisenbahnen stark in Anspruch nahmen. Endlich stellte die Aufrechterhaltung der Verbindung mit den Bundesgenossen im Osten, Bulgarien und namentlich der Türkei, besonders wegen der großen, zurückzulegenden Entfernungen hohe Anforderungen an die Eisenbahnen, und es entstand ein „Eisenbahnkrieg gewaltigster Ausdehnung", sowohl was den Raum, als auch die vollbrachten Leistungen anbelangt.

Wirtschaftliche Transporte mußten im Kriege, namentlich in den Tagen der Mobilmachung, hinter den militärischen Transporten zunächst zurücktreten, und so trat denn in den ersten Augusttagen 1914 eine Stockung des wirtschaftlichen Verkehrs ein, die zusammen mit der Unsicherheit in bezug auf die wirtschaftliche Zukunft Stockungen des Wirtschaftslebens auf den verschiedensten Gebieten zur Folge hatte, eine Erscheinung, die den eingeweihten Kreisen durchaus nicht unerwartet kam, und deren Folgen durch die weise Voraussicht beim Ausbau des deutschen Verkehrsnetzes und seine Ausstattung mit Verkehrsmitteln wesentlich abgemildert worden sind. In diesem Zusammenhang wird der Name Budde mit Worten höchsten Lobes erwähnt. Als Beispiel dafür, mit welcher Umsicht und mit welcher Rücksichtnahme auch auf nicht unmittelbar militärische Bedürfnisse die Mobilmachungs-Vorarbeiten aufgestellt waren, wird angeführt, daß in den Mobilmachungs-Fahrplänen besondere Züge zur Versorgung der Großstädte mit Milch selbst für die Tage vorgesehen waren, in denen der nicht-militärische Verkehr vollständig ruhte. Wenn trotzdem Berlin einige Tage ohne Milch blieb, so lag das nicht am Versagen der Eisenbahn, sondern daran, daß an diesen Tagen die Pferde zur Aushebung vorgeführt werden mußten und die Milch daher nicht zur Bahn gefahren werden konnte. Welche umfangreichen Arbeiten bei den Mobilmachungsvorbereitungen zu leisten waren, vergegenwärtige man sich nur an einem Beispiel. Bei der Mobilmachung befuhren Lokomotiven mit einem Packmeisterwagen alle Strecken, und aus dem Packmeisterwagen heraus wurden an alle Beteiligten die Mobilmachungsfahrpläne verteilt. Welche unendliche Arbeit steckte allein hinter dieser nach außen hin so einfach aussehenden Maßnahme? Was für Listen mußten allein zu diesem Zweck bereit gehalten werden!

In den ersten Tagen des Krieges mußte der Güterverkehr ruhen, und nur in dringenden Fällen konnten Wagen zur Beförderung von Waren und Rohstoffen zur Anfertigung von Kriegsbedarf gestellt werden. Schon am 20. Mobilmachungstag konnte aber auf den großen Etappenlinien wieder ein Schnellzugpaar verkehren, und auch der Güterverkehr konnte wieder in beschränktem Umfang aufgenommen werden. Wer damals zu reisen gezwungen war, wird sich erinnern, mit welcher Freude jene Schnellzüge begrüßt wurden, nachdem man bis dahin die mit Militärzuggeschwindigkeit fahrenden, alle Bahnhöfe und Haltestellen, auch zur Versorgung des Güterverkehrs, bedienenden Züge hatte benutzen müssen. Der Güterverkehr erstreckte sich neben dem Heeresbedarf namentlich auf die Volksernährung, und nur in der Nähe der westlichen und östlichen Front mußte er noch eingestellt bleiben. Diese Sperrung blieb auch bestehen, als gegen Ende August 1914 die Zulassungsscheine, die in der ersten Zeit allen nicht unbedingt erforderlichen Verkehr von der Eisenbahn fernhalten sollten, wieder abgeschafft wurden. Für die Wagengestellung wurden wieder die Friedens-Eisenbahndienststellen, nicht mehr die Linienkommandanturen, zuständig. Der Verkehr mit Österreich-Ungarn wurde wieder in Gang gebracht, ebenso der mit dem neutralen Ausland. Vom 6. September 1914 an war der Eilgutverkehr, vom folgenden Tage an der allgemeine Privatgüterverkehr wieder zugelassen. Auch die Sperrungen in der Nähe der Grenze wurden eingeschränkt, doch mußten diese Einschränkungen später wiederholt vorübergehend aufgehoben werden. Für gewisse Güter, die durch den Krieg erhöhte Bedeutung erhielten, wurden besondere Vergünstigungen gewährt.

Auf die Frage, die Dix im Zusammenhang mit den Mobilmachungstransporten erörtert, ob nämlich die vorherige Einführung elektrischen Betriebes eine Beschleunigung jener Transporte und damit eine Erleichterung der sich aus den Anforderungen des Heeres an die deutschen Eisenbahnen ergebenden Schwierigkeiten zur Folge gehabt haben würde, soll hier nicht eingegangen werden. Die Ansichten über die Zulässigkeit elektrischen Betriebes auf den Hauptbahnen, gegen die vor dem Kriege namentlich die Interessen der Landesverteidigung geltend gemacht wurden, haben sich seitdem wesentlich geändert, und die Bedenken der Vorkriegszeit auf diesem Gebiet haben zwar noch geschichtliche Bedeutung, sind aber zu bekannt, als daß sie hier wiederholt, und durch die Ereignisse zu sehr entkräftet, als daß sie hier widerlegt zu werden brauchten.

Der weitere Verlauf des Krieges brachte große Schwierigkeiten im Eisenbahnbetriebe, namentlich eine stets wachsende Zunahme seiner Kosten mit sich. Der Unterhaltungszustand aller Anlagen und Betriebsmittel litt unter dem Mangel an Arbeitskräften, an Zeit und an Rohstoffen. Dazu kam, daß mit dem Vorrücken der deutschen Heere das Eisenbahnnetz, das mit deutschen Betriebsmitteln versorgt werden mußte, immer größer wurde, daß auf diesem Netz zwar die Verkehrsdichte immer zunahm, der Betriebsmittelpark aber sozusagen immer dünner wurde, ein Ausfall an Betriebsmitteln auf die Einheit bezogen, der auch durch die erbeuteten Betriebsmittel nicht ausgeglichen werden konnte. Kohlen wurden immer teurer, die Arbeitskräfte mußten höher entlohnt werden, und so sahen sich denn die Eisenbahnen gezwungen, zur Deckung der gesteigerten Selbstkosten sehr erhebliche Erhöhungen aller Tarife vorzunehmen. In welchem Umfange dies geschehen ist, darüber ist in den Spalten dieser Zeitung stets eingehend berichtet worden.

Zur Beleuchtung der Schwierigkeiten, denen die Beschaffung der nötigen Arbeitskräfte begegnete, sei nur erwähnt, daß allmählich gegen 100 000 weibliche Kräfte zum Ersatz männlicher eingestellt wurden. Unter den Aushilfskräften, die zum Eisenbahndienst herangezogen wurden, waren leider auch sehr ungeeignete Elemente. Diese, und das Sinken der Moral auch in Kreisen, die in dieser Beziehung früher als vorbildlich gegolten hatten, trugen die Schuld an den sich häufenden Diebstählen von Eisenbahngütern, sowohl im Güter- wie im Reiseverkehr, und an den Beraubungen von

Eisenbahnsendungen aller Art. Die Folge davon war wieder ein Steigen der für verlorene und beschädigte Güter zu zahlenden Ersatzkosten, die im Laufe der Zeit auf eine früher ungeahnte Höhe stiegen. Leider nahm infolge des mangelhaften Unterhaltungszustandes der Eisenbahnanlagen im Laufe des Krieges die Zahl der Unfälle sehr erheblich zu.

Ebenso wie die Eisenbahn hatte die Post unter den Anforderungen zu leiden, die der Krieg an ihre Einrichtungen stellte, und die Schwierigkeiten, die infolge dessen und namentlich auch infolge der Einstellung ungeeigneter, unzuverlässiger Ersatzkräfte für die im Dienste des Heeres abwesenden Kräfte entstanden, waren bei der Post ungefähr dieselben wie bei der Eisenbahn.

Eine nicht zu unterschätzende Rolle bei der Aufrechterhaltung des deutschen Verkehrs- und damit des Wirtschaftslebens haben auch die Binnenwasserstraßen, Kanäle und Flüsse gespielt. Traf der Kriegsausbruch die Binnenschiffahrt auch unvorbereitet, hatte man sozusagen mit ihrer Beteiligung am Kriege nicht gerechnet, so wurde ihre Bedeutung für die Kriegführung, an der sie zwar nicht unmittelbar, aber doch schließlich in sehr erheblichem Umfange mittelbar teilgenommen hat, schon beizeiten richtig erkannt, und es wurden ihr die Aufgaben zugewiesen, zu deren Lösung sie berufen war. Dadurch, daß die Leitung und Aufsicht über die Binnenschiffahrt dem Feldeisenbahnchef übertragen wurde, wurde ein einheitliches Zusammenarbeiten der Eisenbahn mit dem Wasserverkehr gefördert, so daß die eine Verkehrsart die andere entlastete und dadurch beide zu höchster Leistung befähigt wurden.

Näher kann auf den Inhalt des Dixschen Werkes aus Raummangel nicht eingegangen werden. Wer aber nicht nur die militärischen Ereignisse des Krieges oder als fachmännischer Leser dieser Zeitung nicht nur die sein Fachgebiet betreffenden nichtmilitärischen Ereignisse des Krieges verfolgen will, dem sei ein eingehendes Studium von „Wirtschaftskrieg und Kriegswirtschaft" dringend empfohlen. Er wird daraus manche Anregung erhalten; manches, was aus den durch die Tagespresse und die Zeitschriften bekannt gewordenen Einzelheiten nur unklar zu ersehen war, ist in seinen Zusammenhängen dargestellt, und es muß einen jeden Deutschen gerade in der jetzigen traurigen Zeit mit Stolz erfüllen, wenn er sieht, welche ungeheuren Anstrengungen das deutsche Volk im Kriege gemacht hat. Um so trauriger ist es freilich, daß ihm dabei der Erfolg versagt geblieben ist. Aber man kann aus einer Schilderung, wie der hier besprochenen, vielleicht die Hoffnung schöpfen, daß ein Volk, das solche Anstrengungen gemacht, das so Außerordentliches geleistet hat, zwar vorübergehend sinken, aber nicht dauernd untergehen kann, daß also doch einmal der Tag wiederkommen wird, an dem alle Kreise des deutschen Volkes, auch diejenigen, die es bis jetzt nicht getan haben, sich wieder auf sich selbst besinnen, wieder mit alter Tatkraft arbeiten und damit den ersten, aber wichtigsten Schritt zum Wiederaufbau Deutschlands tun.

W.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Sachverständigenbeirat für das Verkehrswesen.** „W. T. B." meldet unterm 4. d. M.: Heute tritt in Berlin unter dem Vorsitz des Reichsverkehrsministers ein gemäß dem Reichstagsbeschluß vom 30. Juli (Antrag Helfferich) gebildeter Sachverständigenbeirat zusammen. Ihm gehören je 12 Mitglieder des Reichstags und des vorläufigen Reichswirtschaftsrats sowie 14 vom Verkehrsminister berufene Sachverständige des Wirtschaftslebens an. In der Sitzung, in der der Reichsverkehrsminister persönlich den Ausschuß begrüßen wird, wird zunächst vom Ministerium ein Bericht über die allgemeine wirtschaftliche Lage der Reichsbahnen erstattet werden; ihm wird sich voraussichtlich eine allgemeine Aussprache anschließen, in der auch die Frage zu erörtern sein wird, ob eine Steigerung der Einnahmen durch Tariferhöhungen oder durch andere Maßnahmen notwendig und angängig ist. Als weitere Punkte stehen auf der Tagesordnung die Fragen einer Preissenkung der für die Eisenbahnen wichtigsten Rohstoffe und der wirtschaftlichen Gestaltung des Werkstättenwesens.

Die „D. Allg. Ztg." bemerkt hierzu: Wie im Postwesen, so ist auch im Eisenbahnwesen bisher eine Tariferhöhung nicht in demselben Umfange vorgenommen worden, wie die Materialienpreise und Löhne gestiegen sind. Während für die Neuanschaffungen und Instandhaltungsarbeiten etwa das Zehnfache des Vorkriegssatzes aufgewendet werden muß, sind die Beförderungsgebührnisse etwa nur auf das Drei- bis Fünffache gestiegen. Das bedeutende Defizit der Reichsbahn ist mit auf diesen Umstand zurückzuführen. Der Sachverständigenbeirat wird nun sein Votum abzugeben haben, ob unter den obwaltenden Umständen eine Erhöhung der Personen- und Güterverkehrstarife auf der Eisenbahn durchgeführt werden muß, oder ob andere Maßnahmen zur Besserung des finanziellen Ergebnisses der Reichseisenbahn in Betracht kommen. Wie in der Presse vorgeschlagen wird, könnten bei einer Erhöhung der Personentarife Karten zu ermäßigten Sätzen für dringende Berufsfahrten zur Einführung kommen.

— **Dienstbefreiung zur Übernahme öffentlicher Ehrenämter.** Für die Befreiung von Beamten, Angestellten und Arbeitern vom Dienst behufs Übernahme öffentlicher Ehrenämter gelten nach einem Erlaß des Reichsverkehrsministeriums vom 27. Oktober d. Js. folgende Richtlinien:

1. Beamte und Angehörige der Wehrmacht bedürfen zur Ausübung ihrer Obliegenheiten als Mitglied des Reichstags oder eines Landtags keines Urlaubs (Artikel 39 Reichsverfassung). Zu den Beamten des Abs. 1 zählen die Beamten aller öffentlichen Körperschaften. Die Ausübung der Obliegenheiten als Mitglied des Reichstages oder eines Landtags wird stets angenommen für die Zeit der Tagung und einer kurzfristigen Vertagung des Reichstags oder Landtags. Während der Zeit einer langfristigen Vertagung liegt eine Ausübung der Obliegenheiten als Mitglied des Reichstags oder eines Landtags dann vor, wenn der Abgeordnete sich einer Tätigkeit unterzieht, die mit seinem Mandat in engstem Zusammenhange steht, z. B. der Teilnahme an den Sitzungen eines Ausschusses, dem er als Mitglied nicht angehört, Teilnahme an Fraktionssitzungen, Teilnahme an Wählerversammlungen, um dort Rechenschaft abzulegen, und ähnliches. Eine Vertagung ist kurzfristig, wenn sie nicht länger als 14 Werktage dauert; bei längerer Dauer ist sie langfristig. Will ein Beamten-Abgeordneter während einer langfristigen Vertagung des Reichstags oder Landtags sein Abgeordnetenamt in vorstehendem Sinne ausüben, so hat er seinem Dienstvorgesetzten rechtzeitig hiervon Anzeige zu erstatten und hierbei darzutun, inwiefern eine Ausübung seiner Obliegenheiten als Abgeordneter vorliegt.

Für die Zeit, in der der Beamten-Abgeordnete eines Urlaubs nicht bedarf, erhält er seine persönlichen Dienstbezüge ohne Abzug weiter. Bei Beurlaubung ist das jeweils geltende Recht anzuwenden, für Reichsbeamte § 6 der Verordnung vom 2. November 1874 (Reichs-Gesetzbl. S. 129). Eine Anrechnung von Aufwandsentschädigungen auf das Diensteinkommen findet nicht statt.

2. Zur Wahrnehmung aller andern öffentlichen Ehrenämter, d. h. Ehrenämter in öffentlichen Körperschaften, bedürfen Beamte und Angehörige der Wehrmacht eines Urlaubs, sofern die Ausübung des Ehrenamts mit ihren Dienstverpflichtungen zeitlich zusammenfällt. Urlaubsgesuche sollen wohlwollend behandelt und dürfen nur dann abgelehnt werden, wenn der Dienstbetrieb dadurch erheblich geschädigt würde. Hinsichtlich des Diensteinkommens gilt Ziffer 1 letzter Absatz.

3. Für Angestellte und Arbeiter ist ein Unterschied zwischen Reichs- und Landtagsmandat einerseits und anderen öffentlichen Ehrenämtern andererseits nicht zu machen. Es gelten die Bestimmungen in Ziffer 2 Abs. 1 (Artikel 160 Reichsverfassung).

Tritt ein im Dienst einer öffentlichen Körperschaft beschäftigter Angestellter oder Arbeiter behufs Übernahme eines öffentlichen Ehrenamts aus dem Dienst aus, so ist ihm auf Wunsch die Wiedereinstellung nach Beendigung des Ehrenamts in Aussicht zu stellen.

Hinsichtlich der Lohnzahlung verbleibt es bei dem geltenden Recht (Artikel 160 Reichsverfassung, § 616 BGB., § 133 c Abs. 2 GewO.).

Der Reichsverkehrsminister ersucht, nach diesen Richtlinien zu verfahren und bemerkt ergänzend, das § 6 der in Ziffer 1, letzter Absatz, erwähnten Verordnung vom 2. November 1874 bestimmt, daß zur Deckung von Stellvertretungskosten, sofern diese nicht nach § 14 des Reichsbeamtengesetzes der Reichskasse zur Last fallen, bei einem Urlaub von mehr als eineinhalb bis zu sechs Monaten für den eineinhalb Monate übersteigenden Zeitraum ein Abzug vom Diensteinkommen des Beurlaubten im Betrage der Hälfte desselben stattfindet; bei fernerem Urlaub wird das ganze Diensteinkommen einbehalten. Eine Abweichung hiervon bedarf der Zustimmung der obersten Reichsbehörde.

— **Deutsche Güterwagen in Frankreich.** Der Reichsverkehrsminister hat, wie wir der „Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure" entnehmen, dem Stahlwerksverband auf eine Mitteilung über mangelhafte Verwendung deutscher Eisenbahnwagen in Frankreich geantwortet, daß tatsächlich zahlreiche der von Deutschland abgelieferten Wagen in Frankreich unbenutzt abgestellt sind, daß daran aber nicht etwa ein Überfluß an Wagen oder Ungeeignetheit der deutschen Wagen für die französischen Verhältnisse schuld ist, sondern lediglich der Mangel an Ersatzteilen für die Unterhaltung und Ausbesserung. Trotzdem läßt sich Frankreich nicht bewegen, deutsche Wagen, für die in Deutschland dringender Bedarf wäre, gegen Bezahlung zurückzugeben; es sind daher Verhandlungen im Gange, einen Teil der Wagen gegen Ersatzteillieferungen für die anderen zurückzuerwerben.

Nach einer Meldung des Berliner Börsen-Courier verhandeln ferner französiche Eisenbahngesellschaften mit deutschen Eisenbahnwagenfabriken über die Lieferung von etwa 20 000 Wagen in französischer Einheitsausführung, deren Bezahlung teils bar, teils unter Verrechnung des in Frankreich vorhandenen Überschusses an deutschen Wagen erfolgen soll.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Preußen-Hessen sind planmäßige Stellen verliehen: für Mitglieder des Zentralamts und der Eisenbahndirektionen dem Regierungs- und Baurat Wilhelm Müller in Berlin; für Vorstände der Eisenbahn-Werkstättenämter dem Eisenbahninspektor Richter unter Versetzung von Berlin nach Dortmund. — Versetzt sind: der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Kilian, bisher in Hamburg, nach Altona, zur Eisenbahndirektion daselbst, die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Janisch, bisher in Breslau, nach Halle (Saale) als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, Schlemmer, bisher in Breslau, als Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung nach Hirschberg (Schlesien), der Vorstand des Maschinenamts, Rechnungsrat Trenkel, bisher in Königsberg (Pr.), nach Elbing als Vorstand des dorthin verlegten Eisenbahn-Maschinenamts Marienburg, der Regierungsbaumeister des Hochbaufaches Beringer, bisher in Altona, zur Eisenbahndirektion Osten nach Berlin. — Ernannt sind: zum Eisenbahn-Rechnungsdirektor der Geheime expedierende Sekretär und Kalkulator, Rechnungsrat Johannes Rohweder unter Versetzung von Berlin nach Altona und Übertragung der Stellung des Rechnungsdirektors bei der Eisenbahndirektion daselbst; zum Eisenbahn-Verkehrsinspektor die Eisenbahninspektoren Carl Eymer unter Versetzung von Fulda nach Crefeld und Übertragung der Stellung des Vorstandes des Eisenbahnverkehrsamts daselbst und Matschoß in Elbing unter Übertragung der Stellung des Vorstandes des Eisenbahnverkehrsamts daselbst; zum Regierungsbaumeister der Regierungsbauführer des Eisenbahn- und Straßenbaufaches Johannes Augustin aus Uelzen. — Dem Oberbaurat Boelling bei der Eisenbahndirektion in Köln und dem Regierungs- und Baurat Dr.-Ing. Wienecke, bisher in Magdeburg, ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichseisenbahndienste — ersterem mit Ruhegehalt — erteilt.

Österreich.

— **Tariferhöhung am 1. Dezember d. J.** In Nr. 77, S. 837 d. Ztg. ist schon darauf hingewiesen worden, daß der Tarif vom 15. Oktober d. J. vermutlich bereits am 1. Dezember eine neuerliche Erhöhung erfahren dürfte. Der „Allg. Tarifanzeiger" bestätigt nunmehr, daß diese Tariferhöhung tatsächlich am 1. Dezember d. J. eingeführt wird. Die Durchführung wird im Wege der Ausgabe eines Nachtrages zu dem vom 15. Oktober gültigen Lokalgütertarif der österreichischen Staatsbahnen erfolgen. Die Erhöhungen werden mit 50% auf alle Güter bis auf Brennholz (30%) und Lebensmittel (20%) angegeben. Die Südbahngesellschaft und die Niederösterreichischen Landesbahnen haben die Übergangszeit von sechs Wochen nicht mitgemacht; sie werden jetzt erst, also vom 1. Dezember angefangen mit neuen Tarifen herauskommen.

— **Südbahn.** Der Generaldirektor Dr. Fall hat kürzlich dem Vollzugsausschusse der Gesellschaft über die Verhandlungen in Rom Bericht erstattet. Darüber wird nachstehende Mitteilung verlautbart: „Aus den Besprechungen, die der Generaldirektor Dr. Fall in der letzten Zeit in Rom geführt hat, ist zunächst hervorgegangen, daß die italienische Regierung Interesse dafür bekundet, daß die Gesellschaft weiter arbeite. Im Zusammenhang damit ist in Aussicht genommen, zwei Mitglieder italienischer Nationalität in den Verwaltungsrat zu berufen; eine Ergänzung des Verwaltungsrats durch zwei Mitglieder südslawischer Nationalität ist bereits vor kurzem erfolgt. Was das „Régime provisoire" anbelangt, so wurde die bisher noch ausständige Zustimmung der italienischen Regierung betrieben. Gegenüber dem Verlangen auf sofortige Rückstellung der italienischen Südbahnlinien haben die Vertreter der italienischen Regierung geltend gemacht, daß der Rückgabe im gegenwärtigen Zeitpunkt im Interesse der Vermeidung der für alle beteiligten Staaten nachteiligen Folgen für die ungestörte und regelmäßige Führung des Betriebes praktische Erwägungen entgegenstehen, denen um so mehr Rechnung getragen werden sollte, als gemäß Artikel 320 des Friedensvertrages von Saint-Germain ohnehin demnächst an die Neuordnung der Südbahnverwaltung in technischer und administrativer Beziehung wird geschritten werden müssen. Bezüglich der italienischen Jahresrente haben die Vertreter der italienischen Regierung erklärt, derzeit eine Äußerung noch nicht abgeben zu können. Die Regierung behalte sich vor, sobald die Angelegenheit spruchreif sein werde, der Südbahnverwaltung eine Mitteilung zugehen zu lassen. Die Besprechungen mit der italienischen Regierung werden, und zwar auch hinsichtlich der Entschädigungsfrage, fortgesetzt werden. Vorerst wird die Verwaltung in allen genannten Fragen mit der Association Nationale in Paris Fühlung nehmen. Im übrigen wurden alle Schritte unternommen, um den Zusammentritt der im Artikel 320 des Friedensvertrages von Saint-Germain vorgesehenen Konferenz möglichst zu beschleunigen."

— **Eine neuerliche Lohnbewegung unter den Eisenbahnern.** Unter Hinweis auf die allgemeine Preissteigerung sämtlicher Lebensmittel und Bedarfsartikel und den Umstand, daß bis zur Verwirklichung der neuen Besoldungsordnung noch geraume Zeit verstreichen dürfte, haben die Eisenbahnerorganisationen vom Staatsamte für Verkehrswesen die Flüssigmachung einer hundertprozentigen Teuerungszulage verlangt und die Forderung gestellt, daß als Anzahlung auf diese Zulage am 1. November ein Betrag von 2100 K. für den Kopf zur Auszahlung gelange.

In der Sitzung des Hauptausschusses kam diese Forderung zur Sprache. Während der Staatssekretär für Verkehrswesen Dr. Pesta die Notwendigkeit vertrat, den Wünschen der Eisenbahner entgegenzukommen, machte der Staatssekretär für Finanzen Dr. Reisch Bedenken geltend, die durch die allgemeine finanzielle Lage des Staates begründet erscheinen, und erinnerte daran, daß die Gehalts- und Lohnfragen der staatlichen Angestellten nur im Rahmen der neuen Besoldungsordnung ihre Lösung finden können. Der Hauptausschuß hat die Berichte der beiden Staatssekretäre entgegengenommen und es der Regierung überlassen, in welcher Weise sie vorbehaltlich der späteren Regelung der Angelegenheit durch die neue Besoldungsordnung den Forderungen der Eisenbahner Rechnung tragen könne. In dem darauf stattgefundenen Kabinettsrate wurde die Frage der Vorschußzahlung erörtert. Der Staatssekretär für Verkehrswesen erhielt die Ermächtigung, mit den Vertretern der Eisenbahner in Verhandlungen einzutreten, und es wurden die Grundlagen für diese Verhandlung beraten.

— **Eintägiger Eisenbahnstreik wegen schlechten Brotes.** Die Bediensteten des Grazer Südbahnhofes sind am 27. Oktober vormittag wegen der schlechten Beschaffenheit des Brotes in den Ausstand getreten. Am Nachmittag hatten sich die übrigen Südbahnbediensteten angeschlossen, was die Einstellung des gesamten Zugverkehrs zur Folge hatte. Auch die Expreßzüge aus Wien, die kurz nach Mittag in Graz anlangten, fuhren nicht weiter. In den Kassenhallen und auf dem Bahnsteige herrschte großes Gedränge.

Am Abend verkehrte nach Norden, Süden und Westen je eine Maschine mit einem Wagen, um die Schüler, die Grazer Lehranstalten besuchen, nach Hause zu befördern. Nach 6 Uhr abends erhielten die Eisenbahner wieder eine Brotzufuhr. Die Beschaffenheit war abermals derart schlecht, daß sie die Annahme verweigerten.

Die Verhandlungen, die hierauf zwischen der Landesregierung und dem Vollzugsausschuß der Südbahnangestellten geführt wurden, haben das Ergebnis gezeitigt, daß der Verkehr auf der Südbahn abends wieder aufgenommen wurde.

— **Direkter Verkehr Österreich-Rumänien durch die tschecho-slowakische Republik.** Während bisher die Abwicklung des Güterverkehrs zwischen Österreich und Rumänien nur mit Umladung zulässig war, ist nunmehr, wie der „Allg. Tarifanzeiger" berichtet, durch das Entgegenkommen der tschechischen Regierung der direkte Durchlauf eines Zuges von 40 Wagen in der Woche von Österreich nach Rumänien über Preßburg-Kiralyhaza möglich geworden. Eine Erweite-

rung des Verkehrs durch Stellung einer größeren Anzahl von Zügen ist für die nächste Zeit zugesagt worden. Die Benutzung dieser Züge für Sendungen aus Österreich ist nur mit Transportbewilligungen, deren Ausstellung der Staatsbahndirektion Wien-Nordost zusteht, zulässig.

— **Eine Bergbahn auf das Höllengebirge.** Als erste und derzeit auch einzige Anlage dieser Art soll das Höllengebirge mit seiner Talstation Ebensee am Traunsee durch eine Schwebebahn verbunden werden, die die stattliche Länge von mehr als 2500 m haben wird. Damit werden nicht nur Aussichtsberge ersten Ranges der großen Allgemeinheit bequem zugänglich gemacht, sondern auch ein Skigebiet von hervorragender Beschaffenheit und einer in den Alpen seltenen Ausdehnung erschlossen. Nach Fertigstellung der Bahnanlage, die nach dem erprobten Muster der Kohlernbahn bei Bozen ausgeführt werden soll, denkt man auch an die Erbauung eines Gipfelgasthofs an ihrem Endpunkt, dem aussichtsreichen Kranabethsattel, dessen Rundblick von den bayerischen Alpen bis weit hinein nach Steiermark reicht. Die Durchführung dieses großzügigen Planes würde den ersten Schritt zur Ausgestaltung des Salzkammergutes im Sinne zeitgemäßen Fremdenverkehrswesens bedeuten.

— **Beirat für Handelsstatistik.** Durch eine Vollzugsanweisung der Staatsregierung wurde im Staatsamte für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten ein „Beirat für Handelsstatistik" errichtet, der — gleich früheren „Permanenzkommissionen" für die Handelswerte im ehemaligen Handelsministerium — die Aufgabe hat, die der amtlichen Handelsstatistik zugrunde zu legenden Werte der Verkehrsgegenstände festzustellen. Hierdurch wird die Möglichkeit gewonnen, die Ergebnisse unserer Handelsstatistik, die sich gegenwärtig auf Mengenzahlen beschränken, in Hinkunft auch wieder in Wertzahlen zum Ausdrucke zu bringen. Vorsitzender des Beirates ist der Vorstand des handelsstatistischen Dienstes Ministerialrat Dr. Rothe.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Bahnamtliche Verwiegungen von Wagenladungen auf Antrag auf der Buschtehrader Eisenbahn.** Diese Bahn hat, wie wir der „Weltwirtschaft" entnehmen, an ihre Stationen nachstehendes Rundschreiben gerichtet: Grundsätzlich haben die mit Gleisbrückenwagen ausgerüsteten Stationen die von den verfügungsberechtigten Parteien bei der Auf- oder Abgabe beantragte bahnamtliche Verwiegung von Wagenladungen nach Maßgabe der bestehenden Tarif- und Abfertigungsvorschriften auch durchzuführen. Falls jedoch die Verwiegungen bei starkem Andrange oder aus einem sonstigen gewichtigen Grunde die Abfertigung oder den Zugverkehr wesentlich behindern sollte, werden die betreffenden Stationen ermächtigt, Anträge auf bahnamtliche Verwiegung solcher Wagen, die voraussichtlich nicht innerhalb 24 Stunden nach der Beladung bzw. nach ihrem Eintreffen in der Station gewogen werden können, unter Hinweis auf die Verkehrsschwierigkeiten abzulehnen, was auf den zugehörigen Frachtbriefen durch den vom diensthabenden Verkehrsbeamten unter Beidruck des Stationsstempels zu datierenden und zu unterfertigenden Vermerk „Beantragte Verwiegung wegen Andranges (oder aus einem sonstigen gewichtigen Grunde) undurchführbar" zu beurkunden ist. Das gleiche gilt auch bezüglich der einer Station von anderen Stationen zur bahnamtlichen Verwiegung vorgeschriebenen Wagenladungen, in welchem Falle jedoch der erwähnte Vermerk sowohl auf den Frachtbriefen als auch auf den zugehörigen Frachtkarten unter gleichzeitiger Streichung der von der Aufgabestation verrechneten Wägegebühr zu machen und das Unterbleiben der Verwiegung der Aufgabestation zwecks Verständigung des Absenders zu melden ist. Wagenladungen bei der Aufgabe, bei denen die Frachtberechnung nicht nach dem Ladegewichte des Wagens, sondern nach dem wirklichen Gewichte der Sendung erfolgt, sowie überhaupt alle Wagenladungen, die entweder eine merkliche Überlastung aufweisen oder parteiseitig wegen eines auffallenden Abganges beanstandet werden müssen, werden wie bisher unter allen Umständen bahnamtlich gewogen werden.

Für jede unbegründete Ablehnung eines parteiseitigen Wiegeantrages bleibt der Stationsvorstand oder sein Vertreter persönlich verantwortlich. Hinsichtlich der Vorschreibung von Wagenladungen zur bahnamtlichen Verwiegung seitens der Stationen, in denen sich keine Gleisbrückenwage befindet, wird bis auf weiteres Folgendes bestimmt:

Einzelne Wagen sind, wie bisher, der nächsten in der Fahrtrichtung gelegenen Wägestation zu überweisen. Die im Falkenauer Revier zur Aufgabe gelangenden Kohlensendungen sind, soweit sie über Eger oder Franzensbad gehen, in der Station Tirschnitz, die gegen Kralup oder Prag zu rollenden Wagen in der Station Kladno zu wiegen. Nach Saaz und Komotau dürfen in Ermangelung einer näher gelegenen Wage nur solche Wagen zur Verwiegung vorgeschrieben werden, die dort aus dem Bereiche der Buschtehrader Bahn austreten. In Eger und Falkenau a. d. Eger können Sendungen anderer Stationen wegen der ungünstigen Lage der dortigen Gleisbrückenwagen überhaupt nicht gewogen werden.

Ungarn.

— **Aufnahme des Güterverkehrs zwischen Deutschland und Ungarn sowie zwischen Polen und Ungarn.** Anfang Oktober d. J. wurden zwei wichtige Besprechungen wegen der Aufnahme verschiedener Güterverkehre abgehalten, und zwar: 1. am 1. Oktober, betreffend die Aufnahme des direkten Güterverkehrs zwischen Deutschland und Ungarn, 2. am 2. Oktober betreffend die Aufnahme des direkten Güterverkehrs zwischen Polen und Ungarn über die Linien der tschechoslowakischen Republik. Als Grundlage für den erstgenannten Verkehr wurden hierbei im allgemeinen die Vereinbarungen des deutsch-rumänischen Güterverkehrs angenommen, während für den ungarisch-polnischen Verkehr die in der vom 29. September bis 2. Oktober 1920 in Prag abgehaltenen Gesamtsitzung für alle rumänischen Verkehre beschlossenen Vereinbarungen als Grundlage dienten.

Die Ausarbeitung der zu erlassenden Kundmachungen und Dienstanweisungen wird ein Ausschuß demnächst in Trencsin-Teplitz bewirken.

Betreffs Aufnahme des direkten Güterverkehrs mit Südslavien werden demnächst Verhandlungen stattfinden.

— **Verhandlungen in Abrechnungsfragen verschiedener Verkehre.** Wegen verschiedener Abrechnungs- und Tariffragen wurde am 8. und 9. Oktober in München eine größere Besprechung zwischen den verschiedenen deutschen und österreichischen bzw. ungarischen Eisenbahnverwaltungen abgehalten. Auf der Tagesordnung standen besonders Abrechnungsangelegenheiten des rumänischen und orientalischen Verkehrs, die seit längerer Zeit ausstanden, da sie ohne vorherige Besprechung nicht zu erledigen waren.

Uebrige europäische Länder.

— **Dänische Staatsbahnen.** Am 15. d. M. wird die Strecke Skjern-Videbaek der Dänischen Staatsbahnen für den Betrieb eröffnet.

— **Personalverminderung bei den Schweizerischen Bundesbahnen.** Das Mißverhältnis, das seit 1914 bei den Bundesbahnen zwischen den Einnahmen und Ausgaben besteht, spiegelt sich in der Gewinn- und Verlustrechnung wider, deren Passivsaldo nach Schätzung der Tagespresse Ende 1921 schon auf 280 Millionen Franken angelangt sein wird. Die Vermehrung der Ausgaben seit 1913 wird auf 268 %, die der Einnahmen auf 100 % angegeben. Ein wesentlicher Faktor bei dieser Erscheinung ist die außerordentliche Erhöhung der Personalausgaben, die nicht nur auf die Steigerung der Lohnsätze, sondern auch auf die Vermehrung der Zahl des Personals infolge der Herabsetzung der Dienstdauer (48-Stunden-Woche) zurückzuführen ist. Der Personalbestand der Bundesbahnen hat jetzt 40 000 Köpfe überschritten. Da eine weitere Erhöhung der Tarife nach Möglichkeit vermieden werden soll, sucht die Verwaltung durch Verminderung der Betriebsausgaben sich zu helfen. Neben der geplanten Verwaltungsreform kommt in erster Linie die Verringerung des Personals als Mittel in Frage. Der Erhöhung der Bezüge unter gleichzeitiger Herabsetzung der Arbeitszeit muß zum Ausgleich eine intensivere Ausnutzung des Personals während dieser Arbeitszeit entsprechen. (Ein Gesichtspunkt, der auch bei den anderen notleidenden Eisenbahnländern mehr Berücksichtigung verdiente!). Es ist aber festgestellt worden, daß sich eine bedeutende Ersparnis an Personal erzielen lassen kann, ohne daß die Betriebssicherheit leidet oder das Personal über Gebühr in Anspruch genommen wird, wenn die Dienstabwicklung vereinfacht, die Diensteinteilung verbessert und vor allem — unter Preisgabe bisheriger Anschauungen — eine gegenseitige Aushilfe zwischen den verschiedenen Gruppen von Angestellten eingeführt wird. Gegen diese Bestrebungen wendet sich die äußerste Linke, die eine Schädigung der Arbeiterschaft wittert. Die Verwaltung hat sich aber nicht beirren lassen, sondern eine Kommission eingesetzt, die die Dienstverhältnisse auf den einzelnen Bahn-

höfen untersucht und an vielen Orten schon gute Erfolge erzielt hat. Die Personalverminderung erfolgt durch Kündigung von provisorisch angestellten Bediensteten und durch Nichtbesetzung etatsmäßiger Stellen bei ihrem Freiwerden. Zugunsten von kinderreichen Familienvätern werden bei Auswahl der zu entlassenden Personen aus Billigkeitsgründen Ausnahmen gemacht.

— **Der englische Generalstreik.** Dem großen Eisenbahnerstreik, der im vorigen Jahre das Wirtschaftsleben Englands gewaltig erschüttert hat und schließlich dank der kraftvollen Haltung der Regierung und der Unterstützung durch das Publikum, mit einer Niederlage der radikalen Elemente endigte (vgl. Nr. 77, Seite 820, 1919, d. Ztg.), ist im vergangenen Monat ein großer Bergarbeiterstreik gefolgt, der eine verhängnisvolle Rückwirkung auf wichtige Industrien gehabt und trotz verhältnismäßig kurzer Dauer ungeheuren unmittelbaren und mittelbaren Schaden angerichtet hat. Äußerlich handelt es sich um eine Lohnbewegung, deren Schicksal aber bald in die Hände radikaler Führer geriet, die sich den Vermittelungsversuchen der Regierung widersetzten und es auf eine Machtprobe ankommen lassen wollten. Eine Zeitlang schien es, als ob es zu einer Einigung kommen werde. Diese Hoffnung wurde aber nicht erfüllt, und am 18. Oktober brach der Generalstreik aus. Schon am zweiten Tage wurde von zwei Millionen streikenden und durch den Streik arbeitslos gewordenen Arbeitern gemeldet. In den Häfen traten Stockungen ein; die mit Ausfuhrgut beladenen Dampfer konnten nicht ausfahren; Hochöfen wurden stillgelegt; die wichtigsten Industrien, u. a. die Stahlwerke in Leeds, die Spinnereien in Manchester, die Metallindustrie in Sheffield, mußten feiern.

Von ganz besonderer Wichtigkeit war die Frage, wie sich die mit den Bergarbeitern zu einem Dreibunde zusammengeschlossenen Verbände der Transportarbeiter und der Eisenbahner verhalten würden. Am 21. Oktober wurde berichtet, daß der Leiter des Nationalverbandes der Eisenbahner, Thomas, dem Ministerpräsidenten ein Ultimatum gestellt habe, wonach in England, Schottland und Wales der Generalstreik aller Bahnen ausbrechen würde, wenn der Bergarbeiterstreik nicht bis zum Sonnabend (24. Oktober) beendigt wäre. Ein ähnliches, mit 24 Stunden befristetes Ultimatum der Trade Unions verlangte die Bewilligung der Bergarbeiterforderungen, widrigenfalls der Generalstreik aller Gewerkschaften beginnen würde. Innerhalb des Eisenbahnerverbandes war die Stimmung geteilt. Thomas soll gegen den Sympathiestreik gesprochen haben; von anderer Seite wurde geraten, sich lieber dem Ausstand anzuschließen als zu warten, bis die Kohlenknappheit ohnehin zu einer Stillegung der Bahnen geführt hätte. Die meisten Zweigverbände beschlossen, die endgültige Entscheidung dem Zentralausschuß zu überlassen, während einige Verbände allerdings den Mut fanden, gegen den Sympathiestreik zu protestieren, der „einer Anregung von bolschewistischen Elementen entspränge und der im Kriege gebrachten Opfer unwürdig sei." Die Entscheidung über den Eintritt der Eisenbahner in den Streik wurde immer weiter hinausgeschoben, als bekannt wurde, daß Verhandlungen mit der Regierung in aller Stille weitergeführt wurden. Diese hatte unterdessen zur Milderung der schweren Folgen des Streiks Vorkehrungen getroffen. Die Polizei traf umfassende Vorbereitungen zum Schutz der öffentlichen Gebäude. Während der Verhandlungstage hatte die Regierung schon für die Aufstapelung großer Kohlenvorräte gesorgt; Ausfuhrverbote wurden erlassen, Heizungs- und Beleuchtungsmaterial rationiert. Der größte Teil der Bevölkerung stand auf seiten der Regierung. Andererseits wurde den Bergleuten durch Sympathiekundgebungen des deutschen Bergarbeiterverbandes und aufreizende Telegramme Lenins der Rücken gestärkt. Endlich kam eine Vereinbarung zustande, wonach den Bergleuten eine Lohnzulage von 2 sh. bewilligt wurde, die selbsttätig vom 3. Januar 1921 an in Kraft treten soll. Die Erhöhung soll von der Förderung der für die Ausfuhr bestimmten Kohlen abhängen. Der Verband der Bergwerksbesitzer und der Bergarbeiterverband verpflichten sich zusammenzuarbeiten und alles daran zu setzen, damit die Kohlenförderung vermehrt wird. Zu diesem Zwecke werden örtliche Kommissionen gebildet. Diese mit den Führern getroffene Vereinbarung mußte der Arbeiterschaft zur endgültigen Entscheidung vorgelegt werden. Nach den neuesten Zeitungsnachrichten hat die Abstimmung der Bergarbeiter eine Mehrheit von 8459 gegen die Annahme des getroffenen Übereinkommens ergeben. Da jedoch die erforderliche Zweidrittelmehrheit nicht entfernt erreicht ist, hat die Delegiertenkonferenz in London den Bergarbeitern geraten, die Arbeit sofort wieder aufzunehmen.

Fremde Erdteile.

— **Gütererzeugung und -verteilung in den Vereinigten Staaten von Amerika.** Die Verteilung der Güter ist eine notwendige Ergänzung der Gütererzeugung; beide stehen in engem Zusammenhang mit einander und sind von gleicher Bedeutung für Handel und Wandel. Diese Tatsachen werden häufig nicht richtig erkannt, aber sie werden, sagt „Engineering News-Record", durch die augenblicklichen Verkehrsverhältnisse in den Vereinigten Staaten bewiesen. Erzeugnisse, die in verschiedenen Teilen des Landes notwendig gebraucht werden, können entweder gar nicht versandt werden oder, wenn sie glücklich auf den Weg gebracht sind, geht ihre Beförderung mit Schneckengeschwindigkeit vor sich. Unter diesen Umständen hat eine merkliche Erhöhung der Gütererzeugung nur den Erfolg, daß die Verkehrsschwierigkeiten vermehrt werden, daß die Lagerräume überfüllt und die Verkehrsmittel über ihre Kraft beansprucht werden. Was also dem Lande nottut, ist eine Vermehrung der Beförderungsmöglichkeiten, nicht eine Steigerung der Erzeugung, weil die letztere die Eisenbahnen bereits mit zu befördernden Gütern überfüttert. Die Binnenwasserstraßen können der Verkehrsnot nicht abhelfen. Die Beförderung auf der Straße, also mit Kraftwagen und Straßenbahnen darf zwar in ihrer Bedeutung für den Orts- und Nachbarortsverkehr nicht unterschätzt werden, aber sie kann bei der Riesenmenge der zu befördernden Frachtgüter nur verhältnismäßig wenig leisten. Die Güterverteilung auf der Straße spielt eine wesentliche Rolle beim Betriebe der in den Vereinigten Staaten hoch entwickelten Warenhäuser, die ganze Scharen — Flotten ist der nicht schlecht gewählte, dort übliche Ausdruck dafür — von Kraftwagen beschäftigen, um ihren Kunden, die sich häufig auf verhältnismäßig große ländliche Bezirke verteilen, die von ihnen gekauften oder am Fernsprecher bestellten Waren zuzuführen. Diese hohe Stufe der Entwicklung der Güterverteilung ist aber nur in einigen Großstädten erreicht, und 60 % der Leiter von Unternehmungen des Kleinhandels ahnen noch nichts von den Möglichkeiten, die ein gut geordneter Verteilungsdienst für die Förderung ihres Unternehmens bietet. Die Eigentümer der Warenhäuser sollten sich zusammentun und gemeinschaftlich Kraftwagen betreiben, um den Beweis zu erbringen, wie viel vorteilhafter die Güterverteilung auf der Straße gegenüber derjenigen auf der Eisenbahn für nahe Entfernungen ist. Die Eisenbahnen brauchen diesen Wettbewerb nicht zu fürchten, denn ihre Bedeutung liegt auf anderem Gebiet, nämlich auf dem des wirklichen Fernverkehrs, also des Verkehrs auf wirklich große Entfernungen. Die Eisenbahnen sollen sich aber auch die Vorteile, die der Lastkraftwagen besitzt, zu eigen machen. Seine Bedeutung für die Eisenbahnen besteht darin, daß er sie vom Nahverkehr, der ihnen nichts bringt, entlastet, und daß er die Beförderung der Güter zwischen den Bahnhöfen und den Geschäftshöfen und Wohnungen der Versender und Empfänger erleichtert.

Allgemeines.

— **Lokomotiv-Überhitzer nach dem System von Wilhelm Schmidt.** Seit durch die bahnbrechenden Arbeiten des Zivilingenieurs, Baurat Dr. Ing. e. h. W. Schmidt in Cassel Ende des vorigen Jahrhunderts die große Bedeutung des Heißdampfes für den Betrieb von ortsfesten Dampfmaschinen und von Lokomotiven allgemein erkannt ist, hat die Heißdampflokomotive in überraschend kurzer Zeit ihren Siegeslauf über die ganze Erde vollendet. Neue Lokomotiven werden fast ausschließlich als Heißdampflokomotiven beschafft. Ermöglicht wurde der gewaltige Fortschritt durch die Einführung der ebenfalls von Schmidt geschaffenen, immer mehr vervollkommneten Überhitzer. 1897 wurde der erste Schmidtsche Überhitzer, ein Flammrohrüberhitzer, bei zwei Lokomotiven der preußischen Staatsbahn eingebaut. 1913 waren rund 26 000 Lokomotiven in allen Ländern der Erde mit Schmidtschen Überhitzern ausgerüstet; heute sind es bereits mehr als 60 000.

In einer vor kurzem erschienenen Werbeschrift der Schmidtschen Heißdampfgesellschaft in Cassel-Wilhelmshöhe sind die Eigenschaften des Heißdampfes und die verschiedenen Bauarten der Überhitzer, besonders des neuen Schmidtschen Kleinrohrüberhitzers in leicht verständlicher Form dargestellt und durch zahlreiche Abbildungen und Tafeln erläutert. Die großen wirtschaftlichen Vorteile der Verwendung von Heißdampf lassen sich bekanntlich im wesentlichen zurückführen auf die Vermeidung der Niederschlagsverluste (Zylinderkondensation) und auf sein größeres spezifisches Volumen. Daraus ergibt sich eine Dampf-, d. h. Wasser- sowie Kohlen-

ersparnis gegenüber gleichartigem Naßdampfbetrieb oder eine Vergrößerung der Zugleistung bei gleicher Kesselgröße und gleichem Kohlenverbrauch. Nach vielen Betriebserfahrungen beträgt bei Zwillingsmaschinen (Maschinen mit einfacher Dehnung) die Ersparnis an Wasser bis zu 33 %, die Kohlenersparnis 20—26 %. Bei Maschinen mit doppelter Dehnung (Verbundlokomotiven) ist sie etwas geringer, nämlich an Wasser bis zu 26 %, an Kohlen 12—18 %. Die Ersparnis wächst mit der Erhöhung der Dampftemperatur, als deren oberste Grenze etwa 400° bezeichnet werden können. Im allgemeinen wird mit 300—380° Dampftemperatur gearbeitet. Die durch hohe Überhitzung erreichte Wasserersparnis gestattet, mit Heißdampflokomotiven erheblich längere Strecken ohne Wassereinnahme zu durchfahren, was besonders für die Verwendung von Tenderlokomotiven von Vorteil ist.

Die Anwendung des Heißdampfes erfordert nur verhältnismäßig geringe Abweichungen gegenüber der Bauart der Naßdampflokomotive, im wesentlichen nur den Einbau der Vorrichtungen zur Erzeugung des Heißdampfes, des sog. Überhitzers. Bei dem Schmidtschen Großrohrüberhitzer, mit dem bisher die meisten Lokomotiven ausgerüstet wurden, befinden sich im oberen Teile des Langkessels an Stelle der normalen Heizrohre zwei bis vier Reihen erweiterter Rauchrohre von zumeist 125/133 mm Durchmesser und in jedem derselben ein Überhitzerelement, bestehend aus zwei U-Rohren, die durch eine Schleife in der Rauchkammer zu einem Rohrstrang vereinigt sind. Der Dampf wird somit in diesen Röhren zweimal hin- und zurückgeführt. Etwa die Hälfte der Feuergase geht durch diese erweiterten Rauchrohre, bespült dabei die Überhitzerrohre und gibt ihre Wärme sowohl an den Dampf als an das Kesselwasser ab. Die andere Hälfte geht durch die unteren, nicht mit Überhitzerelementen besetzten Heizrohre. Um die Höhe der Überhitzung zu regeln und beim Leerlauf, langem Aufenthalt und beim Anheizen die Überhitzerrohrenden vor dem Verbrennen zu schützen, sind in der Rauchkammer Klappen eingebaut, durch die der Austritt der Feuergase in die Rauchkammer gedrosselt oder ganz abgesperrt werden kann.

In dem Bestreben, eine gleichmäßigere und höhere Überhitzung namentlich bei Lokomotiven, die häufig halten, zu erzielen, hat Schmidt die neuere Bauart des Kleinrohrüberhitzers geschaffen, bei der nahezu alle Feuergase des Kessels zur Überhitzung herangezogen und möglichst ausgenutzt werden. Dies wird dadurch erreicht, daß der Kessel nur Rauchrohre von gleichem oder nahezu gleichem Durchmesser in ähnlicher Größe wie die normalen Heizrohre des Naßdampfkessels erhält, die sämtlich oder doch zum überwiegenden Teil mit Überhitzerrohren besetzt sind. Diese sind entweder zu einfachen U-Rohren oder zu Schlangen aus mehreren U-Rohren geformt und werden mit ihren abgebogenen Enden in der Rauchkammer gruppenweise zu Überhitzerelementen vereinigt. Die neue Bauart und ihre beträchtlichen Vorteile vor dem Großrohrüberhitzer — Wegfall der Abstellklappen, Erzeugung höherer Überhitzungsgrade durch bessere Ausnützung der Heizgase, leichtere Abdichtung der Rohre und geringere Beanspruchung der Rohrwände durch die glatten, schwächeren Rohre, einfacher Einbau in schon vorhandene Lokomotiven — sind in der Werbeschrift ausführlich dargestellt. Die große Überhitzerheizfläche, die auch während des Stillstandes der Lokomotive nicht abgestellt, sondern immer von den heißen Gasen bestrichen wird, bewirkt ein schnelles Ansteigen der Dampftemperatur, sobald der Regler geöffnet wird, so daß auch bei Vorort-, Kleinbahn- und Verschiebelokomotiven, die häufig und lange anhalten, die vollen Vorteile einer hohen Überhitzung erreicht werden. Die neue Bauart ist bereits in mehr als 750 Ausführungen bei zahlreichen europäischen Staatsbahnverwaltungen eingeführt und hat ausgezeichnete wirtschaftliche Ergebnisse, namentlich bei Verschiebelokomotiven erzielt.

Rechtspflege.

— **Der „gemeine Handelswert" im eisenbahnrechtlichen Sinne.** Nach § 457 des Handelsgesetzbuchs und § 88 der Eisenbahn-Verkehrsordnung ist, wenn die Eisenbahn für gänzlichen oder teilweisen Verlust von Frachtgut zu haften hat, als Entschädigung der gemeine Handelswert zu ersetzen, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Orte und zur Zeit der Absendung hatte. Ist unter dem „gemeinen Handelswert" im Sinne dieser Gesetzesvorschrift der Marktpreis der betreffenden Ware auch dann zu verstehen, wenn dieser Marktpreis durch Preistreibereien künstlich in die Höhe getrieben ist? In dem folgenden Streitfalle ist das angenommen worden:

Die Firma K. in Lübeck erhielt im August 1918 aus Traben-Trarbach eine Sendung Moselwein. Während des Bahntransportes war ein Teil des Weines verloren gegangen. Als Entschädigung hierfür verlangte die Firma K. von der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft (der Eisenbahn der Bestimmungsstation), rund 18 400 *M*, indem sie geltend machte, diesen Betrag habe sie aufwenden müssen, um für den verloren gegangenen Wein neuen Wein zu kaufen. Die Bahn bestreitet nicht, an sich für den in Verlust geratenen Wein Entschädigung leisten zu müssen; sie hat aber nur rund 9650 *M* vergütet und lehnte die Mehrforderung ab, weil der Marktpreis, zu dem die Firma K. den als Ersatz angeschafften neuen Wein gekauft hat, nicht maßgebend sei, da dieser Marktpreis ein auf ungesetzliche Weise, durch Kettenhandel, Zurückhaltung der Ware und namentlich durch Preiswucher im Sinne der Bundesratsverordnung gegen übermäßige Preissteigerung vom 8. Mai 1918 entstandener sei, den das Gesetz nicht als maßgebend anerkennen könne. Zu bemerken ist hierbei, daß die Firma K. den verloren gegangenen Wein etwa ¾ Jahre früher um mehr als 100 % billiger eingekauft hatte, sie hatte ihn aber bis August 1918 in Traben-Trarbach lagern lassen, und während dieser Zeit war der Marktpreis des Weines um über das Doppelte gestiegen.

Auf die von der Firma K. erhobene Klage haben das Landgericht Lübeck und ebenso das Oberlandesgericht Hamburg die Eisenbahn zur Zahlung des vollen verlangten Schadensersatzes verurteilt. In seinen Entscheidungsgründen führt das Oberlandesgericht aus: Unter gemeinem Handelswert im Sinne des § 457 HGB. und des § 88 EVO. ist der Wert zu verstehen, den eine Ware im Handel für jedermann hat, der Preis, für den jeder sie erwerben kann und den er, wenn er sie erwerben will, bezahlen muß. Darauf, ob dieser allgemeine Preis ein hoher und auf welche Weise er entstanden ist, ob bei der Entstehung auch unlautere Machenschaften, z. B. Börsenmanöver, wüste Spekulationen, wucherische Ausbeutung volkswirtschaftlicher Notstände mitgewirkt haben, kommt es nicht an. Das Gesetz will, indem es ganz davon absieht, wie hoch im einzelnen Falle in Wahrheit der Schaden des Geschädigten ist, ihn dadurch, daß es ihm den objektiven Wert der Ware zuspricht, in den Stand setzen, sich die verloren gegangene Ware wieder anzuschaffen. Bei der Entschädigung aus § 457 HGB., § 88 EVO. kommt es nicht darauf an, ob der Geschädigte einen Gewinn macht. Die Verordnung gegen Preistreiberei verbietet die Erzielung eines übermäßigen Gewinns nur bei dem Umsatz der Ware, greift aber in die Regelung, in welcher Weise eine Entschädigung bezahlt werden muß, nicht ein. — Die Beklagte bestreitet hiernach zu Unrecht, daß der im August 1918 für Weine der hier fraglichen Art bestandene Marktpreis nicht als gemeiner Handelswert, der für den Entschädigungsanspruch der Klägerin maßgebend ist, angesehen werden könne. Das Reichsgericht hat dieses Urteil bestätigt und die von der beklagten Eisenbahn versuchte Revision zurückgewiesen. (Aktenzeichen: I. 135/20. — Urteil des Reichsgerichts vom 6. Oktober 1920.) K. M.-L.

Bücherschau.

— **Gemeinsamer Tarif, Teil II und Kilometerzeiger** für die Beförderung von Gütern, lebenden Tieren und Leichen auf sämtlichen Staatsbahnstrecken des Königreichs der Serben, Kroaten und Slovenen, gültig vom 15. August 1920.

Der Verlag des „Allgemeinen Tarifanzeigers" hat sich das Verdienst erworben, diesen durch Erlaß des Verkehrsministeriums der S. H. S.-Königreichs genehmigten Tarif in deutscher Sprache herauszugeben. Die Frachtsätze und Ausnahmetarife gelten für alle Staatsbahnlinien und für die in Staatsbetrieb stehenden Lokalbahnen in Kroatien und Slavonien, auf der Murhalbinsel und dem nördlich der Mur gelegenen Gebiete, in Slovenien, Bosnien, der Herzegowina, Dalmatien und der Wojwodina. Für die Strecken südlich von Belgrad gelten besondere, im Abschnitt V des Tarifs enthaltene Vorschriften. Für sie wird die Fracht nur von und bis Belgrad berechnet. Die Entfernungen werden mit denen der Anschlußstrecken nicht zusammengestoßen, während sonst auf den Hauptlinien der Staatsbahn, die miteinander in unmittelbarer Verbindung stehen, die Fracht in einem Betrage auf Grund der zusammengestoßenen kilometrischen Entfernungen ermittelt wird. — Der Tarif enthält die zu den bisherigen Tarifen, Teile II, eingeführten Änderungen, die besonderen Bestimmungen und Gebühren für einzelne Stationen, die Ausnahmetarife I bis VIII, die Tarifberechnungstabellen und einen Kilometerzeiger. Der Tarif ist in der Internationalen Verkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, käuflich.

— **Untersuchungen über Schwachstromstörungen bei Einphasen-Wechselstrombahnen.** Bericht an die Königlich Schwedische Eisenbahndirektion von der hierfür ernannten

Kommission unter Mitwirkung mehrerer Sachverständiger. Mit Erlaubnis der Direktion der Königlich Schwedischen Staatsbahnen ins Deutsche übertragen durch Dipl.-Ing. Franz Kuntze. Mit 117 Textabbildungen und 9 Tafeln. Verlag von R. Oldenbourg, München. 1920. Preis geheftet 38 ℳ zuzügl. Teuerungszuschlag.

Der schwedischen Eisenbahndirektion bereitet bei der Elektrisierung ihrer Bahnen die Schwachstromfrage ernste Sorgen. Die sog. Riksgränsenbahn ist mit Einphasenwechselstrom im Betrieb; es haben sich hierbei störende Einflüsse der Wechselstromleitung auf benachbarte Schwachstromleitungen ergeben. Weitere Elektrisierungen sind geplant, für bestimmte Strecken auch schon beschlossen. Die Wahl der Stromart ist mit ausgesprochener Rücksicht auf die bereits elektrisierte Bahn zwar zunächst ebenfalls auf Einphasenwechselstrom gefallen, doch fehlt noch das rechte Vertrauen zu seiner tatsächlichen Anwendung auf der zunächst ins Auge gefaßten Linie Stockholm-Gothenburg. Die Eisenbahndirektion hatte deshalb gemeinsam mit der Telegraphendirektion schon im Jahre 1915 eine besondere Kommission mit der Untersuchung der Schwachstromfrage betraut. Diese Kommission hat ihre Arbeit ernst genommen und zunächst den elektrischen Betrieb der Riksgränsenbahn daraufhin genau geprüft, dann die einschlägige Literatur durchgesehen und viele Messungen über das Wesen der Störungen angestellt. Daraus ergaben sich dann weiter umfangreiche theoretische Untersuchungen, Ausarbeitungen eigener Schutzanordnungen, wiederum Messungen an diesen und schließlich endgültige Vorschläge. Alle diese Arbeiten wurden zu einem groß angelegten Bericht zusammengefaßt und am 30. Dezember 1918 vorgelegt. Mit Rücksicht auf die Bedeutung dieser Frage für die allgemeine Elektrisierung von Hauptbahnen hat Dipl.-Ing. Franz Kuntze den Bericht ins Deutsche übertragen. Die Maßnahmen zur Vermeidung von Schwachstromstörungen, welche die Kommission empfehlen zu müssen glaubt, sind folgende: 1. Schwachstromleitungen entlang der Bahn sind als Doppelleitungen und sorgfältig auszuführen, so daß z. B. ihre Isolation die bestmögliche wird. Sie sind entweder als Luftleitungen in einem Abstande von 100 m von den Leitungen für den Bahnbetrieb oder gegebenfalls in Kabeln zu verlegen. 2. Die Schienen sind an den Schienenstößen mit Kupferverbindungen zu versehen. 3. Die Schienenleitung ist außerdem mit geeignet bemessenen und angeordneten Saugtransformatoren auszurüsten, die in die Fahrleitung eingeschaltet werden. 4. Die Bahnleitung ist zu unterteilen, und zwar sowohl die Fahrleitung als auch die Schienenleitung. 5. Allzu große Kurzschlußströme sind zu vermeiden. Deshalb sind u. a. die Transformatorstationen des Verteilungsnetzes nicht in allzu großem Abstande voneinander anzuordnen und zwar möglichst nicht über 30 bis 40 km. 6. Bei der Konstruktion der Generatoren, Motoren und Transformatoren, die in das Bahnnetz eingeschaltet werden sollen, ist die größte Sorgfalt auf Vermeidung des Entstehens von Obertönen (auch sog. Lamellentönen) zu legen.

Daß die Direktion der schwedischen Staatsbahnen mit diesem Bericht die Frage der Schwachstromstörungen und damit auch der Wahl der Stromart für weitere Elektrisierungen noch nicht für endgültig geklärt erachtet, geht daraus hervor, daß sie weitere Abordnungen zur Prüfung der Sachlage bei anderen Bahnen, vor allem bei der vielgenannten Pacific-Bahn Chicago-Milwaukee-St. Paul, die mit hochgespanntem Gleichstrom arbeitet, in die Welt gesandt hat, und hierbei auch wohl noch auf schweizerischen Einphasenbahnen genaue Prüfungen vornehmen wird.

Der Bericht verdient die ernste Beachtung aller mit der Elektrisierung von Hauptbahnen beschäftigten Fachkreise. Er enthält eine Fülle von Beschreibungen, Beobachtungen, Messungsergebnissen und Berechnungen. Zehme.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Staatsbahndirektion Wien-West. Am 21. Oktober 1920 ist die auf österreichischem Gebiet gelegene Ortsgüterdienstanlage Gmünd Stadt für den gesamten Eil- und Frachtgutverkehr (Stückgut und Wagenladungen mit Ausnahme von Möbelwagen) eröffnet worden. Ferner ist am 1. November d. Js. die Personendienstanlage Gmünd Stadt Personenbahnhof dem öffentlichen Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr sowie dem Eilstückgutverkehr, bis zum Höchstgewicht von 100 kg für das einzelne Stück, übergeben worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 177 vom 26. Oktober 1920 an die Mitglieder des Satzungsausschusses, betreffend Antrag der Deutschen Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft auf Zurechnung der Nebenbahnen Mosbach-Mudau und Möckmühl-Dörzbach zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 2. November 1920).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 25. Oktober d. Js. ist in Wilhelmshaven eine weitere selbständige Abfertigungsstelle für den Güterverkehr mit der Bezeichnung „Wilhelmshaven Fischereihaf.“ eingerichtet. Die Abfertigungsstelle ist in alle direkten Tarife einbezogen, Entfernungen und Frachtsätze sind die gleichen wie bei der Station Wilhelmshaven. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen in Wilhelmshaven sowie unser Verkehrsbureau.

Oldenburg, den 30. Oktober 1920.
Eisenbahndirektion. (1040)

2. Aenderung von Stationsnamen.

Vom 1. November 1920 ab erhält der an der Bahnstrecke Leipzig-Saalfeld (Saale) belegene Bahnhof Weida Pr. Stb. die Bezeichnung „Weida West“.

Erfurt, den 1. November 1920. (1043)
Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Binnen- und Wechselverkehr der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde werden mit Gültigkeit vom 15. November d. Js. ab die Frachtzuschläge um 100 % erhöht und zwar betragen sie für 100 kg:

a) für Eil- und Frachtstückgut 172 ₰,
b) für Wagenladungen:
   1. für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art 16 ₰,
   2. für alle übrigen Güter 18 ₰.

Rinteln, den 1. November 1920.
Rinteln-Stadthagener Eisenbahn-Gesellschaft. (1039)

4. Personen- und Güterverkehr.

Eisern-Siegener Eisenbahn.
Binnentarif.

Zu dem Tarife für die Beförderung von Personen und Gütern im Binnenverkehr vom 1. August 1918 wird vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde am 1. Dezember 1920 der Nachtrag IV eingeführt, wodurch Tariferhöhungen eintreten.

Die Verkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Siegen, den 1. November 1920. (1042)
Eisern-Siegener Eisenbahngesellschaft.
Die Direktion.

5. Verdingung.

Die Ausführung von 1,73 km Umbau von Ringbahnpersonengleisen im Bezirk der 102. Bahnmeisterei in Tempelhof soll vergeben werden. Die Verdingungsunterlagen können im Zimmer 5 des unterzeichneten Betriebsamts eingesehen und — soweit der Vorrat reicht — gegen Zahlung von 23 ℳ von der Kanzlei Zimmer 33 hierselbst bezogen werden. Der Betrag ist in bar zu zahlen oder bei Postbestellung portofrei an die Kanzlei einzusenden. Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift „Angebot auf Gleisumbau in Tempelhof“ versehen bis Sonnabend, den 13. November 1920 vormittags 9 Uhr postfrei hierher einzureichen oder im Zimmer 5 abzugeben. Zur angegebenen Zeit findet in Gegenwart der erschienenen Bieter die Öffnung der Angebote statt. Zuschlagsfrist 6 Wochen. (1041)

Eisenbahnbetriebsamt 10.
Berlin NW. 40, Invalidenstr. 51.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin. Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 83 | Berlin, den 17. November 1920 | LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen,** **amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen,** beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

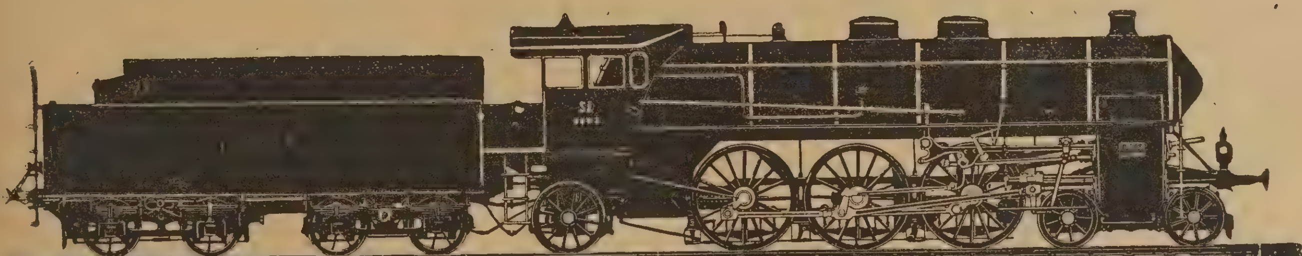
Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 16 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 80 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 90 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.



Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 83. | Berlin, den 17. November 1920. | LX. Jahrgang.

Inhalt:

Wegen des Streiks der Berliner Elektrizitätsarbeiter, dessen Wirkungen auch auf den Betrieb der Buchdruckereien hinübergegriffen haben, konnten Nr. 82 unserer Zeitung nur verspätet und die am 10. und 13. d. M. fälligen Nummern überhaupt nicht erscheinen.

Ein Beitrag zur Gesundung der Eisenbahn-Werkstätten.

Antrittsvorlesung an der Verwaltungs-Akademie zu Berlin im Sonderlehrgang*) für Eisenbahnbeamte.

Leiste deinen Zeitgenossen, aber was sie bedürfen, nicht was sie loben. — Schiller.

Meine Herren!

Als die Aufforderung an mich erging, im Sonderlehrgang für Eisenbahnbeamte eine Vorlesung über Werkstättenwesen zu übernehmen, entschloß ich mich freudig zu einer bejahenden Antwort. Dabei war mein leitender Gedanke, die neuzeitlichen Anschauungen über das Werkwesen der Eisenbahnen hineinzutragen in einen Kreis von Hörern, hoffend, in voller akademischer Lehr- und Lernfreiheit die Bemühungen der Eisenbahnverwaltung zu unterstützen und durch das gesprochene, lehrende Wort dem freiwillig Lernenden mehr zu geben, als Erlasse, Verfügungen und Anordnungen dem Beamten im Dienst zu übermitteln vermögen. Denn der freie und gute Wille zur Arbeit bedeutet viel für den Erfolg, den wir, meine Herren, doch von unseren gemeinsamen Studien haben wollen.

Wenn Sie an das große Heer der Kopf- und Handwerker in unseren zahlreichen Werken denken und es als eine in Bewegung befindliche Masse sich vorstellen, die angehalten und in anderer Richtung beschleunigt werden soll, so werden Sie die Riesenaufgabe ermessen, die die Reichseisenbahnen in Angriff genommen haben. Ihre Absicht, mit mir in dieser Vorlesung das Werkwesen nach neuzeitlichen Gesichtspunkten durchzuarbeiten, deute ich wohl nicht mit Unrecht als Gewähr dafür, daß Sie beruflich an jener Riesenaufgabe schaffend teilnehmen wollen. Sie werden dann in den Werkbetrieb hinausziehen müssen, um dort als Träger dieser neuen Gedanken zur Gesundung der Werke, als Stoßtrupp unermüdlich zu wirken, um neue Anhänger für das als richtig und notwendig Erkannte durch das Beispiel, durch das Wort von Mund zu Ohr zu werben. Auf manches Ödland werden Sie stoßen, aber zähe Beharrlichkeit wird auch dem kärglichsten Boden erträgliche Ernte abringen.

Unsere Vorlesung wird Ihnen ein Bild von der Vielseitigkeit des Werkdienstes geben, der sich, trostlos ist es zu sagen, früher nicht des Ansehens erfreute, das ihm gebührt. Nur Dünkel und Überhebung, die aus völliger Unkenntnis fließen, konnten den Werkdienst mißachten lassen. Was er im Rahmen der Eisenbahnen zu bedeuten hat, haben wohl die letzten Jahre auch dem Harmlosesten zur Genüge gezeigt. Ich hoffe, daß Ihr Interesse am Werkdienst, das Sie in diese Vorlesung führt, sich vertiefen wird zu vollem Verständnis eines Arbeitsgebiets, das technische, wirtschaftliche, sozialpolitische Aufgaben in so reichem Maße bietet. Weit über die Grenzen des Alltagsbeamten hinaus fordert der Werkdienst in allen Stufen Männer, die mehr mitbringen müssen als kümmerliche Prüfungskenntnisse. Geschäftsinteresse (alles für die Firma!), Sparsamkeit bis hart an die Grenze des Geizes, gesunder Menschenverstand, volle Arbeitskraft und bohrende Zähigkeit, Erziehungskunst, die ohne Geduld und Menschenliebe unfruchtbar ist, das sind einige Eigenschaften der Männer, die als Meister, Ingenieure, Büro- und Magazinbeamte und Direktoren in den Eisenbahnwerken erfolgreich schaffen wollen. Eigentlich müßten alle geborene Führer und Organisatoren sein. Unsere Vorlesung wird in Ihnen die Überzeugung befestigen, daß in der Werkverwaltung kein Platz ist für verbrauchte oder in anderen Diensten gar als unbrauchbar erkannte Kräfte. Wenn Sie bei der Besetzung von Beamtenstellen für die Werkbetriebe mitzuwirken haben, sei es von hoher Warte der Zentralstelle aus, sei es als Dezernent, Werkbeamter oder Personaliensekretär, so werden Sie sich als erste

*) Angezeigt in Nr. 79/1920, Seite 858 dieser Zeitung.

Frage immer die vielumschließenden Worte vorzulegen haben: „Kann er was?“ Wenn auch nicht alle Kräfte erstklassig sein können, Könner von Durchschnittsleistung müssen sie alle sein, minderwertig aber darf keiner sein; oder kurz gesprochen: das gezahlte Gehalt oder den gewährten Lohn muß jeder Beamte und Arbeiter wert sein.

Als weiteren Zielpunkt in unserer gemeinsamen Arbeit stellen wir auf: Verdienen anstatt zu verwalten! Wenn schon ein Verkauf der Werkarbeit nur in geringem Umfange stattfindet, so ist doch sparsame Wirtschaft gleichwertig dem Verdienen. Alle Einrichtungen, Arbeitsverfahren und Gepflogenheiten werden unter die kritische Lupe zu nehmen sein: „Was kostet es, wozu ist es gut, was bringt es ein?“ Kaufmännisches Denken muß in die Köpfe der Werkbeamten hinein, die — eine Folge des eigenartigen Geschäftsgebarens der Werke im Rahmen der Eisenbahnverwaltung — fast gar nicht handelstechnisch geschult sind. Das ganze Gebiet der wirtschaftlichen Fertigung, der Ausnützung aller Werkzeugmaschinen und sonstigen maschinellen Einrichtungen und der ganz neu aufzubauenden Selbstkostenberechnung auf der Grundlage einer nur von Wenigen in ihrer für die Werkwirtschaft so großen Bedeutung erkannten Betriebsstatistik wird aufgerollt. Dem gesellt sich zu die Behandlung der menschlichen Arbeitskraft, das will sagen, ihre sparsamste Verwendung ohne Raubbau an der menschlichen Gesundheit nach den Lehren der psychologischen Berufs- und Eignungsforschung mit dem so einfach klingenden und doch für die Personalansetzung so schwierigen Leitsatz: „Der richtige Mann an die richtige Stelle“. Wir werden sehen, wie in mühsamer, jahrelanger Arbeit das Denken des Eisenbahn-Maschineningenieurs alter Schule, des Rechtskundigen, des nichttechnischen Bürobeamten umgestellt werden muß, damit aus Allen Werkwirtschaftler werden. „Ökonomie aus dem Fundament erlernen“, schrieb der große Bürgerkönig und Volkswirt des Preußenvolkes, Friedrich Wilhelm I., eigenhändig in die Erziehungsinstruktion für seinen Sohn. „Ökonomie aus dem Fundament“ muß auch unsere Losung im Werkbetrieb sein. Besonders eingehend werden wir uns beschäftigen mit der straffen Erfassung der Arbeitsaufträge bei ihrer Abwicklung im Werk, angefangen beim Eingang der Bestellung von der Kundschaft bis zur Ablieferung mit pünktlicher Innehaltung der gewährleisteten Lieferfrist. Es kann nicht mehr angehen, daß planlos ohne feste Fristen für den gesamten Auftrag und für die einzelnen Arbeitsgänge die Ausbesserung der Fahrzeuge in Angriff genommen wird, daß jede Verantwortung fehlt und keine Rechenschaft abgelegt wird, welche Fristen für die einzelnen Arbeitsausführungen bewilligt werden dürfen, und warum sie nicht innegehalten worden sind. Hier spielt nicht nur das Wort „Zeit ist Geld“ eine Rolle im engeren Werkbetrieb, sondern der Gedanke des unnützen Zinsverlustes für nichtrollende Fahrzeuge ist die eigentliche Triebfeder für sorgfältigste Arbeit in kürzester Frist. Die Werkleitung mit jedem Aufsichtsbeamten muß sich klar werden, was ohne Raubbau an menschlicher Arbeitskraft geleistet werden kann, und die Belegschaft muß Verständnis für Fristarbeit gewinnen. Allein die Bemühungen um fristgemäße Fertigung führen uns tief in die wissenschaftlich-wirtschaftliche Arbeitsweise ein. Sie werden überholte, aber durch langjährige Gewohnheit geheiligte Arbeitsverfahren in ihrer Unbrauchbarkeit erkennen lassen, werden Störungen und Hemmnisse aufdecken, an die ohne die strenge Forderung nach Fristarbeit kaum jemand gedacht hätte: Warten einer Werkabteilung auf die andere, Fehlen von Werkstoffen, mangelhafte Versorgung mit Preßluft, verspätete Förderungen der Werkstücke sind solche Hemmnisse, die jahrelang, oft wohlbekannt, doch nie genannt, ihr vernichtendes Dasein führen. Bei der Fristarbeit treibt ein Keil den andern, wie es in einem leistungsehrgeizigen Werk nicht anders sein kann. Wenn mit wissenschaftlicher Gründlichkeit die Leistung der Arbeitsmaschinen aller Gattungen studiert wird, so wird man vielleicht erst mit Staunen, dann aber mit großer Befriedigung erkennen, was jede Maschine an Höchstleistung hergeben kann. Dazu bedarf es eingehender Kenntnisse, wie sie im allgemeinen den Eisenbahntechnikern alter Schule nicht eigen sein können. Aber nie ist es zu spät, das Fehlende hinzuzulernen. In Sonderlehrgängen, durch Beurlaubung zu geschäftsbefreundeten Industriewerken werden die Eisenbahn-Maschineningenieure ihre unzureichenden Kenntnisse ergänzen müssen. Dadurch wird die technische Intelligenz auf eine höhere Stufe gehoben — eine der dringlichsten Forderungen für den Eisenbahnwerkbetrieb —, die alten, ausgetretenen Pfade der Fertigung werden verlassen, um neue Wege, die zur Leistung und Wirtschaft führen, zu finden und zu betreten. Die Betriebswissenschaft muß für alle technischen Werksbeamten von Leitung und Aufsicht Ausbildungs- und Prüfungsgegenstand werden. Überreich und anregend ist auf diesem Gebiet das technische Schrifttum, dessen Ausnützung für die Eisenbahnwerkbetriebe unerläßlich ist. Die oft berechtigten Klagen, daß die Überlastung der Beamten es nicht gestattet, die umlaufenden Zeitschriften sorgfältig durchzustudieren, dürfen in Zukunft nicht mehr zu Recht bestehen. Die Auswertung der lehrreichen Neuerscheinungen über Werkstattsbetrieb und -technik muß organisiert werden: der Literatur-Ingenieur ist nicht mehr länger zu entbehren. Ihnen, meine Herren, empfehle ich, eine planmäßige Tageseinteilung zu entwerfen, sich über jede Viertelstunde einmal Rechenschaft zu geben, und Sie werden mit Verwunderung erkennen, wieviel Zeit noch nützlich angelegt werden kann, um in Ruhe einen Aufsatz zur Hand zu nehmen.

Die Fristarbeit ist nicht möglich ohne schriftliche Auftragserteilung auch der kleinsten Arbeitsausführung. Denn nur was aufgeschrieben ist, kann auch in seinem Fortgang überwacht werden. Auch hier bedarf es der in unseren Eisenbahnwerken noch wenig gekannten Verfahren neuzeitlicher Fabrikorganisation. Nun wird nichts mehr vergessen. „Befehle geben ist das wenigste; worauf es ankommt, das ist die Gewißheit ihrer Ausführung,“ sagte Napoleon I., dessen Leben auf höchsten Wirkungsgrad seiner Arbeit allezeit eingestellt war. Und daß der gegebene Auftrag nach Menge und Güte der Ausführung überwacht wird, ist nun spielend zu erreichen als ein unerbittliches Muß in der Erkenntnis, daß nur erstklassige werkgerechte Arbeit die Kundschaft befriedigen kann und daß (von Ausnahmen abgesehen) nur der seine Schuldigkeit tut, der kontrolliert wird. Aber der schriftliche Auftrag jeder Arbeitsausführung findet seine weitere Notwendigkeit in der Erfassung der Selbstkosten. Keine Werkleitung vermag Selbstkritik zu üben und zielbewußte Wirtschaft zu treiben ohne genaueste Kenntnis der auf einen Auftrag entfallenden Löhne, Werkstoffkosten und allgemeinen Unkosten. Nur die restlose Ergründung der Selbstkosten gestattet den Hebel anzusetzen, um zu teure Fertigung zu verbilligen. Allmonatlich muß ein klares Bild des Finanzgebarens aller Einzelabteilungen und des ganzen Werks zu gewinnen sein. Nichts ist in unseren Werken vorhanden, was diese Forderung zurzeit ermöglicht. Welche Arbeit zu leisten ist, mögen Sie daraus entnehmen, daß Industriewerke, deren Größe unseren Werken mittlerer Größe entspricht, mehrere Tausend Einzelkonten in jahrelanger mühsamer Arbeit sich geschaffen haben. Die Selbstkostenermittlung wird den besten Maßstab für die Beurteilung der persönlichen Mitarbeit aller verantwortlichen leitenden und aufsichtführenden Werkbeamten abgeben. Ein Vergleich der Abteilungen gegeneinander in den persönlichen und sächlichen Ausgaben aller Art, der Kosten für die Erzeugnisse in den verschiedenen Eisenbahnwerken wird die Wege weisen zu höchster Wirtschaftlichkeit, zum Erfolg, der langsam, aber sicher im Laufe der Jahre heranreifen wird. Das Gebiet der Selbstkosten wird uns beste Gelegenheit geben, den Geist des

Kaufmanns, der „Verdienen" groß schreibt, in uns aufzunehmen und hineinzutragen in die zahlreichen Werkgemeinschaften unserer deutschen Eisenbahnen. Ganz allmählich wird bei jedem Einzelnen das Verständnis für die Gewalt der Einzelwirkungen in ihrer Gesamtheit bei Ersparnis und Vergeudung heranreifen, wenn der günstige Einfluß des Sparbetriebs und die Verwüstung durch Nachlässigkeit und Verschwendung in unangreifbaren Zahlen in Nachweisung und Schaubild von Tag zu Tag, von Woche zu Woche, von Monat zu Monat und im Jahresabschluß vorgeführt werden kann. Hundertmal ist Gelegenheit, eine Kilowattstunde zu sparen, aber nur selten ist es möglich, auf einmal 100 Kilowattstunden zu sparen. Das Arbeitsgebiet des Meßingenieurs, wie ihn die Industrie mit dem Ziel der Hochleistung und Hochwirtschaft sich heranbildet, wird auch für die Eisenbahnwerke zu entwickeln sein: Jeder nur irgendwie greifbare Verbrauch von Energie und Stoffwerten muß sorgfältig gemessen und in fortlaufenden Aufzeichnungen festgehalten werden, die als Betriebsstatistik die wertvollsten Unterlagen für die Selbstkostenberechnung darstellen. Die Bewirtschaftung der wiedergewonnenen Altwerkstücke und Altwerkstoffe, erst in den Anfängen steckend, gehört hierher, da Millionenwerte auf dem Spiele stehen. Der Inhalt der Altstoffbansen ist der beste Prüfstein, wie es um diese Sache in einem Werk steht. Wenn es gelingt, das Selbstinteresse der für sparsame Wirtschaft (und Leistung) verantwortlichen Beamten auch in unseren Werken durch Betriebstantiemen zu wecken, so ist dies der wahrscheinlich schnellste Weg, um aus Verwaltungsbeamten Wirtschaftstechniker und -ingenieure und Fabrikdirektoren zu machen, die nicht nur für den Tag walten, sondern in Entwicklungen zu denken gewohnt sein werden.

Sehr eingehend werden wir uns mit dem heißumstrittenen Gedingeverfahren zu beschäftigen haben. Nichts ist zurzeit dringlicher als die Aufgabe, Werkbeamten und Arbeitern die Grundlagen des Gedinges verständlich zu machen, um dann das Verfahren fehlerfrei durchzuführen. Alle die Angriffe gegen das frühere Akkordverfahren sind sorgfältig studiert worden, um eine einwandsfreie, gerechte Stückzeitarbeit und -entlohnung herauszubringen. Es besteht kein Zweifel, daß eine solche unter gemeinsamer, gutwilliger Mitarbeit von Beamten- und Belegschaft möglich ist. Die Seele des ganzen neuzeitlichen Gedingewesens ist die Stückzeitermittlung. Mit Berücksichtigung der eigenartigen Fertigung in den Eisenbahnwerken, die in Neuanfertigung und Ausbesserung zerfällt und die weitestgehende Sonderung der Arbeitsausführungen gebieterisch fordert, lassen sich die Stückzeiten für die Arbeiten, die ja immer wiederkehren, richtig ermitteln. Bei Neuanfertigung unterscheidet sich die Stückzeitermittlung in nichts von der in der Privatindustrie üblichen. Sie erfolgt durch Berechnung und auf Grund von Zeitstudien, welche die zuverlässigsten Unterlagen für eine gerechte Akkordentlohnung schaffen. In diesen Tagen sind mir erfreuliche Mitteilungen zugegangen, daß auch in Berliner Großbetrieben die Arbeiterschaft größtes Interesse für Zeitstudien zeigt und verständnisvoll an ihnen mitarbeitet, in dem Bestreben, die Wirtschaftlichkeit zu erhöhen und gerecht zu entlohnen. Es ist zu hoffen, daß auch die gesamte, zum Teil recht industriefremde Eisenbahnarbeiterschaft das Mißtrauen gegen die Bewegungs- und Zeitstudien überwindet und das Recht mit der Pflicht und Freude für sich in Anspruch nimmt, mitzuarbeiten an den Vorbereitungen zu einer wissenschaftlichen Lohnfestsetzung, um jene durch Schätzung oder Verhandlung zu verdrängen. Auch der Gedanke wissenschaftlicher Betriebsführung, mit einem Geringstwert von Arbeitsaufwand einen Höchstwert von Leistung zu erzielen, wie ihn Taylor in seinem System ausgearbeitet hat, muß recht bald in den Eisenbahnwerken Wurzel fassen. Dazu bedarf es ganz besonderer Werbearbeit von aufrichtigen, das Taylorsystem kennenden Männern, die das Vertrauen der Arbeiterschaft haben. Ist es doch nur zu bekannt, welche gänzlich falsche Vorstellung über das Taylorsystem in ihr herrscht, und nur selten hat ein Arbeiter eine einwandsfreie Schrift über das System gelesen, das er, meist nur aus einseitig gefärbten Darstellungen schöpfend, genau zu kennen meint und schließlich doch nur mit nicht nachgeprüften Schlagworten abtut. Wenn die Arbeiterschaft es ernst meint mit der Hebung der Produktion (woran ich nicht zweifle), so kann sie nicht länger ein Verfahren, industrielle Arbeit mit höchstem Wirkungsgrad zu leisten, mißachten, das in seinem Ursprungslande so große Erfolge gezeitigt hat, weil es lehrt, kostbare menschliche Kraft zu schonen und richtig anzusetzen, anstatt sie zu vergeuden oder in mangelndem Verständnis vorzeitig zu ermüden. Sie, meine Herren, werden auch auf diesem wichtigen Gebiet eifrige Studien treiben müssen, um Hand in Hand mit den Führern der Belegschaften den Boden für die Hochwirtschaft nach Taylor vorzubereiten.

Wir waren ausgegangen von der Festsetzung der Stückzeiten für Neuanfertigung. Wir ergänzen noch kurz, daß die Stückzeiten für Ausbesserungsarbeit, gekennzeichnet durch wechselnden Umfang und nicht immer vorher erkennbare Schwierigkeit und Dauer, am besten als Mittelwerte aus zahlreichen Beobachtungswerten gewonnen werden. Wir halten uns bei unserer Besprechung des Abschnitts Gedingearbeit immer gegenwärtig, daß alle Fehler früherer Stückzeitarbeit wohl zu vermeiden sind, und daß ein Industriewerk ohne Akkordarbeit, will es die unproduktiven Aufsichtskräfte nicht ins Ungemessene vermehren, nicht lebensfähig ist. Wir vergessen dabei nicht, daß es sozial gedacht ist, wenn Mehrleistung durch Überverdienst anerkannt wird, und daß Betriebstantieme für die Führer und Akkordlohn für die Arbeiter aus gleichem Holz geschnitzt sind. Dem „Freie Bahn dem Tüchtigen" geselle ich das Wort „Mehreinkommen dem Mehrleistenden" zu.

Bei der Propaganda gegen das Gedingeverfahren taucht in letzter Zeit hier und da wieder der Vorschlag des Prämienverfahrens auf, das bekanntlich einen Pauschbetrag als Prämie für eine größere Arbeitsgemeinschaft vorsieht, wenn die Ausbesserung des Fahrzeugs früher, als festgesetzt, beendet ist. Wegen seiner mannigfachen, schwerwiegenden Mängel, die wir im Laufe der Vorlesung erörtern wollen, habe ich persönlich es immer bekämpft; nicht zum mindesten auf Grund monatelanger Arbeit an einem Prämiensystem, lange bevor an Wiedereinführung der Stückzeitarbeit in unseren Eisenbahnwerken zu denken war. Das Prämiensystem tötet jeden persönlichen Ehrgeiz, der ein mächtiger Ansporn zu mehr als gewöhnlicher Anstrengung ist, und der ja gerade wiedererweckt werden soll. Niemand will seinen wohlerarbeiteten Verdienst mit einem anderen geringerer Leistung teilen; so werden die Müßiggänger die Fleißigen auf ihre Stufe herabziehen, aber nie wird es umgekehrt sein. Schon aus diesem psychologisch so selbstverständlichen Grunde müssen wir das Prämiensystem, das als Übergang vom reinen Zeitlohn- zum Gedingeverfahren vielleicht berechtigt wäre, ablehnen. Vom Stückzeitlohn zur Prämie wäre ein unverantwortlicher Rückschritt.

Eins der anziehendsten Gebiete ist die Erziehung des Beamten- und Arbeiternachwuchses. Die große Bedeutung, die man erst seit wenigen Jahren der Auswahl der Anwärter auf Grund der psychologischen Eignungsprüfung beilegt, wird noch nicht in allen Kreisen verstanden. Die Verhältnisse liegen ähnlich wie beim Taylorverfahren. Mißtrauisch steht man der psychologischen Prüfung gegenüber, fürchtet durch den „Seelenschein" für seine Zukunft, während doch das Endziel der psychologischen Berufsforschung ist, die richtige Wahl eines Berufs gemäß der Veranlagung und die Beschäftigung in ihm an richtiger Stelle zu erleichtern. Der Werkbe-

trieb ist so vielseitig, daß ein Versagen an einer Stelle noch keine Entlassung nach sich ziehen muß, sondern nur einen Austausch im Werk selbst nötig machen wird. Die Psychologie will den Besten für einen Posten finden, der gefunden werden kann. Es ist bekannt, daß auch die deutschen Eisenbahnen für die psychologische Berufsforschung großes Interesse haben. Deswegen muß sie Gemeingut aller Eisenbahner werden, nachdem andere Berufe ihren großen Wert für die Arbeitsleistung des Einzelnen und für sein persönliches Glück erkannt haben. Zufriedenheit im Beruf hängt ab von der Möglichkeit, in ihm befriedigend zu arbeiten; zufriedene Schaffer sind auch leistungsfähig. Das Interesse der Werke und jedes Einzelnen klingt hier in einem einzigen Akkord zusammen.

Meine Herren, man wirft den staatlichen Verwaltungskörpern so oft Bürokratismus vor. Nirgends ist er verkehrter am Platze als in einem Fabrikunternehmen, das auf nie rastenden technischen Fortschritt eingestellt sein muß. Wir wollen uns ersparen, den Bürokratismus aller Spielarten scharfsinnig begrifflich zu bestimmen, und wollen lieber den Kampf aufnehmen gegen seine oft ebenso schädigenden wie lächerlichen Erscheinungen. Sehen Sie mit geschärftem Blick um sich, und Sie sind mitten auf dem Kampfplatz. Vorschriften, von deren Unwert namentlich die ausführenden Stellen seit langem überzeugt sind, schleppen sich wie eine ewige Krankheit fort; Grüntischarbeit, in weltfremden Anordnungen hinausgehend, kann jede Schaffensfreude hemmen, dort wo die Anordnungen sich in die Tat umsetzen sollen, weil die Fühlung von oben mit unten fehlt; hochmütiges Ablehnen oder stillschweigende Nichtbeachtung der aus der Praxis kommenden Vorschläge sichert den verheerenden Erfolg, Gleichgültigkeit in den Stellen zu züchten, die, weil unten, im eigentlichen Sinne des Wortes die Stützen eines Unternehmens sind; geringschätzige Beurteilung der eigenen Amtsgenossen in nachgeordneten Stellen läßt oft den stillen, so aufreibenden Kampf zwischen vor- und nachgeordneten Stellen entstehen, der anstatt sachlichen Meinungsaustausches in Bericht und Anordnung Machtfragen austrägt, nicht selten in unwürdiger Form; der Aktenstil in seiner oft unverständlichen und undeutschen Ausdrucksweise führt zu Erschwernis des Geschäftsverkehrs, obwohl es doch möglich und nicht allzu schwierig ist, klar und gut deutsch zu schreiben; und zum Schluß lassen Sie mich noch des schleppenden Geschäftsganges gedenken, über den namentlich die Geschäftswelt und die Öffentlichkeit, aber auch im Rahmen der Verwaltungen selbst namentlich die unteren Stellen ständig und gewiß nicht unberechtigt klagen. Eine lästige Arbeit wird durch Ablagern nicht weniger lästig; das Ausbleiben wichtiger Antworten und Entscheidungen aber verdrießt den Wartenden. Schnelligkeit der Arbeit, natürlich nicht auf Kosten der Gründlichkeit, ist immer ein Zeichen guter Bürozucht, die allen, vom Chef bis zum letzten Laufjungen, zur Ehre — und zur eigenen Freude gereicht. Ich habe mir erlaubt, Ihre Aufmerksamkeit auch auf den Bürokratismus hinzulenken, weil ich mir nicht im Unklaren bin, daß nur die persönliche Abwehr jedes Einzelnen gegen ihn und das persönliche Beispiel diesen Schädling großer Betriebe auszurotten vermögen. Sie alle, meine Herren, bitte ich, durch diese kurze Anregung, frisch und froh den Kampf gegen Schema F, wo Sie nur können, schon jetzt aufzunehmen und sich nach tüchtigen Mitstreitern umzusehen.

Der Kernpunkt der Erhöhung von Leistung und Wirtschaft der Eisenbahnwerke liegt in der Umsetzung der Erkenntnis in die Tat, d. h. in der Durchführung der als notwendig erkannten Betriebsneuerungen. Das technische Schrifttum und die Neuerungsausschüsse zeigen eine Fülle bester Gedanken; aber von Gedanken lebt ein Industriewerk nicht, sondern einzig und allein von der Arbeit. Wenn erst ein Plan für die Ertüchtigung der Eisenbahnwerke ausgegeben ist, so werden tatkräftige Werkleiter schon in richtige Bahnen gelangen. Wo es an ihnen fehlt, müssen Werkinstrukteure, mit Weisungen und Vollmachten ausgestattet, persönliche Hilfen in den Werken auf einige Zeit geben. Zunächst brauchen wir Männer in Leitung und Aufsicht, denen Friedrich des Großen Wort als immerleuchtender Stern gilt: „Man muß sich daran gewöhnen, unaufhörlich zu arbeiten. Diejenigen, die solches tun, werden aus eigener Erfahrung sehen, wie notwendig dieses ist, und daß sich alle Tage Mißbräuche abzustellen finden, was nur diejenigen nicht sehen, welche sich nicht die Mühe geben, darauf zu achten." Um sie werden sich die anderen Mitarbeiter von Feder und Hammer scharen müssen, gutwillig und bereit, aus Überzeugung nach den Anordnungen jener Führer zu arbeiten. Eine neue Form des Industriegehorsams wird sich nach und nach herausbilden müssen, so groß auch jetzt noch in weiten Kreisen, anscheinend aus nicht seltener Überspannung des militärischen Gehorsams vorfeldgrauer Zeit, der Widerwille gegen Unterordnung und Gehorchen ist. Dieser neue Industriegehorsam wird der Ausdruck des freien Willens sein, den Industrieführern treue Gefolgschaft zu leisten. Wir sehen heute, wie Beamten- und Arbeiter-Vertreter um ihr Recht auf Mitwirkung kämpfen. Jede Werkleitung von Verstand wird Vorschläge von überall heranholen, wo sich nur Gelegenheit bietet, und jedem die Hand zu herzlichem Willkommen reichen, der mit ihr sachlich arbeiten will. Wirklich schaffende Mitarbeit darf aber nicht in Nörgeln und Kritteln ausarten, auch nicht einseitige Berufs- und Standesinteressen wahrnehmen, sondern muß in erster Linie das Wohl des Werks angehen. An Stelle stundenlanger unproduktiver Verhandlungen muß der knappe, klare Vortrag treten, dem die klare Entscheidung mit möglichster Beschleunigung zu folgen hat. Nie können große Versammlungen erfolgreich sein; denn wahres Schöpfertum blüht nur dem Einsamen, am Schreibtisch, an der Drehbank und am Amboß.

Über das Umstellen der Arbeitsvorgänge darf die Umstellung der Geister nicht vergessen werden. Wir dürfen uns nicht verhehlen, daß die Wurzeln des industriellen Unfriedens weit über das Werkgelände hinausreichen und mit ihren zartesten Fasern auf politischem Gebiet liegen. Und einer Werkleitung wird der große Wurf gelungen sein, wenn sie politische (und konfessionelle) Gegensätze und Einflüsse ihrem Betriebe fernzuhalten versteht. Die Bestrebungen der Verwaltung wieder in Ordnung zu bringen, und die Bemühungen der Arbeiterschaft, sich mit ihren Forderungen durchzusetzen, dürfen nie zu unüberbrückbaren Gegensätzen durch Überspannung auf der einen oder anderen Seite führen, sondern müssen auf einer mittleren Linie zu befriedigendem Abschluß führen. Je mehr auf beiden Seiten kristallklare Offenheit und Wahrhaftigkeit über die Wege und Ziele herrschen, und der Gerechtigkeitssinn alle Willkür und Parteilichkeit ausschaltet, um so eher wird sich das gegenseitige Vertrauen einstellen und festigen. Theodore Roosevelt hat in einer Rede am 6. April 1903 in Sioux Falls treffliche Worte zur Lösung der Arbeiterfrage gefunden, die den Schlüssel zum industriellen Frieden darstellen; sie lauten: „Alles mögliche sollte man tun, um die Sympathie und das Gefühl der Kameradschaft zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer zu erhöhen, und jede Gelegenheit ergreifen, um beide Teile alle Fragen, besonders strittige Fragen, ein wenig mit den Augen der anderen Partei ansehen zu lassen. Wenn man in dem aufrichtigen Verlangen zusammenkommt, gegen einander anständig zu handeln, und wenn außerdem jeder imstande ist, den Standpunkt des andern zu würdigen, so schrumpft die Gelegenheit zum Verdruß bedeutend zusammen." Dann wird die bitterernste Wahrheit über das, was faul ist, meist unerfreulich anzuhören, keinen Schaden stiften können; selbst wenn sie in allzu rauhem Gewande dargeboten wird. Unermüdlich muß die Werkleitung über ihre Neuerungen, die sie durchzuführen gedenkt, aufklären lassen, wenn Mißtrauen und Zweifel in der Beamten- und Arbeiterschaft aufkommen. In breitester

Öffentlichkeit, d. h. im Kreise der Belegschaft sollte über alles Neuartige, wie neue, unbekannte Arbeitsverfahren, die Arbeitsweise mit neu angeschafften Werkzeugmaschinen, geldsparende und leistungssteigernde Anordnungen, mit der Möglichkeit freier Aussprache eine großzügige Propaganda betrieben werden. Sachverständige Beamte und Arbeiter, Ingenieure der Lieferfirmen müssen sich in den Dienst der Propaganda stellen, um Neues und Gutes schnell zum Gemeingut aller werden zu lassen.

Wer den Sinn der heutigen Zeit, die erreichbaren Ziele der nächsten Zukunft erfaßt hat, der lebe seinen Amtsgenossen nach oben und unten ein Vorbild als Werber für Ordnung und Leistung. Denn nur das Beispiel erzieht. Erziehungsarbeit im größten Stil aber ist zu leisten, wenn wir unsere Eisenbahnwerke auf achtunggebietende Höhe bringen wollen. Es ist keine glatte Asphaltstraße, schnurgerade und wagerecht, sondern ein dorniger, steilansteigender Weg zur Höhe, den die Männer wandern müssen, die an der Gesundung unserer Eisenbahnwerke arbeiten wollen. Nur wenn alle einmütig mittun, kann das Ergebnis nicht zweifelhaft sein. Jeder muß allabendlich Rechenschaft vor sich selbst im stillen Kämmerlein ablegen, ob er am zur Rüste gegangenen Tage seine Pflicht als Staatsbürger an der Stelle, an die ihn das Geschick gestellt hat, erfüllt hat, oder ob er beschämt gestehen muß: „Ich habe den Tag verloren.“ Nur allmählich können sich Gewissen und Pflichtgefühl aus der Tiefe, in der sie wie betäubt liegen, wieder emporringen. Unbekümmert um die Gunst der großen Menge muß jeder persönlichen Mut aufbringen, ein Vorkämpfer für Ordnung und Fleiß zu werden; denn noch immer weckt ein großes Beispiel Nacheiferung, und an der Stätte, wo die Hände und Köpfe werken, wird in nicht ferner Zeit in brausendem Akkord das hohe Lied des Fleißes und seiner lieblichen Zwillingsschwester, der Ordnung, wieder erklingen. Dann wird wieder jeder Einzelne so arbeiten, als wenn von ihm allein der Erfolg des Ganzen abhinge. „Großes läßt sich ohne Begeisterung für das Gewollte nicht schaffen, Großes gelingt nur, wenn Führer und Mitarbeiter mit voller Überzeugung der Sache leben, in der Technik, wie überall.“ Seien Sie dieser Worte, die Riedler im Jahre 1916 niederschrieb, allzeit eingedenk.

Aus der Fülle unseres Arbeitsstoffes habe ich mir erlaubt, nur einiges herauszuheben, um Ihnen das fernliegende Ziel, nach dem wir hinstreben, anzudeuten: Es heißt Vertiefung der technischen Kenntnisse, wirtschaftliches Denken, Geschäftsinteresse, soziales Verständnis, und dies alles auf der Grundlage eisernen Fleißes und der duldsamen Lebensauffassung des „Leben und Lebenlassen“. Wir wollen nicht graue Theorie machen, sondern aus dem reichen Born des praktischen Werkbetriebes schöpfen. An der Praxis wollen wir unser Verständnis bilden, unser Urteil schärfen. Aus den wertvollsten Eindrücken und Anregungen, empfangen auf einer mehrmonatigen, im amtlichen Auftrage mit fünf ausgezeichneten Mitarbeitern durchgeführten Bereisung der preußisch-hessischen Eisenbahn-Hauptwerkstätten, hoffe ich Ihnen manches Lehrreiche zu übermitteln. Gelegentliche Besichtigungen von Hauptwerkstätten und Industriewerken werden das Besprochene plastisch vor Augen treten lassen und uns die Möglichkeit zur Kritik des Vorhandenen als praktische Übungsaufgabe verschaffen. Die Zeit wird viel zu knapp sein, um den Gegenstand in aller Gründlichkeit durchzunehmen. Jedoch wird die Vorlesung Ihnen soviel bringen können, daß Sie die Abhandlungen des einschlägigen Schrifttums, auf die hinzuweisen ich nicht verfehlen werde, mit Nutzen allein in sich aufzunehmen in der Lage sein werden.

Wie Sie aus meinen heutigen Ausführungen unschwer erkennen, habe ich die Absicht, Ihnen einen Überblick über die neuzeitlichen Gedanken zu geben, mit denen unsere Eisenbahnwerke belebt werden müssen. Naturgemäß gebe ich meinen persönlichen Standpunkt in allen Fragen, bin aber weit entfernt, mein Urteil Ihnen aufzudrängen, lege vielmehr großen Wert darauf, Ihre Kritik anzuregen. Deswegen liegt mir besonders am Herzen der innige geistige Zusammenhang zwischen Hörern und Dozenten, der sich ausdrückt in Ihrer Mitarbeit an dem Aufbau unserer Vorlesung. Ich denke es mir so, daß Sie mir Ihre persönlichen Wünsche am Schluß jeder Vorlesung mündlich oder in einfachster schriftlicher Form mitteilen. Überdies werde ich nach Schluß der Vorlesung jedem von Ihnen gern zur Verfügung stehen. Die Zeit wird lehren, ob als Ergänzung zur Vorlesung noch eine besondere Stunde für eine allgemeine freie Aussprache in unserem Kreise erforderlich werden wird. So hoffe ich, daß alle Voraussetzungen für eine nutzbringende gemeinsame Arbeit gegeben sind, und daß wir unseren ganzen Fleiß einsetzen, um unser Können und Wissen zu mehren.

Meine Herren! Unser Bemühen gilt nicht allein dem Werkbetrieb und der Eisenbahnverwaltung, der wir angehören; es gilt, im weiteren Sinne gewertet, dem Wohle unseres Volkes und Vaterlandes. Seien Sie versichert, die politische und technische Welt des gesamten Auslandes sieht mit größter Spannung auf die deutschen Eisenbahnen und verfolgt insbesondere aufmerksam die Anstrengungen der Verwaltung, das Werkwesen mustergültig neuzugestalten, um die Werke auf Hochleistung zu bringen. Das Ausland wird die „Bonität“ unseres Landes nicht zum wenigsten nach dem Zustand unseres Eisenbahnwesens, des Rückgrats unserer Volkswirtschaft, bemessen. So muß der Gedanke, eine vaterländische und völkische Pflicht zu erfüllen, indem wir in unserem bescheidenen Tätigkeitsbereich das Beste zu leisten versuchen und unsere Amtsgenossen durch unser Beispiel anfeuern, das Gleiche zu tun, alles überstrahlen. So wird uns mehr als die Anerkennung der Verwaltung der stille Dank des Vaterlandes und Volkes Ansporn sein, als deutscher Beamter von altem Schrot und Korn ein Helfer zu sein beim Wiederaufbau unseres Landes, mit ganzer Kraft und Zähigkeit!

Dr. Hans A. Martens.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Ergänzung und Änderung der Verordnungen, die den Bau, den Betrieb und den Verkehr der Eisenbahnen regeln.** Auf Grund des Artikels 91 (2. Satz) der Verfassung des Deutschen Reiches vom 11. August 1919 hat die Reichsregierung mit Zustimmung des Reichsrats den Verkehrsminister ermächtigt, die in den Verordnungen über den Bau, den Betrieb und den Verkehr der Eisenbahnen enthaltenen Vorschriften zu ergänzen und zu ändern, sofern dadurch keine grundlegenden Bestimmungen dieser Ordnungen geändert werden.

— **Verkehrssorgen.** Der Sachverständigenbeirat der Reichseisenbahnverwaltung hielt vor einigen Tagen eingehende Beratung darüber, ob und wie der Betrieb der Verkehrsanstalten aus seinem Defizit herausgebracht und wieder rentabel gestaltet werden könnte. Von Vertretern der Verwaltung wurde dabei dargelegt, daß der Personalstand von 740 502 Beamten und Arbeitern im Jahre 1913 auf 1 043 620 Köpfe im Jahre 1920 gestiegen ist. Unter Berücksichtigung der verkürzten Arbeitszeit, des erhöhten Urlaubs und des Verkehrsstandes wären etwa 100 000 Beamte und Arbeiter zuviel. Ein Abbau auf diesem Gebiete würde nur allmählich erfolgen können. Eine Änderung der Einkommenssätze sei im Hinblick auf die große Teuerung kaum möglich. Das Durchschnittseinkommen des Eisenbahnpersonals ist von rund 1300 ℳ für den Kopf im Jahre 1913 auf 13 000 ℳ gebracht worden. Viel höher als durch die Gehälter und Löhne wird die Betriebsrechnung durch die Material-

kosten beeinflußt. Eine Tonne Kohle kostet jetzt 19 mal so viel wie 1913, Schienen 28 mal mehr, Eichenholz 38 mal mehr. Dazu kommt ein Mehrverbrauch an Kohle wegen ihrer geschwächten Heizkraft infolge Unreinigkeit. Die Ausgabesteigerung bei den sachlichen Kosten beträgt 15 mal mehr auf 1 km Betriebslänge als 1913, die persönlichen Ausgaben 10 mal mehr. Die Einnahmen auf 1 km Betriebslänge haben sich gegen 1913 auf das 4,7 fache gesteigert, die Ausgaben um das 12 fache. Da die Tarifsteigerung hinter der Steigerung der Ausgaben geblieben sei, müsse erwogen werden, ob hier nicht ein Ausgleich möglich sei. Eine schonendere Behandlung des Materials, Minderung des Reparaturstandes, Abschreibung der Fehlbeträge aus der Kriegszeit sollten zur Minderung der Fehlbeträge und als Entlastung dienen. Die Frage der gemischtwirtschaftlichen Organisation wurde in der Erörterung wiederholt angeschnitten und soll zunächst im Wirtschaftsausschuß weiterbehandelt werden. Außer diesem Ausschuß werden noch ein Tarifausschuß und ein Werkstättenausschuß gebildet, die zunächst die ihnen zugeteilten Materien vorberaten und ihre Bescheide dann dem Plenum zur Beschlußfassung vorlegen sollen. Die Verhandlungen wurden geleitet vom Reichsverkehrsminister Gröner, der den Wunsch aussprach, daß ersprießliche Arbeit geleistet und die Eisenbahnen wieder auf die alte Höhe gebracht werden möchten.

— **Neubelebung der Ordnung im Eisenbahnwesen.** Der Reichsverkehrsminister hat an alle ihm nachgeordneten Stellen folgenden Erlaß gerichtet: „Wie ich zu meiner lebhaften Befriedigung feststellen darf, beginnt die durch den Krieg und seine Nacherscheinungen so schwer erschütterte Ordnung des Eisenbahnwesens wieder aufzuleben. Diese Erscheinung, die von weiten Kreisen des Volkes dankbar anerkannt wird, ist mit allen Kräften zu stützen und zu fördern. Die Eisenbahnen müssen, wenn sich das deutsche Wirtschaftsleben erholen soll, so rasch als möglich den alten Ruf unbedingter Zuverlässigkeit in vollem Umfang wieder gewinnen.

Vom gesamten Eisenbahnpersonal aller Dienstzweige erwarte ich deshalb, daß es den im Eisenbahnwesen noch hervortretenden Verstößen gegen Recht und Ordnung, von wem sie auch immer ausgehen mögen, mit vollem Nachdruck entgegentritt. Gesetzesverletzungen sind zur Abrügung durch den Strafrichter zu bringen. Eine Nachsicht, wie sie vielleicht früher gerechtfertigt war, ist nach der heutigen Lage der Verhältnisse nicht mehr am Platze.

Jeder Eisenbahner muß sich dabei bewußt sein, daß sein eigenes Verhalten für die mit den Bahnen in Verkehr tretenden Personen vorbildlich sein muß, wenn er seiner Aufgabe gemäß von diesen die Beachtung von Recht und Sitte verlangen will. Seine erste Pflicht ist es, in selbstloser Weise für die ihm anvertrauten Personen und Güter zu sorgen. Erfüllt das Eisenbahnpersonal diese Pflicht und weist es jede Versuchung und Zumutung zu einem anderen Verhalten entschieden zurück, so trägt es in seinem Teil ganz wesentlich bei zur Gesundung unseres Volkes und schafft hierdurch die erste Voraussetzung für die Besserung der gesamten Wirtschaftsverhältnisse und damit auch der eigenen Lage."

— **Die Eisenbahn am 9. November.** Der von den Kommunisten zum 9. November allgemein angesagte Generalstreik ist bei der Eisenbahn in keiner Weise in die Erscheinung getreten. Fast vollzählig sind die Beamten und Arbeiter der Eisenbahnverwaltung im Direktionsbezirk Berlin auf ihren Dienststellen angetreten, so daß sämtliche Personen- und Güterzüge in dem gewohnten Werktagsumfange verkehren konnten. Obwohl in Wustermark eine Reihe von Arbeitern nicht auf der Dienststelle erschienen war, haben sich Störungen in keiner Weise bemerkbar gemacht. Der vernünftigen Haltung der Eisenbahnarbeiter ist es zu danken, daß Unregelmäßigkeiten im Verkehr auf den Güter- und Fernstrecken völlig vermieden wurden. Der Verkehr auf diesen Strecken wickelte sich pünktlich bis auf die Minute ab. Nur die Fernzüge, die über die Stadtbahn verkehren, erlitten infolge der Stillegung der Stellwerke auf dem Schlesischen Bahnhof, die ohne Strom waren, Verspätungen bis zu dreißig Minuten Dauer. — Wegen des Ausfalles der Straßenbahnen war die Berliner Stadt- und Ringbahn außerordentlich stark belastet. Verspätungen im Stadt- und Ringbahnverkehr, wie auch auf einzelnen Vorortstrecken konnten daher nicht ausbleiben. Ihre Ursache waren die verlängerten Aufenthalte auf den einzelnen Stationen. Zugausfälle haben nur auf solchen Strecken stattgefunden, an denen infolge des Streiks größere Fabriken die Arbeit eingestellt hatten, so daß dort kein Berufsverkehr notwendig war. Dies trat vor allem auf der Strecke Berlin-Velten ein, wo die Belegschaften zahlreicher Fabriken in Wittenau, Eichhornstraße, Tegel und Hennigsdorf den 9. November „feierlich" begingen. Im übrigen konnte man, wenn auch nur unter Aufbietung aller Kräfte, den an die Eisenbahn gestellten außerordentlichen Anforderungen gerecht werden, wofür die Berliner den Eisenbahnern sicherlich Dank wissen werden.

— **Die Erleichterungen für den Verkehr durch den polnischen Korridor nach Ostpreußen** sind nunmehr in der Vorbereitung. Zunächst werden neben der bereits vor einiger Zeit erfolgten Verkürzung der Seereise nach Ostpreußen auch die vom Stettiner Bahnhof abgehenden über Danzig umgeleiteten Schnellzüge D 1, D 2, D 3, D 4, D 5 und D 6 einen Aufenthalt in Groß-Boschpol zum Ein- und Aussteigen erhalten. Diese Maßnahme sollte vom 15. d. Mts. in Kraft treten. Weiterhin soll dieser Tage in Danzig eine neue Konferenz mit den Polen und der Danziger Eisenbahndirektion stattfinden, auf der die Wiederaufnahme des Schnellzugverkehrs nach und von Ostpreußen über die Strecke Schneidemühl-Dirschau beraten werden soll. Nach Möglichkeit werden diese Schnellzüge so gelegt, daß die von Ostpreußen in Berlin eintreffenden Reisenden günstige Anschlüsse nach allen Richtungen des Reiches finden. Als besonders erstrebenswert wird die Abkürzung der Zoll- und Paßrevision durch die Polen angesehen, die erfahrungsgemäß sich bisher als Meister der Verschleppung derartiger Förmlichkeiten erwiesen haben. Es ist zu erwarten, daß die Verhandlungen über den Ostpreußenverkehr durch den Korridor, die nun schon über ein Jahr andauern, mit dieser Konferenz zu einem allseits befriedigenden Abschluß kommen.

— **Zur Beförderung der Abstimmungsberechtigten nach Oberschlesien** sind nunmehr, obschon der genaue Abstimmungstermin noch nicht feststeht, von der Eisenbahnverwaltung die Bestimmungen festgelegt worden. Danach wird die Hauptbeförderung der Abstimmungsberechtigten in Sonderzügen zehn Tage vor und zehn Tage nach der Abstimmung stattfinden. Daneben wird auch in den Zügen des öffentlichen Verkehrs die Beförderung einzelner Abstimmungsberechtigter möglich sein. Der deutsche Schutzbund in Berlin, Bellevuestraße, übernimmt, wie bei den anderen Abstimmungen, die Verteilung der Abstimmungsberechtigten auf die einzelnen Züge und Reisetage. Hier sind auch die Fahrscheine für die Abstimmungsberechtigten zu erhalten, die zur Fahrt auf den deutschen Reichseisenbahnen wie auch auf sämtlichen deutschen Privatbahnen berechtigen. Die Fahrscheine werden auf den Namen des Abstimmungsberechtigten ausgestellt. Sie werden durch die vereinigten Verbände heimattreuer Oberschlesier den Abstimmungsberechtigten ausgehändigt. Die Fahrscheine für Sonderzüge gelten einen bestimmten Tag, der, da der Abstimmungstag noch nicht feststeht, zunächst nur durch einen Buchstaben festgelegt wird. Für die Rückreise gilt der Schein vom Tage der Abstimmung bis zum darauffolgenden 28. Tage. Die Abstimmungsberechtigten werden in Abschnitten gesammelt und von den Sammelorten in Sonderzügen weitergefahren. Für sie gelten zunächst die Züge des öffentlichen Verkehrs bis zum Sammelort und von da an weiter mit dem Sonderzug. Benutzen die Abstimmungsberechtigten bis zum Sammelort einen Schnellzug, so müssen sie den Schnellzugzuschlag selbst tragen. Für die Hinreise beginnt der Transport zwölf Tage vor dem Abstimmungstag selbst, so daß die Buchstaben A bis M die Tage vor der Abstimmung bezeichnen, N wäre dann der Abstimmungstag selbst. Diese Buchstaben sind deutlich auf den Fahrscheinen vermerkt; welcher Tag den einzelnen Buchstaben bezeichnet, wird noch bekanntgegeben. Eine Einschränkung tritt für die Sonderzüge insofern ein, als auf der Sonderzugstrecke die Fahrt auf der Hinreise garnicht und auf der Rückreise nur einmal gegen bahnamtliche Bescheinigung unterbrochen werden darf. Die Wahrnehmung der Abstimmung selbst muß von der Abstimmungsbehörde auf dem Fahrschein bescheinigt sein, der sonst seine Gültigkeit verliert.

— **Deutsch-polnisches Abkommen.** Wie wir der „Berl. Börsen-Ztg." entnehmen, haben die in Warschau mit der polnischen Regierung gepflogenen Verhandlungen über den Transport deutscher und russischer Reichsangehöriger durch Polen zu einem befriedigenden Abkommen geführt. Die polnische Regierung hat sich grundsätzlich bereit erklärt, den Transport deutscher Reichsangehöriger aus Rußland nach Deutschland und russischer Reichsangehöriger aus Deutschland nach Rußland durch Polen zu gestatten; für die russischen Staatsangehörigen bis zur Ratifizierung des Friedens von Riga mit der Einschränkung, daß die Russentransporte aus Deutschland vorläufig nur aus Frauen, Kindern und Invaliden bestehen dürfen. Ferner hat sich die polnische Regierung bereit erklärt, die sofortige Heimsendung der auf polnischem Gebiete befindlichen, aus Rußland in Polen eingetroffenen deutschen Reichsangehörigen anzuordnen und

ihre Weiterleitung an die deutsche Übernahmestelle in Bentschen zu veranlassen, sowie unter Zusicherung der Gegenseitigkeit die internierten, in polnischer Kriegsgefangenschaft befindlichen Angehörigen der Roten Armee, soweit sie Anspruch auf die deutsche Reichsangehörigkeit haben, im Lager Bowonski bei Warschau zu sammeln und gleichfalls der deutschen Übernahmestelle zuzuleiten.

— **Der Verkehr über die litauische Grenze.** Gegenüber irreführenden Meldungen der Tagespresse ist folgendes festzustellen: Eine Prüfung des Güterverkehrs über die litauische Grenze mit der Eisenbahn Eydtkuhnen-Wirballen, die auf Anordnung des Militärbefehlshabers stattfand, ergab, daß in keinem Falle militärische Heeresbedarfsgegenstände befördert worden sind. Die Beförderung von Mannschaften ist gleichfalls in keinem Falle festgestellt worden. Weiter wurde ermittelt, daß keinerlei Gütertransporte stattgefunden haben, für welche nicht die Genehmigung des Reichskommissars für Ein- und Ausfuhr vorgelegen hatte. Alle entgegenstehenden Behauptungen sind unzutreffend und müssen aufs schärfste zurückgewiesen werden.

— **Eisenbahnfachwissenschaftliche Vorlesungen.** Der Wirkliche Geheime Rat, Prof. Dr. von der Leyen hält auch in diesem Winterhalbjahr Vorlesungen an der Berliner Universität über „Grundzüge und Entwickelung der Verkehrspolitik, insbesondere der Eisenbahnpolitik". Sie haben am 28. Oktober begonnen und finden Dienstags, Donnerstags und Sonnabends von 10—11 Uhr im Hörsaal 70 statt.

— **Zur Gesundung unserer Eisenbahnwirtschaft** wird der „B. B.-Ztg." von berufener Seite geschrieben: „Die Tariferhöhung bei den Staatseisenbahnen konnte mit den Preiserhöhungen nicht Schritt halten. Sie finden ihre natürliche Grenze in der Leistungsfähigkeit des Wirtschaftslebens, da sie nicht so weit geführt werden dürfen, daß der Verkehr dauernd Schaden erleidet. Es ist deshalb eine neue Durcharbeitung der Tarife nach Maßgabe der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit in Vorbereitung. Trotzdem sind die finanziellen Ergebnisse an sich keineswegs ungünstig. Der März, in dem die letzte Tariferhöhung eintrat, brachte eine Steigerung der Einnahme von 200 Millionen auf 727 Millionen Mark, also um 527 Millionen! Dieses Ergebnis wurde erzielt trotz des Generalstreiks und der Vorgänge im Ruhrrevier. Es läßt darauf schließen, daß bei normalem Betriebe die preußischen Gebiete Einnahmen von 800 bis 1000 Millionen Mark monatlich erbringen müssen. Läßt sich der Betrieb weiter verbessern, so muß auch die Einnahme entsprechend höher werden. Dieses Ergebnis ist um so beachtenswerter, als das Gebiet der preußischen Eisenbahnen ja durch den Friedensvertrag sich verkleinert hat. Jedenfalls sind die deutschen Verkehrsunternehmungen in ihrem Kern gesund und aussichtsreich, daß bei Eintreten normaler Verhältnisse an ihrer Zukunft nicht gezweifelt werden darf. Sie werden auch finanziell dem Reiche eine Enttäuschung kaum bringen können. Dabei ist allerdings vorausgesetzt, daß auch im inneren Betriebe der Verwaltung die durch den Krieg und den Achtstundentag etwas ins Wanken geratene Wirtschaftlichkeit wieder hergestellt wird, wozu durch besondere Prüfungsausschüsse der Anstoß gegeben ist."

— **Die Eisenbahnverkehrslage** hat sich in der Woche vom 24. zum 30. Oktober d. J. in Anbetracht der starken Anforderungen für die Kartoffel- und Rübentransporte sowie infolge der verhältnismäßig günstigen Förderungen noch weiterhin verschärft. Dazu kommen die ungünstigen und zum Teil gestörten Versandverhältnisse auf den Wasserstraßen. Namentlich gegen Ende der Woche war der Zulauf von Leermaterial so gering, daß erhebliche Anhäufungen zu verzeichnen waren. Die werktägliche Wagengestellung bezifferte sich auf 20 132 (20 800) Wagen. Die Lagerbestände nahmen infolgedessen von 100 540 auf 122 547 Tonnen zu. Die Kipperleistungen in den Duisburg-Ruhrorter Häfen sind in der letzten Woche von Tag zu Tag zurückgegangen. Der Hauptgrund hierfür ist der ständig weichende Wasserstand des Rheins und die hierdurch veranlaßte geringe Ausnutzungsmöglichkeit des Schiffsraums, die einen erheblichen Kahnmangel zur Folge hatte. Der Umschlag betrug werktäglich 25 855 gegen 31 091 t in der Vorwoche. Im Kanalgebiet ist durch den Streik des Personals der Privatreedereien auf dem Dortmund-Emskanal eine empfindliche Störung eingetreten. Der Versand nach dem Osten und Norden ruht seit Mitte voriger Woche fast vollständig. Die betreffenden Mengen werden nach Möglichkeit auf der Strecke verfrachtet. Der Gesamtumsatz in den Privathäfen des Rhein-Herne- und Dortmund-Emskanals ging auf Grund dieser Verhältnisse von 26 867 auf 23 789 t werktäglich zurück.

In der ersten Novemberwoche hat sich trotz der starken Versandeinschränkungen und der Transportunterbrechungen auf dem Wasserwege die Verkehrslage der Eisenbahn etwas günstiger gestaltet, hauptsächlich weil am Allerheiligentage die Wagenzuführung und die Abholung voll durchgeführt wurde. Die werktägliche Gestellung stieg von 20 132 auf 21 144 Wagen, während die Fehlzahlen etwa um die Hälfte, nämlich um 735 Wagen, zurückgingen. Die Lagerbestände nahmen von 122 547 auf 148 923 t am 2. November zu. Die Transportverhältnisse auf dem Rhein sind, namentlich im Hinblick auf die Erschwernisse, welche die vorgeschrittene Jahreszeit zur Folge hat, anhaltend schlecht. Infolgedessen ging der Umschlag in den Duisburg-Ruhrorter Häfen weiter zurück. Während in der letzten Woche des Oktober 25 855 t gekippt wurden, betrug die Umschlagsleistung in der ersten Woche des November 21 037 t werktäglich. Der Streik der Privatschiffer auf dem Dortmund-Emskanal hält noch immer an, daher ist der Brennstoffumschlag in den Kanalzechenhäfen auf 2—3000 t täglich zurückgegangen. Der Abtransport nach dem Norden bzw. Osten ruht vollständig. Die Eisenbahnverwaltung ist noch nicht in der Lage, den Versandausfall ganz zu übernehmen, infolgedessen müssen die auf den Kanalumschlag angewiesenen Zechen zurzeit einen Teil ihrer Förderung auf Lager nehmen.

— **Personalnachrichten.** Im Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Preußen-Hessen, sind planmäßige Stellen verliehen: für Mitglieder der Eisenbahndirektionen dem Regierungs- und Baurat Otto Hammann in Kattowitz; für Vorstände der Eisenbahn-Betriebsämter dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Bohnhoff in Luckenwalde; für Regierungsbaumeister dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Theuerkauf in Trier. — Der Eisenbahninspektor Friedrich Herrmann in Saarbrücken ist zum Eisenbahn-Verkehrsinspektor ernannt. — Die bisherigen Gerichtsassessoren Dr. jur. Alfred Henning in Cassel und Hans Rimrott in Hannover sind unter Beilegung der Dienstbezeichnung Regierungsassessor dauernd in den Reichseisenbahndienst übernommen.

Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Württemberg, sind versetzt: der Eisenbahnbauinspektor Sautter bei der Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart zur Eisenbahnbauinspektion Ravensburg und der Abteilungsingenieur Aichele bei der Eisenbahnbausektion Cannstatt zur Eisenbahnbauinspektion Böblingen.

Österreich.

— **Besprechungen über die Südbahnfrage.** Die französische Regierung hat der österreichischen die Einladung übermittelt, Vertreter nach Paris zu entsenden, um im Sinne des Artikels 320 des Friedensvertrages Besprechungen über die Südbahnfrage einzuleiten. Auch die Vertreter der anderen an der Südbahn beteiligten Staaten werden Einladungen erhalten. Der Artikel 320 des Friedensvertrages bestimmt, daß die administrative und technische Reorganisation der Bahnen, die infolge des Friedensvertrags auf den Gebieten mehrerer Staaten gelegen sind, für jedes Netz durch ein Übereinkommen geregelt werden soll, das zwischen der Gesellschaft und den territorial beteiligten Staaten abzuschließen sein wird. Streitpunkte, in denen eine Einigung nicht zustande kommt, einschließlich aller Fragen über die Auslegung der Verträge, betreffend die Einlösung der Linien, werden Schiedsrichtern unterbreitet, die der Rat des Völkerbundes bestimmen wird. Hinsichtlich der Südbahn wird dieser Schiedsspruch sowohl vom Verwaltungsrate wie auch von der Gesellschaft, die die Prioritätenbesitzer vertritt, angerufen werden können.

— **Zur Beleuchtung und Beheizung der Fernpersonenzüge.** Die drückenden Verhältnisse, die dem Eisenbahnverkehr in den letzten zwei Wintern ihren Stempel aufdrückten, machen es der Eisenbahnverwaltung zur Pflicht, Vorkehrungen zu treffen, um die Wiederkehr solcher Zustände hintanzuhalten. Man mußte in ungeheizten Wagen, in der Nacht zumeist auch im unbeleuchteten Abteil fahren, die Unsicherheit des Reisens wurde dadurch erheblich gesteigert. Viele Reisende erlitten schwere Einbußen an ihrer Gesundheit, und zahlreiche Unfälle waren auf diese Mängel zurückzuführen. Tatsächlich wird im Staatsamte für Verkehrswesen ernstlich daran gedacht, wenn die Kohlenverhältnisse es nur einigermaßen zulassen, in diesem Winter dafür zu sorgen, daß die Personenwagen der Fernpersonenzüge beleuchtet und beheizt werden. Demnächst wird unter dem Vorsitze des Sektionschefs Ing. Enderes eine Beratung in dieser Angelegenheit stattfinden.

in welcher das Erfordernis an Kohle, das durch die Beheizung und Beleuchtung der Personenzüge verursacht wird, berechnet und die Frage der Beleuchtung und Beheizung der Wagen entschieden werden soll.

— **Neue Schnellzuganschlüsse nach und von der Schweiz.** Seit 29. Oktober finden die Nachtschnellzüge Wien-Innsbruck-Feldkirch-Bregenz (Wien-Westbahnhof ab Dienstag und Freitag 6 Uhr 40 Min. abends, Feldkirch an Mittwoch und Sonnabend 12 Uhr 38 Min. nachmittags) schnellzugmäßigen Anschluß nach Buchs, und zwar Feldkirch ab Mittwoch und Sonnabend 2 Uhr 30 Min. nachmittags, Buchs an 2 Uhr 55 Min. nachmittags. Von dort bis Sargans Personenzug Buchs ab 4 Uhr 48 Min. nachmittags, Sargans an 5 Uhr 13 Min. nachmittags. In Sargans Anschluß an den Schnellzug nach Zürich, und zwar Sargans ab 5 Uhr 36 Min. nachmittags, Zürich Hauptbahnhof an 7 Uhr 30 Min. abends. — In der Gegenrichtung wird der Anschluß von der Schweiz wie folgt hergestellt: Schnellzug Zürich-Sargans, Zürich-Hauptbahnhof ab 9 Uhr vormittags, Sargans an 10 Uhr 51 Min. vormittags, Sargans-Buchs Personenzug, Sargans ab 11 Uhr vormittags, Buchs an 11 Uhr 27 Min. vormittags, Buchs-Feldkirch Schnellzug Montag und Donnerstag, Buchs ab 12 Uhr 50 Min. nachmittags, Feldkirch an 1 Uhr 15 Min. nachmittags. Dort Anschluß an den Schnellzug Bregenz-Wien, Feldkirch ab Montag und Donnerstag 3 Uhr 30 Min. nachmittags, Wien-Westbahnhof an Dienstag und Freitag 9 Uhr 40 Min. vormittags. Die Schnellzüge zwischen Feldkirch und Buchs und umgekehrt unterliegen nicht den Platzkartenvorschriften.

— **Regierungsrat Josef Kühnelt †.** Am 23. Oktober d. J. verstarb in Wien der Regierungsrat Josef Kühnelt. Er begann seine Laufbahn im Jahre 1869 bei der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn, kam später zur Galizischen Carl-Ludwig-Bahn und gelegentlich der Verstaatlichung derselben zur Generaldirektion der k. k. österreichischen Staatsbahnen. Bei Errichtung des Eisenbahnministeriums wurde Kühnelt als Oberinspektor und Abteilungsvorstand zum Tariferstellungs- und Abrechnungsbüro eingeteilt. Im Januar 1902 erfolgte seine Berufung ins k. k. Ackerbauministerium als Konsulent für eisenbahntariftechnische Angelegenheiten. Diesen Posten hat er auch im Staatsamt für Land- und Forstwirtschaft bis zu seinem Tode bekleidet. Kühnelt war ein Bruder des seinerzeitigen Direktors der k. k. priv. Nordwestbahn und Präsidenten des Klubs der österreichischen Eisenbahnbeamten, Ministerialrat Anton P. Kühnelt.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Die Anwendung der französischen Sprache im Dienstverkehr der tschechischen und ungarischen Bahnen.** Wie verlautet, hat die Leitung der tschechischen Staatsbahnen die ihr unterstehenden Bahnverwaltungen verständigt, daß der Schriftverkehr mit den ungarischen Bahnen nur in französischer Sprache zu führen ist. Auch nehmen die tschechischen Bahnen von Ungarn nur Zuschriften entgegen, falls sie in französischer Sprache verfaßt sind. Auf diese Weise machen sich auch bei Reklamationen, die bei Versicherungen gegen Güterberaubung eingebracht werden, ferner im sonstigen schriftlichen Verkehr zwischen ungarischen und tschechischen Bahnen neue Erschwerungen geltend.

Ungarn.

— **Aufnahme des Güterverkehrs auf den Linien der Staatsbahnen.** Die Direktion der Königlich ungarischen Staatsbahnen hat die wegen Kohlenmangels angeordneten Beschränkungen im Güterverkehr wieder aufgehoben; demnach werden Fracht- und Eilgüter auf allen Linien, mit Ausnahme derjenigen des Gebietes der Szombathelyer Betriebsleitung wieder unbeschränkt befördert.

— **Tschechisch-ungarischer Güterverkehr.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen verständigte sämtliche Grenzstationen, daß der Eisenbahngüterverkehr am 25. Oktober d. J. wieder aufgenommen wurde. Der Personenverkehr wurde bereits am 21. Oktober wieder eröffnet. Der tschechisch-ungarische Eisenbahnverkehr wird zum größten Teil über Hidas-Németi und Szob abgewickelt, außerdem geht der Verkehr auch über Salgótarján.

— **Verkehrshemmungen infolge Kohlennot.** Die Szegeder Betriebsleitung der ungarischen Staatsbahnen verständigte den Volksernährungsminister, daß aus der Theißgegend die Beförderung von Getreide, Mahlerzeugnissen und Hülsenfrüchten infolge Kohlenmangels einstweilen eingestellt werden müsse.

— **Einschränkung des Eisenbahnverkehrs auf den ungarischen Linien der Südbahn.** Infolge Kohlenmangels wurde auf den ungarischen Strecken der Südbahn am 4. und 5. November — mit Ausnahme der „Balaton"-D-Züge — der gesamte Personenverkehr eingestellt. Am 8. November wurde der Verkehr wieder in vollem Umfange aufgenommen.

— **Verkehr der Brousse-Züge über Ungarn.** Der Budapester Direktion des Pariser Speditionshauses M. de Brousse ist es mit Hilfe der mitteleuropäischen internationalen Eisenbahnkontrollkommission gelungen, durchzusetzen, daß die Brousse-Züge, die bisher mit Umgehung Ungarns über die Tschechoslowakei verkehrten, von nun ab auch über Ungarn weitergeleitet werden. Der erste Brousse-Zug ist bereits aus Warschau in Budapest angelangt und nach kurzem Aufenthalt in Budapest nach Bukarest weitergeleitet worden.

Uebrige europäische Länder.

— **Die dänischen Staatsbahnen im Betriebsjahre 1918/19.** Im Betriebsjahre, 1. April 1918 bis 31. März 1919, sind die Ausgaben auf 108,1 Millionen und die Einnahmen auf 92 Millionen Kronen gestiegen. Es entstand also ein Verlust von 16,1 Millionen Kronen. Vor dem Kriege oder für das Jahr 1914/15 erreichten die Ausgaben 51,4 Millionen und die Einnahmen 60,3 Millionen Kronen. Es war also ein Überschuß von 8,9 Millionen Kronen vorhanden. Für das Bahnkilometer betrug im Jahre 1918/19 die Ausgabe 49 600 K. und die Einnahme 42 000 K., der Verlust also 7600 K. Die Verkehrslänge der Bahnen war 2189 km, die Anzahl der Lokomotiven 624, die Anzahl der Personenkilometer 1,02 Millionen, die der Zugkilometer 11 Millionen und die Anzahl Tonnenkilometer 676,7 Millionen. An Einnahmen wurden aus dem Personenverkehr 40 Millionen, aus dem Güterverkehr 47,6 Millionen Kronen erzielt. In Dänemark gibt es außer den Staatsbahnen 2164 km Privatbahnen. Diese hatten 28,7 Millionen Kronen Einnahmen und 23,7 Millionen Kronen Ausgaben, also einen Betriebsüberschuß von 5 Millionen Kronen. Während die Staatsbahnen einen bedeutenden Fehlbetrag aufweisen, haben die Privatbahnen einen ebensolchen Überschuß. Die Hauptursache der erhöhten Ausgaben ist die Lohnerhöhung bei den Staatsbahnen von 24,2 Millionen im Jahr 1913/14 auf 51,1 Millionen Kronen im Jahre 1918/19. Selbstverständlich trugen auch die Materialpreise zur Erhöhung der Ausgaben bei. Nachfolgend einige Materialpreise in Öre auf das Kilogramm berechnet. 1918/19 (in Klammern: 1913/14): Stangeneisen 65 (12), Flacheisen 110 15), Gußeisen 65 (29), Bremsklötze 52 (22), Radbandagen aus Tiegelstahl 91 (28), dgl. aus Martinstahl 97 (15), kupferne Feuerbüchsenplatten 479 (174), Zylinderöl 207 (53), Beleuchtungsmineralöl 171 (24) kg. Der Mittelpreis für Stahlschienen, der vor dem Weltkriege 89 K. für die Tonne war, hat jetzt 269 Kr. erreicht. Dänische Schwellen sind von 4,16 K. auf 9 K. das Stück gestiegen. Die Eisenbahntarife sind, um mit den Ausgaben Schritt zu halten, mehrere Male erhöht worden und dürften jetzt ungefähr 60 % höher sein als vor dem Kriege. Dr. S.

— **Die Eisenbahnaufgaben im schwedischen Regierungsbezirk Bohuslän und der skandinavische Auslandsverkehr.** Die Eisenbahnfragen im schwedischen Grenzbezirk Bohuslän (dem südlichsten der an Norwegen grenzenden schwedischen Bezirke) werden schon seit Jahrzehnten besprochen, ohne daß sie jedoch einer endgültigen Lösung zugeführt worden wären. Als schließlich die Längsbahn durch Bohuslän bis nach Skee durch den Staat gebaut wurde, blieben noch alle örtlichen Verkehrsfragen in diesem mit Verkehrsmitteln etwas stiefmütterlich ausgestatteten Bezirke übrig. Das Hinzutreten der Zweigbahnen nach Lykesil und Strömstad hat seither die Verbindungen etwas verbessert, aber immer noch ist Bohuslän vernachlässigt. Nach Südschonen ist dieser Landesteil mit 85 Einwohnern auf das Quadratkilometer der dichtest bevölkerte in Schweden, aber gleichzeitig hat Bohuslän im Verhältnis zu seiner Einwohnerzahl von sämtlichen Regierungsbezirken des Reiches die unverhältnismäßig kürzeste Eisenbahnlänge mit nur 8 km für 10 000 Einwohner bei einer Mittelzahl für das ganze Reich von 26 km. Besonders die nördlichen Teile des Bezirkes bedürfen der weiteren Ausstattung mit neuen Eisenbahnlinien. Die Hoffnung, daß die Durchführung der Inlandsbahn zur Westküste eine durchgreifende Verbesserung der Verkehrsverbindungen zum Besten Bohusläns bringen würde, wurde zunichte. Seitdem fehlt eigentlich jeder feste Eisenbahnplan. Es hängt das zunächst damit zusammen, daß man über den künftigen Zusammenschluß mit dem norwegi-

schen Eisenbahnnetze noch gar nichts weiß. Die Längsbahn im Bohuslän wurde in der Absicht gebaut, den großen norwegischen Auslandsverkehr an sich zu ziehen. Die Anknüpfung an das norwegische Eisenbahnnetz sollte durch eine kurze Fortsetzung von Skee durch das Hogdalskirchspiel und über Svinesund erfolgen. Von norwegischer Seite erfuhren diese Pläne indes Widerstand, vor allem auf Grund des norwegischen Interesses an der Dalslandsbahn, der durch die neue Linie der Durchgangsverkehr entzogen werden sollte. Die Unterhandlungen kamen auf einen toten Punkt, und auf diesem stehen sie heute noch. Die schwedische Eisenbahndirektion dürfte immer noch an dem Svinesundplan festhalten, während die Ortsinteressen sich immer mehr auf einen anderen Plan vereinigt haben, nämlich auf die Zusammenknüpfung der schwedischen und norwegischen Eisenbahnen durch eine Linie durch Bullaredalen nach Fredrikshald.

Für alle Fälle ist es klar, daß die Lösung der Eisenbahnfragen des nördlichen Bohuslän eng zusammenhängt mit der schließlichen Ordnung der gegenseitigen Landesverbindungen. Daher hat diese Frage auch eine große Bedeutung. Augenblicklich zieht sie insofern Aufmerksamkeit auf sich, als die Länsregierung von Gothenburg und Bohus an die Reichsregierung sich mit einer Eingabe gewendet hat, die insbesondere auf die Zusammenknüpfung beider Eisenbahnnetze Gewicht legt.

Die Frage ist zur Zeit offenbar an einem entscheidenden Punkte angelangt. Das Interesse Norwegens hat sich bekanntlich in letzter Zeit immer mehr von Schweden abgewendet und sich auf eine Dampffährenverbindung zwischen einem Hafen auf der Westseite des Kristianiafjords und einem Punkte auf Jütland eingerichtet. Dieser Plan bedeutet nichts anderes, als den norwegischen Auslandsverkehr, sowohl an Gütern wie Reisenden, von dem jetzigen Wege über die schwedische Westküstenbahn auf eine unmittelbare norwegisch-dänische Route abzulenken. Die Norweger scheinen es sich große Opfer kosten lassen zu wollen, diesen Plan, der sie tatsächlich vom schwedischen Zwischenverkehr unabhängig machen würde, zu verwirklichen. Man kann zwar auch in Norwegen nicht blind dafür sein, daß eine solche Lösung gewisse unvermeidliche Ungelegenheiten mit sich bringt, vor allem eine Verlängerung des Weges nach Kopenhagen, Berlin und dem ganzen östlichen Festlande, aber der Vorschlag scheint doch dem norwegischen Nationalgefühl zuzusagen, und es ist gar nicht undenkbar, daß Norwegen unter diesem Eindruck den schwedischen Interessen den Rücken kehrt. Das wäre vom schwedischen Standpunkt natürlich zu bedauern.

Der Verkehr auf der Westküstenbahn war lange sehr vernachlässigt, und die Zuggeschwindigkeit entsprach keineswegs den neuzeitlichen Anforderungen an einen Durchgangsverkehr. Jetzt wird die Bahn umgebaut, und dann wird es etwas besser werden. Tatsächlich war die Bohusbahn bisher eher eine Lokal- als eine für großen Durchgangsverkehr bestimmte Staatsbahn. Sie muß offenbar wesentlich verstärkt und verbessert werden, um ihrem ursprünglichen Zwecke gerecht zu werden.

In engem Zusammenhange damit steht der Wunsch nach Einführung elektrischen Betriebes sowohl auf der Bohusbahn als auf der Westküstenbahn. Ohne elektrischen Betrieb ist bei heutigen Kohlenpreisen die befriedigende Durchführung weder des durchgehenden noch auch des östlichen Verkehrs möglich. Die Elektrisierung wird zwar teuer, aber der Verlust des größten Teiles des norwegischen Verkehres steht auf dem Spiele. Jedenfalls würde der Beschluß der Durchführung des elektrischen Betriebes auf der ganzen Strecke von Svinesund bis Sundet auf die norwegische Auffassung einen kräftigen Einfluß ausüben und die Norweger in der Frage des Zusammenschlusses der beiden Eisenbahnnetze entgegenkommender machen. Aber auch örtliche Bedürfnisse verlangen nach einer Besserstellung des in Verkehrshinsicht so sehr vernachlässigten nördlichen Bohuslän. Die zunehmende Bevölkerungsabnahme deutet auf unzeitgemäße, nicht mehr länger erträgliche Verhältnisse hin.

Es ist zu hoffen, daß eine sowohl für Schweden wie für Norwegen befriedigende Lösung gefunden wird. Im Grunde genommen, fallen hier ja doch die Interessen beider Reiche zusammen, denn Schweden hat von schnellen durchgehenden Verbindungen ebenso großen Vorteil wie Norwegen. Es liegt in der Natur der Sache, daß die Ansammlung eines großen Verkehrs auf einer eigens hierfür eingerichteten Hauptlinie wirtschaftlicher ist, als dessen Zersplitterung auf verschiedenen Linien, von denen jede nicht leistungsfähig genug ist. Die Westküstenbahn und ihre natürliche Fortsetzung, die Bohusbahn, besitzt alle Voraussetzungen, eines der wichtigsten Verkehrsglieder Schwedens zu werden, zumal wenn die angestrebte schwedisch-englische Dampffährenlinie zustande kommt. Wichtige Gründe sprechen dafür, die Linie durchgreifend so zu verbessern, daß sie jeder anderen von norwegischer Seite erdenklichen Verbindung überlegen ist. Dr. S.

— **Neuorganisation der Schweizerischen Bundesbahnen.** Die Bestrebungen, eine Vereinfachung und Verbesserung der Organisation der Bundesbahnen durchzuführen, reichen schon mehrere Jahre zurück. Die mißlichen finanzellen Verhältnisse haben, wie an dieser Stelle schon früher berichtet wurde, die Forderung, auf diesem Wege Ersparnisse zu erzielen, zu einer der dringendsten Tagesfragen gemacht. Am 12. Juni 1917 erteilte der Bundesrat der Generaldirektion der Bundesbahnen den Auftrag, einen Entwurf zur Revision des Eisenbahngesetzes aufzustellen, und dieser ist der ständigen Kommission des Verwaltungsrats bereits am 6. August 1917 mit einem Begleitbericht vorgelegt worden. Auf Grund von Verhandlungen mit dieser Kommisson und mit den Kreisorganen wurde dann am 10. August 1918 ein Ergänzungsbericht erstattet. Der Vorschlag des ersten Entwurfs, die Kreisdirektionen nebst ihren Abteilungen und die Kreiseisenbahnräte aufzuheben, wurde darin aufrechterhalten, weil man diese örtlichen Behörden für entbehrlich und für die Einheitlichkeit der Geschäftsleitung nicht zuträglich hielt. Eine Dezentralisation der Aufsichtsgeschäfte, das heißt die Verlegung der Aufsicht an die Stelle, wo die Arbeit verrichtet werden muß, sollte durch die Schaffung von fünf oder auch nur von drei Kreisabteilungen erreicht werden. Auf Grund des Voranschlages für 1921 wurde eine jährliche Ersparnis von 3,5 oder (bei nur drei Kreisabteilungen) von 5 Millionen Franken errechnet. Die ständige Kommission hat sich dafür ausgesprochen, die Kreiseisenbahnräte beizubehalten und Kreisverwaltungen mit einem Einzeldirektor an der Spitze zu schaffen. Die Generaldirektion hat schließlich im Wege des Kompromisses mit der Maßgabe zugestimmt, daß sie an der Beseitigung der Kreiseisenbahnräte festhielt.

Diese Vorschläge sind vom Verwaltungsrat am 21. bis 23. Oktober durchberaten worden. Zur Verhandlung standen auch ein von Professor Dr. Speiser erstattetes Gutachten und die Vorschläge der Personalkommission. Das Ergebnis der Beratungen war, daß der Antrag auf völlige Aufhebung der Kreisdirektionen und der Kreiseisenbahnräte abgelehnt wurde. Ein weiterer Antrag, die Personalkommission als ständiges Verwaltungsorgan zur Begutachtung von Anregungen und Vorschlägen über Vereinfachungen und Verbesserungen im Eisenbahndienst und auf sozialem, wirtschaftlichem und rechtlichem Gebiet zu bestellen, wurde gleichfalls abgelehnt. Dagegen sollen Personalausschüsse zur Begutachtung gewisser Fragen nach näheren Vorschriften in einer Vollziehungsverordnung eingeführt werden. Mit großer Mehrheit wurde den Vorschlägen der Generaldirektion auf Zentralisierung der Materialverwaltung und des Werkstättenbetriebes bei der Generaldirektion zugestimmt. Die Zahl der Kreise von fünf auf drei herabzusetzen, wurde abgelehnt. Die Abteilungen der den künftigen Einzeldirektoren unterstellten fünf Kreisdirektionen wurden auf drei festgesetzt, nämlich eine Verwaltungs-, eine Bau- und eine Betriebs- und Fahrdienstabteilung. In besonderen Fällen soll die Bildung einer vierten Abteilung zulässig sein. Der ständigen Kommission wurde im Interesse der Vereinfachung und Beschleunigung des Geschäftsganges die Befugnis zur selbständigen Erledigung gewisser Geschäfte zugesprochen. Bei der Generaldirektion und jeder Kreisdirektion ist eine Dienststelle zur Auskunfterteilung an das Personal über Fragen des Dienstverhältnisses gebildet. Die bisherige Kontrolle über die Eisenbahnunternehmungen fällt hinsichtlich der Bundesbahnen fort, eine Maßregel, die schon im Verordnungswege vorläufig eingeführt worden war. Die Frage der Verlängerung der Amortisationsdauer für das Anlagekapital von 60 auf 100 Jahre ist bekanntlich schon früher behandelt worden (vgl. Nr. 41, S. 480 d. Ztg.) und harrt der Erledigung im Ständerate.

Nach Erledigung der Beratungen im Verwaltungsrat ist das gesamte Material über die Reorganisation einer Expertenkommission übergeben worden, die unter dem Vorsitz des Chefs des Eisenbahndepartements tagen wird. Ihr gehören hervorragende Persönlichkeiten aus dem Verwaltungsrat, der Generaldirektion der Bundesbahnen und aus anderen Eisenbahnunternehmungen, Politiker und Vertreter des Handels und der Industrie an. Es wird mit der Möglichkeit gerechnet, daß die Kommission einzelne Punkte (z. B. die Beseitigung der Kreisdirektionen und Kreiseisenbahnräte) aus dem Gutachten der Generaldirektion, deren Vorschläge durch die Änderungen der ständigen Kommission und des Verwaltungsrats fast ganz bedeutungslos geworden sind, vielleicht noch wiederherstellen wird. Die weitere Entwicklung dieser Organisationsfragen werden wir weiter verfolgen. Sie bietet besonderes Interesse in unserer Zeit, wo angesichts der Neuordnung der deutschen Reichseisenbahnverwaltung die schweizerischen Organisationsgrundsätze vielfach zur Nachahmung empfohlen werden.

— **Der elektrische Betrieb im Kanton Bern.** Die Direktion der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn, die in der

Schweiz mit der Einführung des elektrischen Betriebes bahnbrechend vorgegangen ist, hat kürzlich Pressevertreter zu einer Besichtigung ihrer bisher durchgeführten elektrischen Einrichtungen eingeladen. Es wurde eine Sonderfahrt auf der Gürbetalbahn unternommen, die Bern auf dem linken Aare-Ufer mit Thun verbindet und hier in die rechtsufrige Hauptstrecke Bern-Münsingen-Thun einmündet. Die Bahnhofsfrage in Thun steht bekanntlich schon längst im Vordergrund des Interesses. Der alte Bundesbahnhof entspricht lange nicht mehr den wachsenden Erfordernissen des Betriebs; seine Lage in einer Entfernung von wenigen hundert Metern von Scherzligen, wo die Strecke der Lötschbergbahn beginnt und der Übergang zu den Dampfschiffen stattfindet, ein erneuter Aufenthalt der Züge also regelmäßig stattfinden muß, ist unhaltbar geworden. Nun entsteht der neue Bahnhof zwischen Thun und Scherzligen auf freiem Gelände am Saum der großen Ausstellungswiese, während gegenüber an dem Arm der Aare in einer Entfernung von 30 bis 40 Schritt ein neuer Dampfschiffhafen geplant ist. Das Aufnahmegebäude ist schon bis zum Dachstock gediehen. Die ganze Anlage ist auf etwa 4 Millionen Franken veranschlagt, wovon 300 000 Fr. von der Lötschbergbahn getragen werden. Der neue Thuner Bahnhof wird als erster der großen schweizerischen Bahnhöfe von vornherein ausschließlich für elektrischen Betrieb eingerichtet. Die Elektrisierung der Bahnen des Kantons Bern ist schon recht weit vorgeschritten. In der allernächsten Zeit soll die Bern-Schwarzenburg-Bahn dem elektrischen Betrieb übergeben werden, eine Stichbahn, die, von der Bundesstadt ausgehend, in südwestlicher Richtung parallel zu der Hauptbahn Bern-Lausanne nach dem Kanton Freiburg hin führt. Anfang Dezember soll die Bahn Erlenbach-Zweisimmen folgen, die den Anschluß an die jetzt schon elektrisch betriebene, sogenannte Montreux-Oberlandbahn (Zweisimmen-Montreux) bildet. Damit wird das ganze oberländische Bahnnetz (155 km) samt den Bergbahnen elektrisch ausgerüstet sein, mit alleiniger Ausnahme der Bahn, die von Brienz auf das Brienzer Rothorn führt und trotz des herrlichen Aussichtspunktes, den sie bedient, schon im Frieden finanziell nicht bestehen konnte, und deren Betrieb inzwischen eingestellt worden ist.

Für den elektrischen Betrieb der Berner Bahnen sind bereits 20 elektrische Lokomotiven und acht Motorwagen vorhanden oder in Bestellung gegeben. Erstere kosten rd. 645 000 Fr., letztere 490 000 Fr. das Stück. Die Motorwagen können 3 bis 4 Wagen befördern und sollen kleine Lokalzüge führen, von denen man sich für den Nah- und Vorortverkehr der Hauptstadt, die auch an Wohnungsnot leidet, gute Dienste verspricht, zumal sie sehr sparsam arbeiten. Sie haben, wie die Lokomotiven, eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km. Die Lokomotiven haben eine Zugkraft von 8000 kg. Von jetzt ab soll auf den elektrischen Maschinen das sog. Einmannensystem eingeführt werden. Man erwartet, daß befriedigende Ergebnisse mit dieser vereinfachten Betriebsart erzielt werden. Sie soll zur Beseitigung der heutigen Notlage der bernischen Bahnen beitragen, die unter den hohen Material- und Betriebskosten leiden. Zur Kennzeichnung dieser Preissteigerungen wird mitgeteilt, daß die Elektrisierung der Gürbetalbahn vor dem Kriege auf 1,7 Millionen Franken veranschlagt wurde, in Wirklichkeit aber sieben Millionen gekostet hat, und daß der Preis der elektrischen Lokomotiven — nach dem Gewicht berechnet — auf etwa 2 Fr. für das Kilogramm auf über 8 Fr. gestiegen ist.

Fremde Erdteile.

— **Verkehrsentwicklung in dünn bevölkerten Ländern.** In einem Bericht der Verwaltung der Eisenbahnen und Häfen von Südafrika wird eine interessante Frage angeschnitten, nämlich, wie weit sich eine Eisenbahnverwaltung in einem so wenig besiedelten Lande, wie es Südafrika ist, an der Schaffung eines Straßennetzes beteiligen sollte. Bei den großen Entfernungen, die in einem solchen Lande zurückzulegen sind, und der weit zerstreuten Lage der einzelnen Siedelungen ist es gar nicht möglich, für alle die Stellen, wo Ausfuhrgüter erzeugt werden, Eisenbahnverbindung zu schaffen, namentlich also die landwirtschaftlichen Güter an die Eisenbahn anzuschließen und ihnen so Gelegenheit zu geben, die Erzeugnisse ihres Grund und Bodens auf den Markt zu bringen. Es ist die Forderung erhoben worden, daß die Eisenbahnverwaltung dort, wo sie mit ihren Gleissträngen nicht eindringen kann, Straßen bauen soll, doch findet diese Anregung keinen Anklang bei der Eisenbahnverwaltung. Diese weist vielmehr darauf hin, daß die Verhältnisse bei Straßen und Eisenbahnen ganz verschieden liegen. Die Gebühren, die für die Benutzung einer Eisenbahn zu zahlen sind, müssen so bemessen sein, daß die Betriebskosten gedeckt und das Anlagekapital angemessen verzinst wird. Von einer Straße, deren Anlage und Unterhaltung doch auch erhebliche Beträge erfordern, verlangen aber die Benutzer, daß sie ihnen unentgeltlich zur Verfügung gestellt wird, wobei sie allerdings die Betriebskosten, soweit sie in den Kosten der Beförderung und der Beschaffung der Fahrzeuge bestehen, selbst tragen. Die Eisenbahnverwaltung könnte also den Straßenbau nur übernehmen, wenn ihr gestattet würde, eine Gebühr für die Benutzung der Straße zu erheben, was nicht mehr als zeitgemäß angesehen wird, oder ihre Güter- und Personentarife und sonstigen Gebühren so zu erhöhen, daß außer den Kosten des Eisenbahnbetriebes auch noch die nötigen Mittel für die Unterhaltung der Straße, die Verzinsung und Tilgung des in ihr angelegten Kapitals herausgewirtschaftet würden. Beide Maßnahmen würden bei den Versendern und Empfängern von Gütern auf heftigen Widerstand stoßen. Der Bau von Straßen ist auch Sache der Orts- und Bezirksbehörden, der Bau von Eisenbahnen dagegen ein Vorrecht des Staates, und dieses Recht kann von anderen Unternehmern nur mit seiner Genehmigung ausgeübt werden. Straßen dienen der Entwicklung des Bezirks, den sie durchziehen, Eisenbahnen derjenigen des ganzen Landes. Da aber bei den großen Entfernungen, die in einem dünn besiedelten Lande in Frage kommen, der Bau von Straßen die Kräfte eines Bezirks häufig überschreiten wird, wird der Staat nicht darum herumkommen, wenigstens die Hauptstraßen anzulegen; er muß sich aber hüten, ihre wirtschaftlichen Verhältnisse mit denen der Eisenbahnen zu verquicken. Die Bezirke, denen die Straßen zu gute kommen, müßten dann wenigstens durch eine Steuer zu den Straßenbaulasten herangezogen werden. Die Zurückhaltung des Staates gegenüber dem Straßenbau darf auf keinen Fall so weit gehen, daß er sich des Rechts, einen maßgebenden Einfluß auf die Entwicklung des Straßennetzes auszuüben, begibt. Wenn er sich einmal auf den Straßenbau einläßt, ist seine Eisenbahnverwaltung aus mancherlei Gründen diejenige Stelle, die seine Tätigkeit auf diesem Gebiet am besten ausüben kann.

Was die Beförderung auf der Straße anbelangt, so wird auf das Beispiel einiger englischer Eisenbahngesellschaften hingewiesen, die auf den Straßen Kraftwagen als Zubringer für die Eisenbahn verkehren lassen. Diese sind namentlich von Bedeutung in Landwirtschaftsbezirken, und ihre Stärke liegt in ihrer weitgehenden Anpassungsfähigkeit an schwankende Verkehrsbedürfnisse. Aber Südafrika besitzt noch keine für einen schweren Kraftwagenverkehr geeignete Straßen, und ehe ein solcher eingerichtet wird, muß erst ein Straßennetz geschaffen werden.

An Stelle von Straßen kann auch der Bau von einstweiligen Feldbahnen in Frage kommen, die insofern Vorläufer der Eisenbahn bilden können, als sie nur so lange belassen werden, bis ihre Leistungsfähigkeit erschöpft ist, bis mithin die Vorbedingung für den Bau eines leistungsfähigeren Verkehrsmittels, also einer Eisenbahn gegeben ist. Dann kann die Feldbahn, die ja außer dem Vorstrecken des Oberbaus nur unbedeutender baulicher Arbeiten bedarf, wieder aufgenommen und an anderer Stelle neu verlegt werden. Derartige Feldbahnen haben sich in Kanada, wo die Verhältnisse ähnlich wie in Südafrika liegen, zur Erschließung eines Landstrichs und zur Entwicklung des Verkehrs in ihm gut bewährt.

Straßen und Eisenbahnen sind jedenfalls die Vorbedingungen für den Wohlstand eines Landes, und die Verkehrsfrage bedarf daher in einem in der Entwickelung und Erschließung begriffenen Lande wie Südafrika eingehender Erörterung.

Allgemeines.

— **Ermittlung der Fahrschaulinien von Dampfzügen.** Auf den hohen Wert der zeichnerischen Berechnung von Zugbewegungen ist an dieser Stelle wiederholt hingewiesen worden. Vergleiche u. a. Seite 114 des lfd. Jahrgangs dieser Zeitung, wo auf eine vorbildliche Abhandlung des Baurats Pforr eingegangen ist. Die von Pforr gepflegte Berechnungsart ist besonders auf elektrisch angetriebene Züge zugeschnitten und dürfte an Einfachheit und Zuverlässigkeit kaum zu überbieten sein. Das Wesentliche aus dem Verfahren läßt sich selbstverständlich auch auf die Berechnung der Zugbewegungen im Dampfbetriebe übertragen.

Eine dem vorbezeichneten Verfahren sehr ähnliche, für Dampfzüge aufgestellte zeichnerische Berechnung zur Ermittelung der Fahrzeiten veröffentlicht Regierungsbaumeister Dr.-Ing. W. Müller, Mainz, im 13. Heft des lfd. Jahrgangs des „Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens“, eine Veröffentlichung, die, nebenbei bemerkt, der demnächst in Buchform erscheinenden Habilitationsschrift des Verfassers „Beiträge zur graphischen Dynamik des Eisenbahnbetriebes“ entnommen ist. Es ist zu begrüßen, daß das

zeichnerische Verfahren zur Berechnung von Zugbewegungen immer mehr Anhänger gewinnt, und daß dem entwerfenden Ingenieur nunmehr bereits zahlreiche fachmännische Arbeiten über den Gegenstand zur Verfügung stehen, aus denen er die für den jeweiligen Zweck beste und einfachste zeichnerische Ermittelungsart wählen kann. Wer sich mit der zeichnerischen Berechnung erst einmal vertraut gemacht hat, wird bei einschlägigen Arbeiten kaum jemals auf die ebenso zeitraubende wie ermüdende rein zahlenmäßige Rechnung zurückgreifen.

Bücherschau.

— **Das Verfahren der Einflußlinien**, nach Vorträgen gehalten an der Technischen Hochschule zu Darmstadt von Dr.-Ing. Th. Landsberg, ord. Professor an der Technischen Hochschule zu Darmstadt, Geh. Baurat, Mitglied der Akademie des Bauwesens in Berlin. Siebente verbesserte und ergänzte Auflage. Berlin 1920. Verlag Wilhelm Ernst und Sohn. Preis geh. 22 *M*, geb. 25 *M*.

Die großen Vorzüge der Benutzung von Einflußlinien zur Berechnung von Tragwerken mit nach Lage und Größe veränderlicher Belastung lassen die Kenntnis dieses Rechnungsverfahrens als ein unentbehrliches Rüstzeug für jeden mit dieser Aufgabe betrauten Ingenieur erscheinen. Daß ein Bedürfnis bestand, das Verfahren der Einflußlinien, losgelöst von den sonstigen Lehren der Festigkeitsberechnung, mit denen vereinigt es in den umfangreichen, das Gesamtgebiet umfassenden Lehrbüchern behandelt wird, kurz und leicht faßlich dargestellt zu finden, beweist die gute Aufnahme, die das Bändchen von Landsberg bei seinem ersten Erscheinen auf dem Büchermarkt vor 8 Jahren gefunden hat, nachdem es vorher schon fünfmal für den engeren Kreis der Hörer des hochgeachteten Hochschullehrers hatte herausgegeben werden müssen. Behandelt werden in erster Linie die Einflußlinien der statisch bestimmten Tragwerke. Von statisch unbestimmten Anordnungen wird in zweckmäßiger Beschränkung nur der grundlegende Fall des einfach statisch unbestimmten Tragwerks besprochen. Ein dritter Abschnitt erläutert die kinematische Bedeutung der Einflußlinien und führt damit den Leser in eine Betrachtungsweise ein, die besonders zur Vertiefung des Verständnisses des vorgetragenen Stoffs geeignet erscheint. Die Neuaufnahme einiger bewährter Ableitungen ist zu begrüßen. Das gut ausgestattete, mit zahlreichen Textabbildungen versehene Bändchen, dessen Herausgabe der Sohn des inzwischen verstorbenen Verfassers, Regierungsbaumeister Dr.-Ing. Landsberg und Regierungsbauführer Hans Hamburger besorgt haben, wird Studierenden und in der Entwurfsarbeit stehenden Ingenieuren zur Einführung in das fruchtbare Gebiet der Einflußlinien bestens empfohlen. Dr. Gaede.

— F. Baltzer, Geheimer Oberbaurat, ord. Honorarprofessor an der Technischen Hochschule zu Berlin: **Kolonial- und Kleinbahnen.** Zwei Bände. Sammlung Göschen Nr. 816/17. Mit 22 Textabbildungen. Berlin und Leipzig 1920. Vereinigung wissenschaftlicher Verleger, Walter de Gruyter & Co. Preis 2,10 *M* + 100 % Verlegerteuerungszuschlag.

Die Zusammenfassung dieser beiden Arten von Eisenbahnen kann auf den ersten Blick Verwunderung erregen. Die Kleinbahn ist in Preußen eine durch das Kleinbahngesetz fest umschriebene Art der Bahnen mit örtlich beschränktem Verkehr, dazu bestimmt, Verkehrsmaschen zweiter und dritter Ordnung zu bilden. Kolonialbahnen sollen neue Siedelungsländer dem Verkehr erschließen und hier die Schaffung neuer wirtschaftlicher Werte ermöglichen. Sie haben deshalb vorwiegend eine nicht unbedeutende Länge und eine weit über den Nahverkehr hinausgehende Bedeutung. Trotz dieser Verschiedenheiten nähern sich beide Bahngattungen dadurch, daß sie meist wegen des zu befriedigenden schwächeren Verkehrsbedürfnisses in ihrer baulichen Ausführung und in der Handhabung ihres Betriebes einander gleichen. Jedenfalls ist den Kleinbahnen und allen im Anfang ihrer Entwicklung stehenden Kolonialbahnen in der Regel gemeinsam der schwache Verkehr, kleine Zugeinheiten, schmale Spurweite, geringe Fahrgeschwindigkeit, leichterer Oberbau und leichtere Fahrzeuge, Einfachheit in den Stationsanlagen und in der Bahnbewachung, vereinfachte Abfertigungs- und Signaleinrichtungen. Auch die Frage der Rentabilität und, damit zusammenhängend, der Bauwürdigkeit ist für beide Gruppen ähnlich zu beantworten. Auf eine hohe Verzinsung des Anlagekapitals ist wenigstens im Anfang selten zu rechnen; der indirekte, der Allgemeinheit durch die Erschließung und Förderung des Verkehrs gebrachte Vorteil muß an die Stelle unmittelbaren Nutzens treten. Diese Gemeinsamkeit vieler Gesichtspunkte hat den Verfasser bewogen, in zwei Bändchen der bekannten auch in dieser Zeitung mehrfach besprochenen Sammlung Göschen die Klein- und Kolonialbahnen gemeinsam zu behandeln. Dabei hat er sich auf die Erörterung der Punkte beschränkt, bei denen das Wesen dieser Untersuchungen zu Abweichungen von den Haupt- und Nebenbahnen führt.

In erster Linie hält sich der Verfasser an deutsche Verhältnisse. Da Afrika der Erdteil der deutschen Kolonialbahnen war, beschränkt er sich auf die Darstellung afrikanischer Unternehmungen, also der Bahnen in den ehemals deutschen Kolonien, aber auch der übrigen wichtigeren Bahnen: der Sudanbahn, Ugandabahn, Nigerischen Bahn, Kapstadt-Bukamabahn, der belgischen Kongobahn, der Beïrabahn und Delagoabahn. Bei den Kleinbahnen greift er weiter aus. Der Abschnitt über die Kleinbahnen (ausgenommen die städtischen Straßenbahnen, die in dem Buch nicht mitbehandelt werden) enthält höchst wertvolle Beschreibungen dieser Unternehmungen in den wichtigsten Kulturländern, ihrer Geschichte und Entwickelung, ihrer Bauart, Verkehrsstärke, Finanzierung und ihrer Betiebsergebnisse. Nach dieser Zusammenstellung der seinen Untersuchungen zugrunde gelegten Unternehmungen geht der Verfasser zu einer Darstellung der den Kleinbahnen und Kolonialbahnen eigentümlichen Verhältnisse über: den gesetzlichen Grundlagen, Unternehmungsformen, Spurweiten und den Bauausführungen im allgemeinen. Den ganzen zweiten Band nimmt dann die eingehende Darstellung der Ausgestaltung der Bahnen, ihrer Linienführung, der Bauanlagen und Fahrzeuge, des Betriebes und Verkehrs ein. Überall wird besonderer Wert darauf gelegt, die Unterschiede zwischen der Eigenart der Klein- und Kolonialbahnen und derjenigen der gewöhnlichen Eisenbahnen scharf hervorzukehren. Der Verfasser, der nicht bloß durch lange dienstliche Tätigkeit im Ausland und durch seine Stellung als Referent im Reichskolonialamt zu einem unserer besten Kenner des Kolonialwesens und besonders des Eisenbahnwesens in den Kolonien geworden ist, sondern sich auch als Fachschriftsteller einen Namen erworben hat, und den Lesern unserer Zeitung durch zahlreiche Aufsätze bekannt geworden ist, hat es verstanden, den Schatz seiner reichen Erfahrungen durch dieses Buch der Allgemeinheit in anschaulicher Darstellung zugänglich zu machen. Die Kleinbahnen werden bei uns aller Voraussicht nach noch eine große Rolle spielen, da man wohl oder übel durch die Not der Zeiten gezwungen sein wird, zu dieser einfachsten und billigsten Eisenbahnbauweise zu greifen. Aber auch der den Kolonialbahnen gewidmete Teil wird trotz des Verlustes des deutschen Kolonialbesitzes seinen Wert behalten; hoffen wir doch, daß nicht bloß deutsche Ingenieure in absehbarer Zeit vom Ausland zum Ausbau überseeischer Eisenbahnnetze wieder herangezogen werden, sondern daß — wenn auch in weiter Ferne — die Zeit kommen wird, wo die deutsche Fahne wieder jenseits des Ozeans wehen darf! —r.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahn-Generaldirektion Dresden. Anläßlich des Überganges der Staatseisenbahnen auf das Reich haben die nachgenannten Verkehrsstellen folgende Stationsbezeichnungen erhalten: „Gera (Reuß) Hbf.“ für Gera (Reuß) Pr. Stb., „Gera (Reuß) Süd“ für Gera (Reuß) Sächs. Stb., „Gera Süd Umlade- u. Vschbbf.“ für Gera Sächs. Stb. Umlade- u. Vschbbf., „Zwötzen West“ für Zwötzen Pr. Stb., „Zwötzen Ost“ für Zwötzen Sächs. Stb., „Weida West“ für Weida Pr. Stb. und „Weida Ost“ für Weida Sächs. Stb.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Vom 1. November 1920 ab hat der an der Bahnstrecke Leipzig-Saalfeld (Saale) belegene Bahnhof Weida Pr. Stb. die Bezeichnung „Weida West“ erhalten.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. II 129 vom 1. November 1920 an sämtliche Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend Änderung des Ver-

lagsvertrages für das technische Vereinsorgan (abgesandt am 9. November d. Js.).

Nr. I 149 vom 3. November 1920 an die Mitglieder des Satzungsausschusses, betreffend Ergänzung des Vereinsabrechnungsübereinkommens (abgesandt am 9. November d. Js.);

Nr. III 183 vom 5. November 1920 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung neuer Beiträge zur Bestreitung der Vereinskosten (abgesandt am 13. Nov. d. J.).

Nr. II 132 vom 6. November 1920 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Gesamtinhaltsverzeichnis des technischen Vereinsorgans, Jahrgang 1908—1917 (abgesandt am 13. November d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Südbahn-Gesellschaft.

Änderung der Benennung der Personenhaltestelle Zillerthal in Münster-Wiesing.

Vom 20. November 1920 angefangen wird die auf der Linie Kufstein-Brenner zwischen den Stationen Brixlegg und Jenbach gelegene Personenhaltestelle Zillerthal die Bezeichnung

M ü n s t e r - W i e s i n g

führen.

Eine Änderung der Abfertigungsbefugnisse tritt hierbei nicht ein.

Wien, im November 1920. (1072)

Die Betriebsdirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Einführung einer durchgehenden Gepäck- und Expreßgutabfertigung von und nach den Haltepunkten Glentorf und Volkmarsdorf.

Die an der Bahnstrecke Schandelah-Öbisfelde belegenen Haltepunkte Glentorf und Volkmarsdorf werden vom 1. Dezember 1920 ab auch für den durchgehenden Gepäck- und Expreßgutverkehr nach und von denjenigen Stationen eröffnet, für welche zurzeit eine durchgehende Personenabfertigung daselbst besteht. (1054)

Magdeburg, im November 1920.

Eisenbahndirektion.

3. Verkehreinstellung.

Bayerischer Lloyd, Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Güterannahme. Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Güterannahme in den Stationen Regensburg, Passau, Linz, Wien und Budapest infolge Niederwassers bis auf weiteres eingestellt.

Regensburg, 12. November 1920. (1066)

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

L o k a l s c h i f f v e r k e h r   L i n z - E n g e l h a r t s z e l l.

Infolge Niederwassers wird der Lokalschiffverkehr auf der Strecke Linz-Engelhartszell mit sofortiger Gültigkeit eingestellt.

Die Wiederaufnahme des Verkehres erfolgt, sobald eine Besserung der Furtenverhältnisse eintritt.

Wien, am 4. November 1920. (1051)

4. Güterverkehr.

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft.

Vom 1. Dezember 1920, dem Tage des Inkrafttretens der neuen Beförderungsgebühren, werden, vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde, die jetzt bestehenden Frachtzuschläge erhöht. Nähere Auskunft erteilt die Direktion.

Wernigerode, 10. November 1920.

Die Direktion. (1065)

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1920 ab treten im Verkehr mit den Stationen der Brohltalbahn Entfernungsänderungen ein, die durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger bekanntgegeben werden. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1071)

Berlin, den 9. November 1920.

Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Die württembergische Station Heubach b. Gmünd ist ab 30. Oktober 1920 mit den um 10 km erhöhten Entfernungen der Station Unterböbingen in den Tarif aufgenommen worden. (1056)

München, den 8. November 1920.

Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium. Zweigstelle Bayern.

Binnengütertarif der Cöln-Bonner Eisenbahnen.

Am 1. Dezember d. Js. tritt vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde für den Binnengüterverkehr der Cöln-Bonner Eisenbahnen ein neuer Tarif in Kraft. Dieser enthält neben der vom gleichen Zeitpunkt ab auch bei den Reichseisenbahnen zur Einführung gelangenden Erhöhung der Frachtsätze die Aufhebung der Ausnahmetarife 2, 4 und 5, sowie Änderungen und Ergänzungen verschiedener Tarifvorschriften.

Cöln, den 13. November 1920. (1064)

Die Direktion.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

I.

Station Birkenfelde (Pos.) hört mit dem 31. Oktober 1920 auf, Tarifgrenze zwischen den deutschen und polnischen Eisenbahnen zu sein. Vom 1. November ab fällt die Tarifgrenze mit der 1 km hinter der Station Costau gelegenen Landesgrenze zusammen. Neben Costau wird vom gleichen Tage ab eine Tarifstation „Costau Landesgrenze“ eingerichtet, die mit den Entfernungen von Kreuzburg (Oberschl.) zuzüglich 24 km in den Tarif aufgenommen wird.

II.

Die Stationen 1. Berolzheim, 2. Hersbruck (l. Pegnitz), 3. Hersbruck (r. Pegnitz), 4. Lauf (l. Pegnitz), 5. Lauf (r. Pegnitz) und 6. Heidingsfeld heißen nunmehr:

1. Markt Berolzheim (Mfr.), 2. Hersbruck (links Pegnitz), 3. Hersbruck (rechts Pegnitz), 4. Lauf (links Pegnitz), 5. Lauf (rechts Pegnitz) und 6. Heidlingsfeld Ost.

München, 12. November 1920. (1068)

Tarifamt des R V M., Z. B.

Gütertarif für die Oberschlesische Schmalspurbahn.

Vom 1. Dezember 1920 tritt ein Nachtrag in Kraft, enthaltend Erhöhungen des Nebengebührentarifs, Abschnitt IV Ladegebühren. Stücke des Nachtrags sind zum Preise von 25 ₰ bei der Stationskasse (Schmalspurbahn) in Beuthen (Oberschl.) erhältlich.

Kattowitz, 8. November 1920. (1067)

Eisenbahndirektion (Schmalsp.)

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 1. Dezember 1920 ab wird die Station Neuenstadt (Kocher) in das Tarifheft 4 aufgenommen.

Ferner wird im Tarifheft 2 der Stationsname „Reichenbach (Pfalz)“ in „Reichenbach-Steegen“ abgeändert. Der Stationsname „Bremschelbach O K“ im gleichen Heft erhält den weiteren Zusatz „Bes.“

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemalig preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.

Breslau, den 9. November 1920. (1069)

Eisenbahndirektion,

namens der beteiligten Verwaltungen.

Ruppiner Eisenbahn, Paulinenaue Neuruppiner Eisenbahn, Löwenberg-Lindow-Rheinsberger Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde treten im Binnen- und direkten Güterverkehr mit Wirkung vom 1. Dezember d. Js. ab Erhöhungen der Frachtzuschläge ein. Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbüros.

Neuruppin und Rheinsberg,

den 30. Oktober 1920.

Die Eisenbahndirektionen. (1047)

Dahme-Uckro'er Eisenbahn.

Am 1. Dezember d. Js. tritt Nachtrag III zum Binnen-Gütertarif der diesseitigen Bahn — Tfv. 74 — in Kraft. Die besondere Tariftafel wird hierdurch aufgehoben. Es gelten die für den Wechselverkehr mit den Reichseisenbahnen bestehenden Frachtsätze auch im Binnenverkehr unserer Bahn. — Nähere Auskunft erteilen unsere Dienststellen.

Dahme (Mark), 30. Oktober 1920.

Die Direktion. (1048)

Tfv. 200. Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander. Heft C II.

In der Neuausgabe des Heftes Tfv. 200 C II vom 1. Dezember 1920 (vgl. unsere Bekanntmachung vom 27. Oktober 1920 über die Deutschen Eisenbahn-

Güter-, Tier- usw. -Tarife) fällt auch der Ausnahmetarif 7e für Puddelofen- und Schweißofenschlacken fort.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, 5. November 1920. (1049)
Eisenbahndirektion.

Gemeinsamer Binnentarif für die Bregtalbahn, Kaiserstuhlbahn und Zell-Todtnauer Eisenbahn.

Am 15. November d. J. werden die im Nachtrag IX, Seite 3 zu 1 und zu 2a) aufgeführten Frachtzuschläge aufgehoben und durch folgende ersetzt:

200 ₰ in den Eilgutklassen,
100 ₰ in den gewöhnlichen Stückgutklassen,
20 ₰ in den Wagenladungsklassen für Kohlen,
22 ₰ in den übrigen Wagenladungsklassen,
für je 100 kg.

Die Abweichung von § 6 EVO. ist genehmigt.

Darmstadt, 6. November 1920. (1050)
Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr.

Die Station Reichenbach (Pfalz) hat die Bezeichnung „Reichenbach-Steegen" erhalten.

Stuttgart, 2. November 1920. (1053)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 10. November 1920 wird die Station Wieblingen Nb. OR. Sm. der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn in den Tarif aufgenommen.

Ferner erhält die Station Reichenbach (Pfalz) die Bezeichnung „Reichenbach-Steegen".

Näheres im gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, 3. November 1920. (1046)
Eisenbahndirektion.

Pfälzisch-Bayerischer Güterverkehr.

Tarif vom 1. August 1916.

Der Stationsname Reichenbach (Pfalz) ist auf „Reichenbach-Steegen" zu berichtigen.

München, 8. November 1920. (1057)
Tarifamt b. Reichsverkehrsministerium,
Zweigstelle Bayern in München.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.). — Tfv. 200.

Es treten Erhöhungen ein in den Frachtzuschlagbestimmungen folgender Privatbahnen:

a) Albtalbahn (gültig vom 11. November 1920 ab),
b) Bregtalbahn (gültig vom 15. November 1920 ab),
c) Brohlthal-Eisenbahn (gültig vom 15. November 1920 ab),
d) Hohenzollerische Landesbahn (gültig vom 1. November 1920 ab),
e) Kaiserstuhlbahn (gültig vom 15. November 1920 ab),
f) Meppen - Haselünner Eisenbahn (gültig vom 1. Dezember 1920 ab),
g) Mosbach-Mudau (gültig vom 1. November 1920 ab),
h) Neuhaldensleber Eisenbahn (gültig vom 15. November 1920 ab),
i) Stralsund-Tribseer Eisenbahn (gültig vom 1. November 1920 ab),
k) Zell (Wiesenthal)-Todtnau (gültig vom 15. November 1920 ab).

Näheres enthält der Tarifanzeiger. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Berlin, den 8. November 1920. (1052)
Eisenbahndirektion.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Am 1. Dezember 1920 wird voraussichtlich ein Nachtrag ausgegeben, der verschiedene Erhöhungen enthält.

München, 30. Oktober 1920. (1044)
Tarifamt des RVM., ZB.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr, Heft 2.

Vom 1. November 1920 ab wird für Eilgüter zwischen Crossen (Elster) und Zeulenroda ob. und unt. Bahnhof bei Vorschrift des Bahnweges über Wünschendorf die direkte Abfertigung zugelassen. Die Tarifentfernung beträgt 46 km. Ferner wird mit Gültigkeit vom 1. Januar 1921 die Entfernung Rathenow Stb.-Frohburg in 250 km abgeändert.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 29. Oktober 1920. (1045)
Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr mit Elsaß-Lothringen und darüber hinaus.

Mit Wirkung vom 15. November 1920 werden die Entfernungen für Wintersdorf Grenze um 7 km, für Kehl Grenze, Neuenburg Grenze und Weil-Leopoldshöhe Grenze um je 6 km ermäßigt.

Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 8. November 1920. (1063)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918.

Mit sofortiger Geltung werden im Abschnitt F, Ziffer XVIII (Schiffahrtgebühren am Eisernen Tor), die Gebührenansätze von „rumänisch abgestempelte Kronen 0,70" auf „Lei 0,35" und von „rumänisch abgestempelte Kronen 1,40" auf „Lei 0,70" abgeändert.

München, 27. Oktober 1920. (1055)
Z. 30 569/T/18.

Bayerischer Lloyd, Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Die im Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918, Abschnitt F, Ziffer XII und XIII, festgesetzten Verstellgebühren und Überwinterungsgebühren werden mit sofortiger Gültigkeit erhöht. Auskunft über den Belauf der erhöhten Gebühren erteilt die Direktion.

Regensburg, 5. Oktober 1920. (1061)

Bayerischer Lloyd, Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz, gültig vom 1. Juni 1918.

Der Abschnitt V des Tarifs (Nebengebühren) und die Anlage A (Zuschläge für die Winterfahrtversicherung) werden aufgehoben. Es gelten fernerhin die im Gütertarif, Teil I, Abteilung B, Abschnitt F, festgesetzten Nebengebühren auch für Sendungen, die auf Grund des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Holz abgefertigt werden. (1060)

Regensburg, den 5. November 1920.

Bayerischer Lloyd, Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Güterverkehr. Umrechnung von Gebühren.

Sofern mit Zustimmung der Gesellschaft die Bezahlung von Fracht- und Nebengebühren in einer anderen als der Frachtberechnungswährung erfolgt, findet die Umrechnung auf Grund der am Frachtzahlungstage laut Aushang am Schalter der Agentie gültigen Umrechnungskurse statt.

Regensburg, 12. Oktober 1920. (1059)

Bayerischer Lloyd, Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918. Änderung. Mit sofortiger Gültigkeit erhält im Abschnitt F die Ziffer XX (Schiffahrtsgebühren am „Eisernen Tor") folgende Fassung:

1. Bei allen über die regulierte Strecke Moldova-Turn-Severin beförderten Gütern werden Schiffahrts-Gebühren erhoben.

Dieselben betragen für alle Güter einheitlich für 100 kg: bei Durchfahrung eines Abschnittes der regulierten Strecke 0,35, bei Durchfahrung beider Abschnitte der regulierten Strecke 0,70 Lei.

2. Die regulierte Donaustrecke wird in zwei Abschnitte eingeteilt, und zwar:
a) von Moldova bis Orsova (einschl. Vârciorova),
b) von Orsova (einschl. Vârciorova) bis Turn-Severin.

Regensburg, 27. Oktober 1920. (1062)

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil II der preußisch-hessischen Staatsbahnen und Wechseltarife für den Verkehr zwischen diesen Bahnen und den anderen Deutschen Eisenbahnen.

Am 1. Januar 1921 wird die Bestimmung, daß bei Benutzung eines besonderen Krankenabteils in Wagen 3. Klasse deren übrige Abteile dem allgemeinen Verkehr dienen, und 4 Fahrkarten 3. Klasse zu lösen sind, aufgehoben. Von diesem Tage ab sind für die Benutzung solcher Krankenabteile die im Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, Ausf.-Best. B 5 (2) zu § 12 EVO. vorgesehenen Gebühren zu entrichten.

Erfurt, den 9. November 1920. (1070)
Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Etwa 50 000 kg zum Einstampfen (Einkochen), 2200 kg zur beliebigen Verwendung bestimmtes Altpapier soll in verschiedenen Losen verkauft werden. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbüro, Fürstenstr. 1—10, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 6 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden am 25. November 1920, vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Fürstenstr. 1—10, geöffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 11. Dezember 1920. (1058)

Magdeburg, den 10. November 1920.
Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 84 | **Berlin, den 20. November 1920.** | **LX. Jahrgang.**

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen,** beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

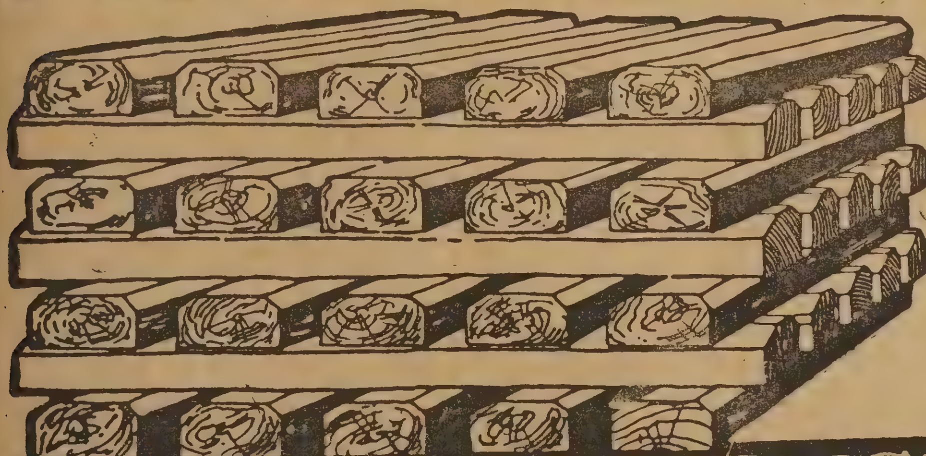
Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 16 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 80 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 90 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.





Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 84. | Berlin, den 20. November 1920. | LX. Jahrgang.

Inhalt:

Zur Frage der Besserung des Wagenumlaufs.

Der über diese Frage in Nr. 77 d. Ztg. erschienene Aufsatz von Dr.-Ing. Jaenecke hat zu zahlreichen Gegenäußerungen Anlaß gegeben, von denen wir zwei — und zwar, ungeachtet ihres in manchen Punkten ähnlichen Inhalts, unverkürzt — wiedergeben wollen. Nachdem beide Ansichten jetzt zu Worte gekommen sind, wollen wir die Erörterung über diese Frage hiermit abschließen.

Der Regierungsrat Dr. Schultz beim Eisenbahnzentralamt in Berlin schreibt:

Der Beitrag, den Dr.-Ing. Jaenecke (im folgenden mit J. abgekürzt) in Nr. 77 dieser Zeitung zu obiger Frage bringt, kann nicht unwidersprochen bleiben. Leider ist zuzugeben, daß der Wagenumlauf gegenüber der Vorkriegszeit sehr ungünstig geworden ist. J. will mit organisatorischen Mitteln helfen: das Betriebsamt soll den gesamten Wagendienst einschließlich der Verteilung übernehmen, die Zugleitungen sollen Unterverteilungsstellen werden und den örtlichen Wagendienst planmäßig überwachen.

I. Nach meiner Ansicht beurteilt J. die gegenwärtigen Verhältnisse schon in tatsächlicher Beziehung nicht richtig.

a) Er meint mit Unrecht, „daß eigentlich nur die Wagengestellung und -entladung gründlich überwacht wird“. Jede Prüfung des Wagendienstes bezieht sich vielmehr auf die Fragen, wann der Wagen auf der Station eingegangen ist, ob die Bahnhofsbedienungspläne den Bedürfnissen des Wagendienstes genügen, ob der Wagen danach rechtzeitig laderecht gestellt ist, ob der Wagen ordnungs- und fristgemäß avisiert, ent- und beladen ist, ob er pünktlich ausrangiert ist und mit dem richtigen Zuge den Bahnhof verlassen hat, ob die Wagenübergangspläne den Bedürfnissen des Wagendienstes Rechnung tragen usw. Ebenso werden die Frachtbriefe, wo immer sie sich befinden (Güterabfertigung, Zugabfertigung, Packwagen), vom Beförderungsstandpunkt eingehend geprüft. Es würde zu weit führen, Einzelheiten anzugeben; nur soviel soll gesagt sein: die Güterabfertigungen haben sich nicht auf eine Kontrolle der Ent- und Beladung zu beschränken, sondern sie haben sich vom Verkehrsstandpunkt aus über die Erledigung des gesamten Wagendienstes unterrichtet zu halten; ferner prüfen die Vorstände der Verkehrsämter und die Beförderungsdezernenten der Direktionen sowie die Kontrolleure der V. Ä., der E. D. und des Hauptwagenamts auf ihren zahlreichen und planmäßigen Reisen den Wagendienst in allen seinen Teilen. Damit soll nicht bestritten werden, daß die Prüfungen infolge Überlastung der Kontrolleure und infolge der schlechten Zugverbindungen weniger häufig als im Frieden sind, aber hier sind Abhilfemaßnahmen bereits eingeleitet.

b) J. irrt ferner mit der Behauptung, daß die Verkehrsbeziehungen und der Massenverkehr nicht eingehend studiert und für die Leitung des Verkehrs ausgewertet werden. Es müßte J. bekannt sein, daß auf den von den Direktionen bestimmten Zugbildungsbahnhöfen sorgfältige Aufschreibungen angefertigt werden über die Anzahl der für die einzelnen Rangiergruppen aufkommenden Wagen. Das dient dem Zweck, die Zahl der Fern-, Durchgangs- und Nahgüterzüge den Schwankungen des Verkehrs anzupassen. Hierbei wird auch die Herkunftsrichtung der Wagen festgestellt, um zu sehen, ob die Bildung durchgehender Güterzüge nicht schon im rückliegenden Gebiet angezeigt ist. Durch die Prüfung dieser Aufschreibungen wird die Verwaltung veranlaßt, nach Bedarf die Zugbildung zu ändern und die Rangieraufgaben zweckmäßiger und wirtschaftlicher zu verteilen. Die Prüfung läßt auch er-

kennen, ob die Bahnhöfe schlecht arbeiten, indem sie Wagen nach Sammelbahnhöfen verschieben, wohin sie nicht gehören, ob Fehlleitungen vorliegen, und wie diese abgestellt werden können. Auch Änderungen der Leitungswege können auf Grund der Aufschreibungen herbeigeführt werden. (Ich habe mich bei diesen Ausführungen an den Wortlaut mehrerer Erlasse angelehnt, die J. auch bekannt sein dürften.)

c) Auch die Behauptung halte ich für verfehlt, daß sich aus der zentralen Wagenverteilung Fehler in der Form von mehr oder weniger schematischen Verteilungen ergeben; ich komme darauf unten zurück.

II. Wenn ich nun zu einer Besprechung der Reformvorschläge J.s komme, so gipfeln diese darin, dem Betrieb gewisse Verkehrsaufgaben zuzuweisen. Ich kann den Beweis für die Notwendigkeit oder Zweckmäßigkeit einer solchen Organisationsänderung nicht als erbracht ansehen. Ich kann mich in der Beziehung darauf stützen, daß der J. vorschwebende Idealzustand, daß nämlich der Wagendienst dem Betriebsamt unterstellt ist, bei einigen deutschen Bahnen (Bayern, Mecklenburg) verwirklicht ist, daß der Wagendienst dort aber nicht besser besorgt wird als in Preußen.

a) J. glaubt verlangen zu müssen, daß der Betrieb die Bedürfnisse des Verkehrs durch enge Fühlungnahme mit den Verkehrtreibenden besser kennenlerne. Nach meiner Ansicht ist der Vorstand des Betriebsamtes bereits jetzt organisationsgemäß so belastet, daß er seinen Aufgaben nur bei größtem Pflichteifer voll gerecht werden kann. Die Pflege der Beziehungen zu den Verkehrtreibenden läßt sich aber nicht so nebenbei miterledigen, sie ist vielmehr so wichtig und umfangreich, daß dafür besondere Stellen vorhanden sein müssen. Deshalb ist dies in Preußen zur Hauptaufgabe der Vorstände der Verkehrsämter und der Beförderungsdezernenten gemacht worden. Da kann J. zur Unterstützung seiner Forderung nicht heranziehen, daß die militärischen Betriebsämter während des Krieges in unmittelbaren Beziehungen zu den Truppenteilen gestanden haben. Denn hier hat es sich immer nur um verhältnismäßig wenige, einem einheitlichen Oberbefehl unterstehende Stellen mit mehr oder weniger gleichartigen Forderungen an die Eisenbahn gehandelt; außerdem hatten sich die Truppenteile befehlsmäßig so weit als möglich mit ihren Anforderungen den Notwendigkeiten des Eisenbahnbetriebes anzupassen, und schließlich war die Befriedigung dieser Anforderungen dadurch erleichtert, daß sie allem anderen, insbesondere den Bedürfnissen der Heimat, vorgingen. Jetzt aber handelt es sich darum, die vielseitigen Wünsche und Bedürfnisse der lediglich ihren Vorteil suchenden Verkehrtreibenden kennen zu lernen, sie richtig zu bewerten, Einfluß auf die Verkehrtreibenden in der Richtung zu gewinnen, daß sie sich den Bedürfnissen der notleidenden Eisenbahnen anpassen usw. Diese Aufgaben kann der Vorstand des Betriebsamts neben seinen sonstigen Aufgaben schlechthin nicht übernehmen. Darum halte ich die jetzige Organisation für zweckmäßiger, nach der der Vorstand des Verkehrsamts gegenüber dem Betriebsamte als Vertreter der Wünsche und Bedürfnisse der Verkehrtreibenden anzusehen ist. Soweit sich das Betriebsamt hierüber unterrichtet halten muß, braucht es sich nur, wie es dem Organisationsgedanken entspricht, in ständiger Fühlung mit dem Verkehrsamt zu halten. Hier kann es in einer fachmännisch verarbeiteten Form alles erfahren, was es im Interesse einer ordnungsgemäßen Betriebsführung über die Verkehrsverhältnisse wissen muß.

b) Bei der jetzigen Teilung des Wagendienstes zwischen Güterabfertigung und Bahnhof, zwischen Verkehrsamt und Betriebsamt, ist keineswegs, wie J. meint, die Folge, daß sich eine Stelle auf die andere verläßt und schließlich keine etwas tut. Wird der betriebliche Teil des Wagendienstes nicht in einer den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechenden Weise geregelt, so wendet sich die Güterabfertigung an den Bahnhof mit der Bitte um Abhilfe. Hat dies keinen Erfolg, so kommt die Sache in die Amtsinstanz, wo sich der Vorstand des Verkehrsamts mit dem des Betriebsamtes ins Benehmen setzt. Letzte Instanz ist dann die Direktion, wo der Beförderungsdezernent sich mit dem Betriebsdezernenten über die Sache zu verständigen hat, und wo bei keiner Einigung unter den Dezernenten der Präsident entscheidet. In gleicher Weise kann natürlich der Betrieb Anlaß zur Beschwerde haben, wenn sich aus unpünktlicher Erledigung des vom Verkehr zu besorgenden Teils des Wagendienstes Betriebserschwernisse ergeben. Dadurch also, daß eine Stelle vorhanden ist, die die Interessen des Verkehrs zu vertreten hat, und eine zweite, die für den glatten Betrieb die Verantwortung trägt, ist organisatorisch eine gegenseitige Kontrolle gewährleistet, durch die die Angelegenheit gegebenenfalls bis in die letzte Instanz — Entscheidung des Präsidenten — getrieben werden kann. Sind freilich beide Stellen gleichgültig, so kann die schönste Organisation nichts helfen. Würde aber nach dem Vorschlage J.s die Beschwerde der Güterabfertigung und des Bahnhofs an dasselbe Amt gehen, so würde der Erfolg desto zweifelhafter sein, je schwieriger die Beseitigung der Fehlerquelle ist. Desto größer wäre also auch die Gefahr, daß der gerügte Zustand bestehen bleibt, und diese Erfahrung müßte schließlich jedes Interesse erlahmen lassen, Mängel zwecks Abstellung zur Sprache zu bringen. J. verkennt also m. E. den Vorzug der jetzigen Organisation, der in der gegenseitigen Kontrolle von Verkehr und Betrieb liegt.

c) Aus folgenden Erwägungen muß der Vorschlag mißbilligt werden, daß das Betriebsamt mit den Zugleitungen die Wagenverteilung und Wagendienstkontrolle übernimmt.

1. Die Wagenverteilung muß den Verkehrsbedürfnissen Rechnung tragen, und deshalb muß sie einer Verkehrsstelle obliegen. Es wäre auch nicht, wie J. meint, damit abgetan, daß man den Betriebsstellen hierfür besondere Beamte zuteilt; denn der verkehrstechnische Teil des Wagendienstes ist den Betriebsstellen eine wesensfremde Aufgabe, für die sie nicht geschult sind. Der Wagendienst erfordert Spezialisten, und man kann von dem Vorstand des Betriebsamts nicht verlangen, daß er auch noch Wagendienstspezialist ist, wie er gleichzeitig Spezialist für die vielseitigen Betriebsfragen, für das Stellwerkswesen, für den Bau und für die in seinem Amt an ihn herantretenden Verwaltungsaufgaben sein muß, insbesondere für die Behandlung der gerade jetzt so schwierigen und zeitraubenden Personalfragen.

2. Vor allem aber spricht gegen die Verteilung der Wagen durch die Betriebsämter, daß die Verteilungsbezirke viel zu klein und zu zahlreich werden würden. J. scheint das Wesen der Wagenverteilung und der damit in Zusammenhang stehenden Leerwagenverfügungen zu verkennen. Hierfür sind in erster Linie die Verteilungsverfügungen des Hauptwagenamts maßgebend, das auf Grund der Bedarfs- und Bestandsmeldungen unter Würdigung der in den einzelnen Bezirken zu berücksichtigenden Verkehrsbedürfnisse den Wagenausgleich vornimmt und durch geeignete Maßnahmen dafür sorgt, daß den Bedarfsbezirken die erforderlichen Leerwagen zugefahren werden. Es liegt auf der Hand, daß die Zahl dieser Verteilungsstellen, denen das Hauptwagenamt seine Weisungen erteilt, zur Vereinfachung des Geschäftsverkehrs nicht zu groß sein darf, daß jedenfalls ein Verkehr zwischen dem Hauptwagenamt und den zahlreichen Betriebsämtern eine Unmöglichkeit wäre. Andererseits müssen die Wagenbüros, die jetzt die Bezirksverteilung besorgen, die Wagen selbst in der Hand haben, sie müssen nach Möglichkeit mit jeder Dienststelle ohne Einschaltung einer Zwischeninstanz (Unterverteilungsstelle) in Verbindung stehen, damit sie die Abgabeaufträge des Hauptwagenamts pünktlich erfüllen können. Es hat sich gezeigt, daß dies da, wo noch Unterver-

teilungsstellen vorhanden sind, weniger gewährleistet ist als da, wo sie fehlen.

3. Außerdem lehrt die Erfahrung, daß je mehr Verteilungsstellen vorhanden sind, desto ungleichmäßiger die Verteilung wird, und daß, je kleiner die Verteilungsbezirke sind, desto weniger die Wagenbewegung nach einheitlichen Gesichtspunkten vor sich geht, weil die Verteilungsstellen sich mehr oder weniger voneinander abschließen, und so an den Grenzen Gegenläufe vorkommen, die aus Gründen der Wirtschaftlichkeit unbedingt vermieden werden müssen.

Aus diesen Gründen sind die Unterverteilungsstellen so weit als möglich beseitigt worden; auch die Gruppenausgleichstellen, die für ein mehrere Bezirke umfassendes Verteilungsgebiet den Ausgleich besorgten, wie das Hauptwagenamt für die Gruppen, sind seit Anfang des Krieges beseitigt, so daß jetzt nur noch drei Instanzen: die Güterabfertigung, das Wagenbüro und das Hauptwagenamt an der Wagenverteilung mitwirken, eine Vereinfachung, die sich gut bewährt.

4. Wenn J. meint, daß sich durch Einrichtung der Zugleitung als Unterverteilungsstelle eine Einschränkung der Leerläufe erreichen ließe, weil sie sich mehr den örtlichen Verhältnissen und Güterzugverbindungen usw. anpassen kann als die zentrale Wagenverteilung durch die Direktion, so ist nach obigem das gerade Gegenteil der Fall. Wenn das Wagenbüro wirklich in Einzelfällen unzweckmäßig verfügt, so kann die Dienststelle das Wagenbüro schleunigst mittels Fernsprechers aufklären, wie es in der Tat schon geschieht. Im allgemeinen aber ist zu befürchten, daß vermeintliche Vermeidungen von Leerläufen durch selbständige Anordnungen der Unterverteilungsstellen in der Praxis zur widerrechtlichen Verwendung von Wagen führen, die unter Berücksichtigung der Gesamtlage hätten abgegeben werden müssen, also zu einer Begünstigung des eigenen Bezirks vor dem anderen, dem der Wagen zugeführt werden sollte, und zu einer Vereitelung des beabsichtigten Wagenausgleichs. Auch die Schnelligkeit der Wagenverteilung kann durch Unterverteilungsstellen nicht erhöht werden, denn der Geschäftsverkehr zwischen Dienststelle und Wagenbüro vollzieht sich schneller bei unmittelbarer Verbindung miteinander als bei Einschaltung der Unterverteilungsstelle als Zwischeninstanz. Daß sich natürlich die Verteilung durch das Wagenbüro den örtlichen Verhältnissen und den Güterzugverbindungen anpassen muß, ist selbstverständlich. Das geschieht aber auch. Zu dem Zweck ist den Verteilungsbeamten des Wagenbüros Gelegenheit gegeben, durch Dienstreisen die von ihnen verteilten Strecken kennen zu lernen und auf diese Weise Erfahrungen zu sammeln, die sich durch längere Beschäftigung im Wagenbüro vertiefen. Also auch unter diesem Gesichtspunkt ist die Einrichtung von Unterverteilungsstellen nicht nötig.

III. Nach meiner Auffassung kommt es jetzt nicht so sehr auf organisatorische Maßnahmen, sondern vielmehr darauf an, daß jeder an der Besorgung des Wagendienstes beteiligte Beamte und Arbeiter sein Bestes tut. Ich weiß sehr wohl, daß viele Umstände zu der Verschlechterung zusammenwirken, die nur in einer besonderen Abhandlung dargelegt werden können. Ich will auch nicht unerwähnt lassen, daß gegenüber dem vergangenen Jahr eine nennenswerte Besserung eingetreten ist. Aber wie überall, so wird auch hier durch gewissenhafte Pflichterfüllung aller Beteiligten am meisten erreicht; jeder sollte sich dessen bewußt sein, daß jede Besserung des Wagenumlaufs sich in einer Erhöhung der täglichen Gestellzahl ausdrückt. Die deutsche Reichsbahn erzielt eine Vermehrung der Frachteinnahmen, und das deutsche Wirtschaftsleben kann sich ungehindert entwickeln. Umgekehrt bedeutet die Vernachlässigung des Wagendienstes erhebliche Ausfälle in der täglichen Gestellung, als deren Folge sich für die Reichsbahn Frachtausfälle und für das deutsche Wirtschaftsleben Nachteile von weittragendster Bedeutung ergeben, wie mangelhafte Rohstoffversorgung, Unmöglichkeit, die Fabrikate abzusetzen, Betriebseinschränkungen oder gar Betriebseinstellung, Entlassung von Arbeitern, Behinderung der Ausfuhr, damit zusammenhängend Unmöglichkeit, Auslandsguthaben zu schaffen, mit denen Lebensmittel und Rohstoffe bezahlt werden müssen. Die Besserung des Wagenumlaufs hat also eine so ernste Bedeutung, daß jeder Beteiligte seine ganze Kraft einsetzen sollte, zur Besserung an seinem Teil beizutragen.

Der Eisenbahndirektor Schwabe, Berlin, schreibt:

Der „Beitrag zur Besserung des Wagenumlaufs" von Dr.-Ing. Louis Jaenecke in Nr. 77 dieser Zeitung nötigt zu einigen Erwiderungen. Im folgenden sei nur eingegangen auf die Ausführungen über die Tagesleistung eines Güterwagens, die Fühlungnahme mit den Verkehrtreibenden, die zu geringe Beteiligung des Betriebes am Wagendienste und die Übertragung des gesamten Wagendienstes auf die Betriebsämter und Zugleitungen.

Die durchschnittliche Tagesleistung eines Güterwagens ist nach der Verkehrstechnischen Woche 1916, Seite 270, mit 54 km errechnet. Der Feststellung dieser Zahl hat die Gesamtmenge der im Jahre auf eigenen und fremden Betriebsstrecken und auf eigenen Neubaustrecken geleisteten Achskilometer zugrunde gelegen. Ich betone besonders das Wort fremden. Da nun der Verfasser des Aufsatzes nur von den Verhältnissen auf preußisch-hessischen Strecken spricht, wie man aus den Ausführungen allgemein, besonders aber aus dem am Schlusse gebrachten Vorschlage zur Organisationsänderung entnehmen muß, so dürfte die Zahl 54 für die Betrachtungen nicht glücklich gewählt sein. Jedenfalls ist die Leistung eines Wagens auf den eigenen Betriebsstrecken höher zu bemessen. Das von Dr. Jaenecke angezogene lehrreiche Beispiel beweist in seiner Einzelheit nicht das Gegenteil. Diesem Beispiele können Pendelläufe gegenübergestellt werden, die eine zweimalige Verwendung der Güterwagen innerhalb 24 Stunden auf mittleren Entfernungen, also eine höhere Leistung dartun würden. Auf den Vergleich der täglichen Leistung eines Güterwagens mit der eines Fußgängers möchte ich nicht eingehen (Ruhepause). Trotz alledem ist Dr. Jaenecke beizupflichten, daß nicht genug Wert auf die Besserung des Wagenumlaufs gelegt werden kann.

Die enge Fühlungnahme der Eisenbahnverwaltung mit den Verkehrtreibenden wurde schon immer gesucht und gepflegt. Ich erinnere an die bis zum Kriege durch Vermittelung des Zentralamts mit den Vertretern des Handels und der Industrie in Mitteldeutschland, des schlesischen Handels und Gewerbes, des Bergbaues und der Bergbehörden im westlichen Deutschland in gewissen Zeiträumen gepflogenen Besprechungen. In diesen Verhandlungen wurde die Frage, ob und unter welchen Voraussetzungen eine Steigerung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahn, insbesondere des Güterwagenparks, erreicht werden kann, eingehend behandelt. Auch der Gedanke, bei Auflieferung geschlossener Wagengruppen Tarifvergünstigung oder Ladefristverlängerung zu gewähren, wurde verfolgt; Ladefristverlängerung ist in besonderen Fällen auch gegeben worden. Während des Krieges und später pflegten die Generalbetriebsleitungen und das Generalverkehrsamt diese Fühlungnahme weiter. In bestimmten Fällen halten auch jetzt besonders hierzu abgeordnete Beamte die Verbindung aufrecht. Im engeren Rahmen der örtlichen Verhältnisse fällt diese Aufgabe den Verkehrsamtsvorständen zu (Seite 81/82 der Vorschriften für die Verwaltung der vereinigten preußisch-hessischen Staatseisenbahnen). Danach kann wohl von einem Unterlassen der Fühlungnahme oder Fehlen der Verbindung zwischen Eisenbahn und Verkehrtreibenden allgemein nicht gesprochen werden. Auf diesen Mangel kann ein der Eisenbahn Fernstehender bei Durchsicht des Aufsatzes schließen.

Daß nun dem „Verkehr" und nicht dem „Betriebe" diese Fühlungnahme zugewiesen wird, liegt in der Natur der Sache.

Der Verfrachter wendet sich mit seinem Anliegen an die Verkehrsstellen (Abfertigungen), kümmert sich also nicht um den Betrieb. Der Verkehr übergibt dem Betriebe die Frachten und Wagen, und dieser hat sie zu fahren. Mit dem letzteren Geschäft hat der Betrieb Sorge genug. Man sieht dies aus dem im Aufsatze skizzierten Beispiel: Der Wagen 62 034 Stettin ist in A. und V. nach kurzen Be- und Entladezeiten dem Betriebe zur Beförderung übergeben worden. Er hat zwischen St. und Ö. für drei Läufe viel Zeit gebraucht; ich nehme an, daß er immer lauffähig war. Hier kann gewiß ein Mangel in der Überwachung des Laufs vorgelegen haben. Wer hatte nun aber in diesem Falle die Überwachungstätigkeit auszuüben? Der Verkehr und der Betrieb. Die „Fürsorge und Verantwortlichkeit für den raschen Umlauf der Güterwagen“ liegt in erster Linie bei dem Verkehrsamt. (S. 745 d. Verwaltungs-Vorschriften.) Das Betriebsamt ist durch diese Vorschrift aber nicht von der Überwachung des Wagenumlaufs ausgeschlossen oder von der Verpflichtung der Überwachung entbunden. Dieselben angezogenen Vorschriften weisen auf S. 68 und 746 besonders dem Betriebsamt die Aufgabe zu, den Wagenumlauf zu fördern nicht nur durch prompte Durchführung der Züge (s. Aufsatz), sondern auch durch die Überwachung der Behandlung der einzelnen Wagen. Im übrigen wirkt das Betriebsamt auch bei Erstellung der Wagenübergangs- und Bahnhofsbedienungspläne in erster Linie (s. § 37, 2 I und § 40, 2 der Kundmachung 3). Es wird daher kaum mit Recht davon gesprochen werden können, daß bei der jetzigen Organisation der Betrieb (Betriebsamt) „im Wagendienst so gut wie ausgeschaltet ist“. Nach dem Urteil Dr. Jaeneckes ist gerade der Wagenlauf, weniger die Ent- und Beladung, zu bessern. Da nun der Betrieb nicht nur das Recht, sondern auch die Pflicht hat, auf den Wagenumlauf bessernd zu wirken, ist für die Betriebsorgane Gelegenheit zu reger Beteiligung im Wagendienste gegeben. Die von der Betriebsabteilung des Ministeriums geforderten Meldungen (E. N. Bl. 1918, S. 37, und Erlasse VII. 75 F. 3930 und 4977 aus 1920) müssen zu planmäßiger Kontrolle des Wagenumlaufs Veranlassung geben. Auch die länger als 24 Stunden stehenden Wagen können gefaßt werden, wenn nach den von der Betriebsabteilung gegebenen Weisungen verfahren wird. Ich verweise auch auf § 52, 2 und 53, 5 und 6 der G. W. V. und § 37, 6 der Kundmachung 3, die die wagendienstlichen Aufgaben des Bahnhofs, also des Betriebes erläutern. Gerade der § 53, 6 der G. W. V. und § 37, 6 der Kundmachung 3 geben dem Bahnhofe den klaren Auftrag zur planmäßigen Überwachung des Wagenverkehrs. Man hat dem Bahnhof die Mittel hierzu in die Hand gegeben (Wagenübergangsvermerke). Erfüllt der Bahnhof diese Aufgabe, so kann es nicht vorkommen, daß — wie Dr. Jaenecke festgestellt — Wagen nach der Be- und Entladung noch tagelang auf den Abgangs- und Übergangsbahnhöfen stehen. Der Betrieb hat danach m. E. auch jetzt schon genug Einwirkungsmöglichkeit auf den Wagenumlauf.

Dr. Jaenecke empfiehlt den Wegfall oder die Einschränkung der zentralen Wagenverteilung. Wie soll und will man große Verbrauchsgebiete mit Wagen versorgen und Gleichmäßigkeit in die Deckung des Bedarfs bringen, wenn die zentrale Wagenverteilung fortfällt und der Wagenausgleich durch Übertragung der Verteilungsgeschäfte auf die Betriebsämter oder die Zugleitungen verzettelt wird? Auch die Verkehrsämter haben an der reinen Verteilung nicht mitzuwirken. Gerade in der Kriegszeit und in Gebieten, wo selbständig Wagenausgleich in kleineren Bezirken vorgenommen wurde, ist ein sogenanntes „Aneinandervorbei-Disponieren“ nicht ausgeblieben. Und das gerade wird im Interesse sowohl der Wagendeckung als der Beschränkung der Leerläufe durch die zentrale Wagenverteilung verhindert. Die unteren, an bestimmte Grenzen gebundenen Stellen vermögen beim besten Willen einen gerechten Ausgleich nicht herbeizuführen. Diese Erkenntnis hat dazu geführt, daß hier und da die durch die G. W. V. zugelassenen Wagenunterverteilungsstellen aufgehoben wurden. Mit dem Ausbau der Zugleitungen zu Unterverteilungsstellen aber würde das zum Teil beseitigte Übel neu erstehen. Die Zugleitungen — von der Art ihrer Besetzung soll nicht gesprochen werden — haben besonders in betriebsschwieriger Zeit mit ihren betrieblichen Geschäften so zu tun, daß sie den Wagendienst, selbst bei Personalvermehrung, nicht noch nebenbei verrichten, oder — nach Dr. Jaenecke — „hierzu mit herangezogen werden können“. Nebenher läßt sich der Wagendienst nicht erledigen. Er wird leider vielfach zu niedrig und zu einfach eingeschätzt. Es bedarf längerer, oft jahrelanger praktischer Erfahrung, ehe ein Beamter auf diesem Gebiete gut und ersprießlich arbeitet und bessernd wirken kann. Es scheint mir eine gewagte Einschätzung der Leistungsfähigkeit der an bestimmte Orte gebundenen Zugleitungen zu sein, wenn geglaubt wird, daß diese Stellen imstande wären, durch eigene Dispositionen Leerläufe allgemein einzuschränken, auf schnelle Ent- und Beladung auf den Bahnhöfen ihrer Bezirke erfolgreich zu wirken oder auch allgemein Zugbildungen je nach dem täglichen Frachtenanfall in ihren Bezirken vorzunehmen. Das letztere müßte geradezu verwirrend wirken; festgelegte Beförderungsvorschriften würden über den Haufen geworfen. In einzelnen Fällen, besonders bei Stockungen oder bei Zurückhaltung von Frachten wird selbstverständlich die Zugleitung in die Zugbildung eingreifen können, aber nur solange örtliche Verhältnisse mitsprechen. Schließlich sehen doch die Zugleitungen auch nur bis in den nächsten oder übernächsten Bezirk. Im übrigen sind m. W. die Zugleitungen nicht als ständige Einrichtungen anzusehen, sie dürften wohl zu Zeiten regelmäßigen Betriebes teilweise als entbehrlich aufgehoben werden.

Für die vorgeschlagene Organisationsänderung sehe ich daher keine Notwendigkeit, und ich kann aus einer solchen auch einen Vorteil für den Wagenumlauf nicht erkennen. Mir scheinen nach alledem die im Aufsatze vorgeschlagenen Wege zum Teil unnötig, zum Teil ungangbar zu sein. Einzig nötig ist nur das enge, einander helfende, vorurteilslose und sachliche Zusammenarbeiten der Betriebs- und Verkehrsstellen.

Die Italianisierung der Bozen-Meraner Bahn.

Von Leopold Stockert.

Vor kurzem ist die beste österreichische Lokalbahn, die den Reichsdeutschen wohlbekannte Bozen-Meraner Bahn, sang- und klanglos in italienischen Privatbesitz übergegangen. Ihr Großaktionär, die allgemeine Verkehrsbank in Wien, die seit längerer Zeit auf ihre Geschäftsgebarung maßgebenden, wenn auch nicht erfolgreichsten Einfluß genommen hatte, hat die im Jahre 1892 mit einem Nennwerte von 100 Gulden österreichischer Währung (= 200 K) ausgegebenen Aktien um 2900 K, die an der Börse bisher nicht gehandelten Genußscheine um 1500 K zusammengekauft. Bei dem gegenwärtigen Kurse von 1480 K = 100 Lire entspricht das etwa dem Nennwert, was bei der bis zum Kriegsbeginn andauernden 13 prozentigen Verzinsung gewiß kein glänzendes Geschäft für die Aktionäre der Bozen-Meraner Bahn bedeutet. Da dem Vernehmen nach einzelne Großaktionäre auch dem italienischen Unternehmen angehören werden und an dem Erträgnis in Liren teilnehmen können, verlieren diese an dem mäßigen Einlösungswert nichts. Der seinerzeitige Höchstkurs der Bozen-Meraner Aktie ist rund 660 K gewesen und entsprach dadurch dem früheren Höchstkurs von 6600 K der Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Aktie bei ihrem Nennwerte von 2000 K. Die beiden Bahnen glichen sich trotz der Verschiedenheit ihres Umfanges während der Zeit des Eigenbetriebes durch zweckmäßige Geschäftsführung, die guten Ertrag sicherte und ihre Aktien zu sicheren Anlagewerten stempelte.

Nicht nur während der Kurzeit, während welcher nahezu

die Hälfte der Kurgäste aus dem Deutschen Reiche stammte, wohin durchgehende Wagen bessere Verbindung als nach Innerösterreich boten, sondern zu Ostern, Pfingsten und der Ferien- und Urlaubszeit war Merans Besuch, insbesonders aus München, sehr groß. Es war ein Münchener Ingenieur Böhm, der Ende der siebziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts gemeinsam mit dem damaligen Landeshauptmann von Tirol, Grafen Brandis, die Konzession für den Bau der Bozen-Meraner Bahn erworben hatte, nachdem längst verschiedene Projekte für eine zweite Verbindung Nordtirols durch das Inn- und Etschtal mit Bozen, als Hilfs-, aber auch Konkurrenzweg der Brennerbahn vorgelegen hatten. Die damals sehr bekannte Bauunternehmung Knauer, Groß & Fischer finanzierte sie mit nachahmenswerter Vorsicht, da sie vorerst durch ein Jahr in Bozen und Meran bei der Talfer- und Passerbrücke genaueste Aufschreibungen über Personen- und Güterverkehr aufnehmen ließ, anstatt sich auf die meist optimistischen Schätzungen der Verkehrsbewegung zu verlassen. Der Staat ermöglichte den Bau durch die Gewährung eines, mit 5 % verzinslichen, vom Reinerträgnis rückzuzahlenden Vorschusses von einer Million Gulden österreichischer Währung. Allerdings verlangte und erhielt er bei zehn Jahren später erfolgter Ausgabe der Aktien außer den bis dahin zurückgezahlten 41 334,46 K, die noch immer als Staatsvorschuß-Tilgungskonto verbucht erscheinen, den vollen Betrag einer Million Gulden. Die Betriebsübernahme der Bozen-Meraner Bahn belastete ihn später allerdings mehr, denn innerhalb von sieben Jahren hatte er einen Betriebsausfall von 1 219 760 K zu decken, während die Bozen-Meraner Bahn auf Grund dieses für sie nicht ungünstigen Betriebsvertrages außer einer Superdividende von 8 %, die alljährlich zur Ausschüttung gebracht wurde, einen Betrag von 332 811 K, der einer 27,17 prozentigen Verzinsung entsprach, im letzten Friedensjahre auf neue Rechnung vorzutragen in der Lage war.

Die Bozen-Meraner Bahn hatte vielfach bemerkenswerte und zum Teil auch vorbildliche Einrichtungen. So war sie größtenteils auf dem linksseitigen Etschdamm gebaut, was beim Neubau eine Verbilligung ihrer Baukosten dadurch ermöglichte, daß Staat und Land an den Kosten der Dammherstellung hervorragend teilnahmen. Zeitweilig notwendig werdende Dammerhöhungen sowie Hochwässer und Wildbachausbrüche belasteten andererseits die Bahnunterhaltung. Die Führung der Terrasse längs der Etsch und des Eisack hatte zur Folge, daß sämtliche Stationsgebäude rechtsseitig der Bahn angelegt werden mußten, dafür die Personenwagen mit einseitigem Einstieg unter Plätzevermehrung gebaut werden konnten.

Der Mitbetrieb der eingleisigen, 4 km langen Strecke Bozen-Siegmundskron durch die elektrisch betriebene Überetscher (Bozen-Kalterer) Bahn stellte bei dem eigenen dichten Verkehr, wobei alle Anschlüsse an die Südbahn aufrechterhalten werden mußten, bedeutende Anforderungen an das Bahnpersonal, und deshalb ist es bemerkenswert, daß auf ihr während des Eigenbetriebes kein Betriebsunfall vorkam, obwohl diese Bahn keinen akademisch vollständig ausgebildeten Beamten besaß und ihr Personal großenteils selbst herangebildet hatte. Die Schule scheint nicht schlecht gewesen zu sein, da nach der Betriebsübernahme die meisten Bediensteten zu Staatsbahndirektionen und selbst in das Eisenbahnministerium versetzt wurden.

Bei der Bozen-Meraner Bahn wurde weiblichem Dienstpersonal schon in den neunziger Jahren nicht nur bei den Zentralstellen, sondern auch beim Verkehrsdienst eine bemerkenswerte Stellung eingeräumt, und es war die Verwendung einer Frau zum wirklichen Stationsvorstand sogar im Bädeker vermerkt. So erfolgreich und anstandslos sie den Dienst in der Station Vilpian versehen hatte, und obwohl dem Eisenbahnministerium über ihre Dienstleistung nur bestens berichtet worden war, wurde sie mit dem Tag der Betriebsübernahme von ihrem Posten abgezogen und anderweitig verwendet. Selbst die Verheiratung weiblicher Bediensteter war vor Übernahme der Dienstvorschriften der österreichischen Staatsbahnen bei der Bozen-Meraner Bahn gestattet worden. Ihre Bezüge waren denen der Unterbeamten gleich, und sie wurden im Range zwischen diese und die Beamten gestellt, so daß bei der Einordnung nach der Betriebsübernahme durch den Staat die gegenüber den Offiziantinnen des Staatsbetriebes höheren Bezüge nur in Form von Zulagen weiter gewährt werden konnten.

Der Hauptunterschied zwischen der ursprünglichen Höhe der Bezüge des Personals und denen nach der Betriebsübergabe an den Staat bestand in den „Remunerationen", da man bei der Bozen-Meraner Bahn von dem einzig richtigen Standpunkte ausgegangen war, auch das Personal an guten Einnahmen teilnehmen zu lassen. So kam es, daß dem Personal Beträge zugewiesen wurden, wie sie bis zum Umsturz mit seinen außerordentlich erhöhten und trotzdem ungenügenden Personalauslagen beim Staatsbahnbetrieb ausgeschlossen waren. Dafür geschah es aber auch, daß, als in den neunziger Jahren versucht wurde, einen Streik des Südbahnpersonals auch auf das der Bozen-Meraner Bahn auszudehnen, die Aufwiegler mit Hohn heimgeschickt wurden.

Man trachtete auf jede Weise, die Lebenshaltung des Personals zu verbessern. So hat man bei der Bozen-Meraner Bahn lange vor der erst während der Kriegszeit von anderen Bahnverwaltungen durchgeführten Anlage von Gemüsegärten durch die Bahnbediensteten diesen auch außerhalb Merans Bahngründe zur Verfügung gestellt und die Bediensteten durch einen Bahnmeister im Gartenbetrieb unterweisen lassen. Man belohnte gern Bedienstete, die sich beim Gemüsebau erfolgreich bemüht hatten. Sie selbst bezogen, trotz ihrer geringen Zahl, die die Errichtung eines Konsumvereins ausschloß, gemeinsam Lebensmittel und gründeten einen Untertützungsverein, sich derart wirklich sozial betätigend. Man war sich dort dessen bewußt, daß der einzelne, der seine Pflicht tat, entsprechende Berücksichtigung finden würde, und die Verwaltung hat wiederholt und bevor es bei anderen Bahnen üblich war, Bedienstete der Dienstklasse zu Unterbeamten und letztere zu Beamten vorrücken lassen. In einem besondern Fall war ein zuverlässiger Stationsaufseher, der ursprünglich der Dienerklasse angehört hatte und dann zum Unterbeamten vorgerückt war, wegen seiner Tüchtigkeit nach formeller Ablegung einer Prüfung sogar zum Beamten befördert worden, in welcher Eigenschaft er auch vom Staate als Vorstand der Station Untermais, wo er seit der Betriebseröffnung war, übernommen wurde. Bei der Bozen-Meraner Bahn galt der nachahmenswerte Grundsatz, daß der Tüchtige auch auf seinem Posten, wenn er ihn gut versah, vorwärtskommen konnte, anstatt ihn auf einen höher bezahlten neuen Posten zu stellen, für den er vielleicht weniger Eignung hatte.

Ursprünglich sollte die Bozen-Meraner Bahn als erste Lokalbahn mit Hauptbahnbetrieb elektrisiert werden, zu welchem Behufe die Firma Siemens & Halske ihr Großaktionär geworden war und den Direktor Heinrich Schwieger in die Verwaltung entsandte. Es kam nicht dazu, weil die Heeresverwaltung auf Beibehaltung des Dampfbetriebes bestanden hatte. Unzweifelhaft werden die Italiener die Elektrisierung durchführen, da die Kohle fast unerschwinglich im Preise wird und ausreichend Elektrizität zu angemessenen Preisen verfügbar ist.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Beschränkung der Dienstreisen.** Der Reichsverkehrsminister hat an sämtliche Zweigstellen folgenden Erlaß gerichtet:

Bei der äußerst ernsten Finanzlage des Reiches erscheint es dringend geboten, unbedingt auf eine tunlichste Beschränkung der Dienstreisen und auf ordnungsmäßige Durchführung hinzuwirken. Hierbei ersuche ich, nach folgenden Richtlinien zu verfahren:

1. Reisen, die im wesentlichen nur einen repräsentativen Charakter haben, wie zur Teilnahme an Einweihungen, Dienstjubiläen, Vereinsfesten, Kongressen usw., sind nur zulässig, wenn im dienstlichen Interesse eine amtliche Vertretung unbedingt erforderlich ist.

2. Mehrere zu gleicher Zeit erfoderliche Dienstreisen in derselben Gegend sind, soweit es ohne Schädigung der Dienstgeschäfte geschehen kann, möglichst miteinander zu verbinden.

3. In sämtlichen Reisekostenrechnungen ist außer dem Zeitpunkt des Antritts und der Beendigung der Reise in Zukunft die Zeit des Beginns und des Abschlusses der eigentlichen dienstlichen Tätigkeit (Besprechungen usw.) genau anzugeben.

4. Die Zahl der an einer Dienstreise teilnehmenden Beamten ist auf das unumgänglich notwendige Maß zu beschränken. Außer dem in der Hauptsache zuständigen Beamten noch andere Beamte, die nur indirekt oder nebenbei an der Erledigung des Dienstgeschäfts beteiligt sind, zu den Dienstreisen zuzuziehen, wie dies häufiger beobachtet worden ist, ist nicht gestattet. Der zu entsendende Kommissar muß sich erforderlichenfalls von den anderen beteiligten Beamten über besondere Wünsche und Bedenken unterrichten lassen, um so auch die von diesen vertretenen, mehr nebenbei oder indirekt in Frage stehenden dienstlichen Interessen wahrnehmen

zu können. Zu einer Verminderung der Zahl der Teilnehmer an den Dienstreisen wird auch beitragen, wenn verwandte Dienstzweige, die öfter Reisen der mit ihnen betrauten Beamten erfordern, tunlichst in eine Hand gelegt werden.

Ich verkenne nicht, daß die Beurteilung der Frage der Notwendigkeit von Dienstreisen in erster Linie Sache des dienstlichen Taktes und daher der Nachprüfung durch die höhere Instanz bis zu einem gewissen Grade entzogen ist. Um so mehr muß ich aber auch darauf vertrauen, daß die Reisetätigkeit der Beamten auf das im dienstlichen Interesse wirklich erforderliche Maß beschränkt bleiben wird und auch die Beamten selbst nach den ihnen mitzuteilenden Richtlinien verfahren werden.

— **Neues vom Schlafwagenverkehr.** Nachdem durch die Einführung des neuen Winterfahrplans eine Reihe von Verbesserungen in den von Berlin ausgehenden Schlafwagen eingetreten ist, werden nun auch zwischen anderen Städten die Schlafwagenverkehre in den wichtigsten Verkehrsbeziehungen wieder eingerichtet. So wird von Leipzig über Halle, Magdeburg, Hannover, Osnabrück ein Schlafwagen in den Zügen D 138 und 137 geführt, für den die Bettkartenpreise abweichend vom Normalsatz (vgl. Nr. 70, S. 858 d. Ztg.) auf 100 *M* in der 1. Klasse und 60 *M* in der 2. Klasse festgesetzt sind. Die Vormerkungsgebühr beträgt für die 1. Klasse 6 und für die 2. Klasse 4 *M*. In der Gegenrichtung Bentheim-Leipzig kostet die Bettkarte 9 bzw. 6 Gulden; die Vormerkungsgebühr 1,50 bzw. 1 Gulden. Anträge auf Vormerkungen sind einerseits an den Verkehrsverein in Leipzig, andererseits an Lissone & Zoon, Amsterdam zu richten. Für die Richtung Bentheim-Leipzig wird der Gulden zurzeit mit 20 *M* berechnet, so daß bei Umrechnung des Preises in die Markwährung die Bettkarten 180 bzw. 120, die Vormerkungsgebühr 30 bzw. 20 *M* beträgt. Neben diesem Schlafwagen wird noch ein zweiter in den Zügen D 48 und D 47 auf der Strecke Frankfurt (Main) - München über Aschaffenburg - Augsburg eingerichtet, für den die Normalsätze gelten. Vorverkauf für die Bettkarten findet im Amtlichen Reisebureau, Frankfurt a. M. und bei der Agentur der Schlafwagengesellschaft in München statt. Die Gebühren für den Schlafwagen Basel-Wiesbaden sind wie folgt festgesetzt: Die Bettkarte 1. Klasse 12, 2. Klasse 6 Fr., bei Umrechnung in die Markwährung 144 bzw. 72 *M*, während die Sätze für den Schlafwagen Wiesbaden-Frankfurt normal bleiben. Endlich wird noch der Schlafwagen Berlin-Königsberg über Stettin in einen anderen Schnellzug verlegt. Er fährt nicht mehr wie bisher um 5,51 nachm., sondern schon um 4,23 nachm. vom Stettiner Bahnhof ab.

— **Deutsch-polnische Beziehungen.** Nach einer Veröffentlichung der „Vossischen Zeitung" vom 7. d. M. hat der frühere polnische Handelsminister Dr. Hacia in einer Unterredung einem Mitarbeiter dieses Blattes unter anderem behauptet, die deutsche Regierung habe den Transit von Waren über Hamburg und Stettin nach Polen aus politischen Gründen verhindert. Wie wir hierzu von unterrichteter Seite hören, hält Polen zurzeit noch zwischen zwanzig- und dreißigtausend deutsche Güterwagen zurück. Die Interalliierte Kohlenkommission in Oppeln hat daher, um Polen zur verstärkten Rückgabe des deutschen Materials zu veranlassen, angeordnet, daß bis auf weiteres nur etwa der vierte Teil der Kohle versandt wird, die dorthin nach den früheren Anordnungen geliefert werden sollte. Wegen dieser Wagenschuld ist auch die deutsche Eisenbahnverwaltung zurzeit nicht in der Lage, für Massengüter nach Polen weitere Wagen zu stellen. Aus diesem Grunde haben polnischerseits gewünschte Transporte von Superphosphat und Schwefelkies aus Hamburg und Stettin auf dem Bahnwege nicht ausgeführt werden können. Auch auf dem Wasserwege haben sich diesen Transporten Schwierigkeiten in den Weg gestellt, da infolge der Zurückhaltung und Beschlagnahme deutscher Binnenfahrzeuge in Polen deutschen Schiffen die Ausfahrt dorthin nicht gestattet werden konnte. Es sind also keineswegs politische Gründe der deutschen Regierung, sondern Maßnahmen der polnischen Regierung, durch die deren Staatsangehörigen Schwierigkeiten entstanden sind. Im übrigen hat Polen in dem Bromberger Abkommen vom 2. d. M. die Rückgabe der deutschen Schiffe zugestanden, und sobald diese erfolgt, werden die vorbezeichneten Transporte auf dem Wasserwege durchgeführt werden können.

Die deutsch-polnischen Eisenbahnverhandlungen, die den Verkehr durch den Korridor regeln sollen (vgl. Nr. 83, S. 902 d. Ztg.), haben in Warschau stattgefunden und sind vorläufig zu Ende geführt worden. Die Polen haben sich nach langwierigen Verhandlungen bereit erklärt, durch den von ihnen besetzten Gebietsteil zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland ein neues Tages- und ein neues Nachtschnellzugspaar auf dem direkten Wege über Schneidemühl-Konitz-Dirschau verkehren zu lassen. Beide Schnellzugspaare werden beschleunigt durchgeführt, und zwar soll der Tagesschnellzug Berlin, Friedrichstraße um 8,56 vorm. verlassen, um 7,44 abends in Königsberg und um 9,29 abends in Insterburg eintreffen. Der Nachtschnellzug wird voraussichtlich von Friedrichstraße um 8,34 abends abfahren, Königsberg um 7,27 morgens, Insterburg um 9,12 und Eydtkuhnen um 10,30 vorm. erreichen. In der Gegenrichtung verkehren ebenfalls zwei Schnellzüge, ab Insterburg 7,43 vorm., Königsberg 9,26, an Friedrichstraße 8,36 abends und ab Eydtkuhnen 4,46 nachm., an Insterburg 6,01, Königsberg 7,44, an Berlin, Friedrichstraße 6,42 früh. Die Züge werden voraussichtlich Wagen 1. bis 3. Klasse führen. Die Paßrevision dürfte wesentlich erleichtert werden. In Vorschlag gebracht wurde, daß für die deutschen Reisenden zwischen Deutschland und Ostpreußen ein Paß mit Visum nicht mehr erforderlich ist, daß vielmehr der deutsche polizeilich beglaubigte Personalausweis mit Lichtbild für die Durchreise durch den polnischen Korridor genügt. — Infolge der Wiedereinrichtung des direkten Zugverkehrs nach und von Ostpreußen werden auch die Umleitungszüge, die bis jetzt vom Stettiner Bahnhof über Lauenburg-Danzig geführt werden, zum Teil fortfallen. Es sollen nur diejenigen Schnellzüge (in jeder Richtung einer), bestehen bleiben, die bisher den weitaus größten Teil der Messebesucher befördert haben, und die daneben auch den Lokal- und Durchgangsverkehr zwischen Stettin und Danzig bedienten. Die Einführung der Neuordnung ist zum 1. Dezember d. J. in Aussicht genommen; sie hängt aber von der Genehmigung des Reichsverkehrsministers ab. Auch über Erleichterungen der Zollabfertigung des Reisegepäcks der deutschen Reisenden schweben Verhandlungen.

— **Neue Eisenbahnzeitkarten.** Mit den Monatskarten wie auch mit den neuen Wochenkarten sind besonders in letzter Zeit zahlreiche Versuche gemacht worden, die Fahrtausweise zu anderen Zeiträumen oder auch auf anderen Strecken als für die die betreffenden Karten gelöst worden sind, zu benutzen. Deshalb sieht sich, wie die „Reichshauptstädt. Correspondenz" meldet, die Eisenbahndirektion Berlin genötigt, vom 1. Dezember d. J. ab eine Änderung in Bezug auf die Ausgabe von Wochen- und Monatskarten des Stadt-, Ring- und Vorortverkehrs einzuführen. Zur Unterscheidung von den Monatskarten dritter Klasse erhalten die Wochenkarten des inneren Stadt- und Ringbahnverkehrs, also Karten, die nur zwischen Stadtbahn- und Ringbahnstationen gelten, in der Mitte der Karte einen weißen Längsstreifen, während die Wochenkarten des Vorortverkehrs, Karten von und nach Vorortstationen, zwei weiße Längsstreifen in ähnlicher Teilung wie die Einzelkarten des Vorortverkehrs erhalten. Diese Maßnahme wird durchgeführt, um die Kontrolle darüber zu erleichtern, ob die Wochenkarten auf der Strecke benutzt werden, für die sie gelten, ohne die Abfertigung der Reisenden zu verzögern. Die Grundfarbe der Wochenkarten bleibt braun. Fernerhin werden auf Wochen- wie auch auf Monatskarten die Abkürzungen der Anfangs- und Endstationen in großen Buchstaben neben den bisherigen Angaben (Monats bzw. Wochen- und Jahresbezeichnungen) aufgedruckt, für die die Karten gelten. Dieser Aufdruck wird ebenfalls die Kontrolle erleichtern und Betrügereien, wenn auch nicht ganz unmöglich machen, so doch erheblich erschweren. Als dritte Neuerung wird eine einmalige Lochung der Wochenkarten gegen das Ende ihrer Gültigkeitsdauer hin eingeführt, um sie gegen Betrügereien durch Abänderung der Wochen- bzw. Jahreszahl zu entwerten. Jede Wochenkarte muß in Zukunft am Freitag der Woche, für die sie gilt, gelocht werden. Da die Wochenkarten vom Sonntag bis zum nächsten Sonnabend gelten, so werden von Sonntag bis Donnerstag nur ungelochte Karten, Freitag und Sonnabend nur gelochte Karten Gültigkeit haben. Etwaige Fälschungen der Wochenkarten hinsichtlich ihrer Geltungsdauer werden in Zukunft unter allen Umständen aufgedeckt werden. Die Wochen- und Monatskarten für den Fernverkehr bleiben vorläufig grau, auch sollen diese Karten bis auf weiteres nicht gelocht werden, wenigstens nicht auf den Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin. Um eine unnötige Vernichtung der bisher hergestellten Wochenkarten des Stadt- und Vorortverkehrs zu vermeiden, sollen die alten Bestände vorläufig weiter ausgegeben werden. Die Karten mit den neuen Längsstreifen werden also noch nicht am 1. Dezember in allen Verkehrsbeziehungen ausgegeben werden, vielmehr werden die bisherigen Wochenkarten noch eine Zeitlang zur Ausgabe gelangen.

— **Württemberg gegen weitere Eisenbahntariferhöhungen.** Die kürzlich im Verkehrsbeirat des Reichsverkehrsministeriums besprochene Frage der Tariferhöhung zum Zweck der Beseitigung des Milliardendefizits der Eisenbahnen wurde, wie die „D. Allg. Ztg." schreibt, von dem Leiter der württembergischen Eisenbahnen, Präsident Dr. Sigel, in einem Vortrag

ehandelt. Eine Meldung der Telegraphenunion besagt daüber, aß Dr. Sigel die hohen Ausgaben vor allem auf eine gewisse 'berorganisation und Überfluß an Personal zurückführt. Die ersonentarife dürften eine nennenswerte Steigerung in der Iauptsache nicht mehr erfahren.

Die gleiche Auffassung wurde seinerzeit auch bei Beurteilung der Reichspost geltend gemacht. Von unterrichteter Seite ist damals eine gewisse Überbesetzung der Stellen nicht n Abrede gestellt worden, es wurde jedoch betont, daß angesichts der allgemeinen Not und Arbeitslosigkeit einer einschneidenden Personalverringerung gewichtige Bedenken entgegenstehen. Man wird das vom sozialen Standpunkt aus auch durchaus anerkennen. Anderseits ist es vom technisch-wirtschaftlichen Standpunkte aus von größter Bedeutung, einen Überblick darüber zu haben, welche Personalausgaben zur Aufrechterhaltung des Betriebes tatsächlich unbedingt nötig sind, und welche gewissermaßen auf das Konto der Erwerbslosenfürsorge zu verbuchen sind. Für eine klare volkswirtschaftliche Urteilsbildung wäre das äußerst wertvoll, wenn nicht die Voraussetzung.

— **Hebung der Wirtschaftlichkeit des Reichseisenbahnbetriebs.** Die Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart hat folgende Verfügung erlassen:

I. (1) Die wirtschaftliche Entwicklung der Eisenbahnverwaltung gibt immer mehr zu den ernstesten Besorgnissen Anlaß. Das Rechnungsjahr 1918 hat in dem gesamten Bereiche der jetzigen Reichseisenbahnverwaltung einen Fehlbetrag von fast 2 Milliarden Mark ergeben. Der Abschluß des Rechnungsjahres 1919 wird einen Fehlbetrag von über 5 Milliarden Mark ergeben, und für das Rechnungsjahr 1920 ist trotz der am 1. März 1920 eingetretenen Verdoppelung der Tarife mit einem Betriebsabmangel von mehr als 15 Milliarden Mark zu rechnen. Zum Wohle des ganzen Volkes wie jedes einzelnen Beamten, Angestellten und Arbeiters des Reichs ist es unbedingt nötig, daß im Eisenbahnbetrieb möglichst bald das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben wieder hergestellt wird. Es ist daher Pflicht jedes einzelnen Angehörigen der Eisenbahnverwaltung, in seinem Teil die allergrößte Sparsamkeit zu üben, sowie mit allen Kräften und mit nachhaltigem zähem Willen in seinem Kreis darauf hinzuwirken, daß die Einnahmen möglichst erhöht und die Ausgaben, die nicht unmittelbar eine entsprechende Hebung der Wirtschaftlichkeit oder die Sicherheit des Betriebs bezwecken, in sämtlichen Zweigen des Dienstes rücksichtslos auf das den Verhältnissen entsprechende unumgänglich nötige Maß eingeschränkt werden. Bei allen Maßnahmen muß jeder sich vor Augen halten, daß unser Staatswesen verarmt ist und dazu unter dem wirtschaftlichen Druck des Friedensvertrags steht.

(2) Zur Prüfung aller Wege zur Wirtschaftlichkeit und der hierbei in Betracht kommenden Fragen ist bei der Eisenbahn-Generaldirektion ein Ausschuß gebildet, zu dem auch Vertreter der Beamten- und Arbeiterschaft gehören. Dieser Ausschuß bedarf der weitestgehenden Mithilfe aller Beamten und Arbeiter.

(3) Die Dienststellen haben alsbald in eine eingehende Prüfung aller Verhältnisse einzutreten, wozu die Vertrauensleute der Beamten und Betriebsräte heranzuziehen sind und zwar womöglich solche, die in dem Zweige oder an der Stelle, auf die sich die Prüfung bezieht, beschäftigt sind. Zur Erzielung guter Ergebnisse ist es dringend notwendig, die Beteiligten über die Notwendigkeit der Hebung der Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnwesens und ihre außerordentliche Bedeutung für die gesamte Volkswirtschaft gründlich aufzuklären.

(4) Bei der Prüfung kommt es darauf an, durch eine bis ins kleinste gehende Durchforschung sämtlicher Dienst- und Wirtschaftszweige alle Möglichkeiten zu ergründen, die eine Erschließung neuer und eine wirtschaftliche Ausgestaltung vorhandener Einnahmequellen, vor allem aber die Zurückführung des gesamten Kostenaufwands auf das unbedingt nötige Maß herbeizuführen geeignet sind. Jeder Beamte und Arbeiter muß in verständnisvoller und pflichtmäßiger Weise in seinem Teil hieran mitarbeiten. Bei der Beurteilung der Leistungen eines Beamten oder Arbeiters ist seine wirtschaftliche Betätigung von besonderer Bedeutung.

(5) Anträge und Anregungen sind von den Dienststellen an den genannten Ausschuß der Eisenbahn-Generaldirektion unter der Anschrift: „An den Sparausschuß der Eisenbahn-Generaldirektion" zu richten. Anregungen einzelner Beamter und Arbeiter sollen in der Regel ebenfalls durch Vermittlung der vorgesetzten Dienststelle dem Sparausschuß vorgelegt werden. Die Orts- und Bezirksstellen haben zu den Anträgen die zur Klärung erforderlichen Erhebungen anzustellen und sich bei der Vorlegung gutachtlich zu äußern. Für wertvolle Anregungen werden Belohnungen gewährt werden.

II. Im einzelnen wird folgendes hervorgehoben:

a) Schärfste Sicherung aller Einnahmen ist Pflicht des beteiligten Personals. Diesem Zweck dienen u. a. pünktlichste Fahrkartenprüfung; Sorge für Auflieferung von Gepäck, das sich nicht zur Mitnahme in die Personenwagen eignet, zur Abfertigung; Sorge für die Lösung von Fahrkarten für Hunde; peinlichste Frachtberechnung; sorgsame Einziehung aller Nebengebühren streng nach den Tarifen; Prüfung der Erhöhung der Mieten und Pachtzinse; gewinnreichere Verwertung von Räumen, Plätzen usw.; zeitgemäße Bemessung der Gebühren bei Leistungen für Dritte, bei der Abgabe von Stoffen (Gas, Wasser, Strom); restlose Sammlung und Verwertung der Altstoffe und Abfälle aller Art.

b) Alle Ausgaben müssen, soweit es die Sicherheit des Betriebs und die Hebung der Wirtschaftlichkeit zulassen, rücksichtslos eingeschränkt, die Nutzleistungen mit aller Macht erhöht werden.

1. (1) Im Bezirk der Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart ist der Stand des Personals von rd. 23100 Köpfen im Sommer 1914 auf rd. 34000 Köpfe im Sommer 1920, das ist um rd. 47% gestiegen, während die Betriebsleistungen in ungefähr der gleichen Zeit bei den Lokomotiv- und Triebwagenkilometern um 22,3%, von 31,3 Millionen auf 24,2 Millionen, und bei den Wagenachskilometern um 27,5%, von 629,9 Millionen auf 456,5 Millionen, gefallen sind. Alle Angehörigen der Eisenbahnverwaltung müssen, von treuester Pflichterfüllung beseelt, ihre ganze Kraft in den Dienst der Verwaltung stellen. Die Dienstzeit muß pünktlich eingehalten und ausgenützt werden. Es darf überall nur das zur Durchführung des Dienstes unbedingt erforderliche Personal vorhanden sein; dabei ist zu beachten, daß sich die Beamten, Angestellten und Arbeiter im Fall des dienstlichen Bedürfnisses auch Geschäften zu unterziehen haben, die im allgemeinen nicht zu ihrer Dienst- oder Geschäftsaufgabe gehören. Die einzelnen Geschäftsaufgaben sind hierauf genau nachzuprüfen; überzähliges Personal ist zur anderweitigen Verwendung zur Verfügung zu stellen. Neues Personal darf ohne Genehmigung der Eisenbahn-Generaldirektion nicht eingestellt werden, damit nach und nach wieder ein den bestehenden Verhältnissen angemessener Personalstand erreicht wird.

(2) Weiter ist auf die besten Arbeitsweisen, auf die Erzielung höchster Leistungen mit geringstem Aufwand hinzuwirken.

(3) Auch durch Vereinfachung des Geschäftsgangs und Unterlassung unnötigen Schreibwerks ist für Vermeidung unnötigen Aufwandes zu sorgen; namentlich die Stellen an demselben Ort haben so viel wie möglich persönlich zu verkehren. An Tagegeldern und Reisekosten ist weitgehend zu sparen; dies ist möglich durch Zusammenlegung der auswärtigen Geschäfte, durch Benützung der Fernsprecher u. a. In Krankheits- und Urlaubsfällen lassen sich Entschädigungen und Belohnungen für Stellvertretungen und Abordnungen vermeiden, wenn die Stellvertretung soweit möglich vom vorhandenen Personal besorgt wird.

(4) Endlich schütze jeder das Eigentum der Eisenbahnverwaltung und das ihr anvertraute Gut vor Verlusten, Beschädigungen und insbesondere vor widerrechtlichen Eingriffen!

(5) Im übrigen wird auf die besondere Verfügung über wirtschaftliche Gestaltung des Personalwesens verwiesen.

2. Im Betriebs- und Verkehrsdienst ist mitzuarbeiten z. B.:

an der wirtschaftlichen Gestaltung des Fahrplans hinsichtlich der zweckmäßigsten Geschwindigkeit der Züge, besonders der Güterzüge, der richtigen Bemessung der Fahrzeiten und Aufenthalte, der guten Ausnützung der Lokomotiven und des Begleitpersonals, der Einsparung von Zugkraft und Personal, z. B. durch Verringerung der Geschwindigkeiten;

an der richtigen Bemessung der Zahl der Güterzüge und Bedienungsfahrten, gehörigen Auslastung vorhandener Güterzüge, an der Vermeidung von Leerfahrten;

an der Erzielung von Ersparnissen durch: Einschränkung oder Aufhebung des Nachtdienstes auf Nebenstrecken, Ausschaltung von kleinen Stationen, Blockstellen usw., Schließung schwach befahrener Wegübergänge (ganz oder in den Früh- und Spätstunden), Anbringung von Drehkreuzen, durch Herabsetzung der Rangierleistungen infolge guter Zugbildung, durch Verwendung von Spillen usw. bei einfachen Verhältnissen, durch Heranbildung tüchtiger Rangierer, durch pünktliches vorsichtiges Arbeiten zur Vermeidung von Unfällen, durch zweckmäßige Gestaltung des Beförderungsdienstes zum Wegfall unnötiger Leistungen, durch Vermeidung unwirtschaftlicher Wagenläufe, auch bei Dienstgut, rascheste Entladung der Dienstgutsendungen, größte Sorgfalt im Ladedienst, schonende und wachsame Behandlung der Güter zur Vermeidung von Verlusten, Minderungen und Beschädigungen, genaue Beachtung der Tarifbestimmungen zur Hintanhaltung von

Schadenersatzansprüchen, durch wirtschaftliche Verwendung des Telegraphen.

3. (1) Bei der Beschaffung und Unterhaltung der Ausstattungsgegenstände ist stärkste Einschränkung geboten und nötig. Es dürfen nur die Aufwendungen gemacht werden, die zu geordneter Dienstbesorgung und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit unbedingt notwendig sind. Bevor Neuanschaffungen eingeleitet werden, ist zu versuchen, den Bedarf aus dem eigenen Vorrat oder aus dem der Nachbarbezirke zu decken. Weitgehende gemeinsame Benutzung ist unumgänglich. Für 1920 sind die wenigen noch verfügbaren Mittel nur noch für ganz dringende Fälle vorbehalten.

(2) Der Aufwand für die Betriebsstoffe ist nicht nur infolge Steigerung der Preise, sondern auch infolge sehr großen Mehrverbrauchs ungeheuer gestiegen. Hier können erhebliche Ersparnisse ohne jede Schädigung des Dienstes und ohne wesentliche Beeinträchtigung der Reisenden erzielt werden, wenn sämtliche Beteiligten, insbesondere die mit dem Verbrauch der Stoffe und der Wartung der Lokomotiven, Wagen, Heiz- und Beleuchtungseinrichtungen, Maschinen usw. unmittelbar betrauten Personen, der Sache entsprechende Fürsorge und Aufmerksamkeit angedeihen lassen.

(3) Der Verbrauch an Putzstoffen (Bürsten, Besen, Putztücher, Schmierseife usf.) ist, besonders seit diese Stoffe mehr als früher von der Bahn gestellt werden, ganz unverhältnismäßig stark angewachsen; dasselbe ist bei dem Bedarf an Brennstoffen, Beleuchtungsmitteln (Erdöl, Laternenöl, Carbid, Glühkörpern), sowie bei den Ölen und Glaswaren (Zylindern) festzustellen.

(4) Die Eisenbahn-Generaldirektion erwartet, daß von allen Beteiligten aufs äußerste gespart und jedem Mißbrauch nachdrücklich entgegengetreten wird. Die zur Nachprüfung des Verbrauchs dienenden Anordnungen sind in Erinnerung zu bringen.

(5) Bezüglich des Verbrauchs an Brennstoffen einschl. elektrischen Stroms und Gases wird auf die besonderen Verfügungen Bezug genommen. In den Zügen und Warteräumen genügt eine Wärme von 10—12° C, die Diensträume, Aufenthaltsräume, Schilderhäuser, Stellwerke usw. dürfen nicht, wie häufig wahrzunehmen ist, überheizt werden. Die Beleuchtung ist soweit irgendwie möglich einzuschränken; der Verbrauch an Gas und elektrischem Strom ist zur Ermöglichung der Prüfung täglich festzustellen, soweit das nach den vorhandenen Einrichtungen möglich ist. Es ist streng verboten, Erdöl oder Putzöl zum Feueranzünden und Erdöl als Putzöl zu verwenden; dies ist besonders von dem Lokomotivpersonal zu beachten.

(6) Die Bedarfslisten sind von den Bezirksstellen auf die Angemessenheit der Bestellungen schärfstens zu prüfen; zumal bei den derzeitigen Preisen ist größter Wert darauf zu legen, daß durch Beschränkung des Bedarfs auf das unumgänglich nötige Maß, sowie durch weitgehende Verwendung gebrauchter Stoffe, nötigenfalls nach entsprechender Bearbeitung die Neubeschaffungen und damit die Vorräte im ganzen verringert werden.

(7) Wegen des Sammelns der Alt- und Anfallstoffe wird an die ergangenen Verfügungen erinnert.

(8) Auf haushälterische Verwendung der Drucksachen, Schreib- und Zeichenstoffe, sowie auf Einschränkung der Bekanntmachungskosten durch kurze Fassung der Ausschreiben u. a. ist Bedacht zu nehmen.

(9) Beim Wasserverbrauch ist jeder Vergeudung, auch bei der Wagenreinigung, zu steuern. Das Wasserfassen der Lokomotiven ist womöglich an Orte mit besonders gutem Wasser und mit niederen Wasserzinsen zu verlegen.

4. (1) Bei den baulichen Anlagen, den Fahrzeugen, sowie den mechanischen und maschinellen Anlagen, muß wegen der Betriebssicherheit und um größere Aufwendungen in der Folgezeit zu vermeiden, auf ordnungsmäßige und rechtzeitige Instandhaltung größter Wert gelegt werden; auch zur Hebung der Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit sind Ausgaben zulässig. Dagegen müssen andere, nur wünschenswerte Unterhaltungsarbeiten, Ergänzungen und Erweiterungen unterbleiben; soweit solche in dem Haushaltplan vorgesehen sind, ist die Bedürfnisfrage erneut zu prüfen; sprechen nicht dringliche Gründe für die baldige Ausführung, so sind die Arbeiten zurückzustellen.

(2) Bei der Aufstellung der Jahresbauvoranschläge sind die Richtlinien des Erlasses vom 13. Oktober 1920 Nr. 44735 pünktlich zu beachten.

(3) Bei der Bahnunterhaltung soll nur gekrampt und gestopft werden, wenn hierfür ein offensichtliches Bedürfnis besteht.

(4) Der Verbrauch an Bau- und Oberbaustoffen ist möglichst einzuschränken; in den Voranschlägen darf der Bedarf nicht zu hoch bemessen werden. In den Magazinen dürfen, um nicht unnötig große Geldwerte festzulegen, nur Stoffe vorrätig gehalten werden, die unbedingt nötig sind. Es muß so sparsam wie möglich verfahren werden, insbesondere dürfen keine neuen Oberbaustoffe verwendet werden, wo taugliche gebrauchte vorhanden sind. Auf die Instandsetzung gebrauchter Stoffe ist größte Sorgfalt zu verwenden.

(5) Eine Eisenschwelle kostet zurzeit das mehrfache einer Holzschwelle; es ist deshalb eine ausgedehntere Verwendung von Holzschwellen anzustreben.

(6) Im laufenden Rechnungsjahr ist der Verbrauch an Kleineisen unerklärlich hoch; die Richtlinien des Erlasses vom 8. März 1920 Nr. 45173[19] werden wiederholt eingeschärft. Es ist nachgewiesenermaßen vorgekommen, daß einzelne Teile, z. B. Schrauben, beim Ein- oder Ausbauen nicht schonend und sachgemäß behandelt wurden, wodurch die Eisenbahnverwaltung geschädigt wird.

(7) Über die sparsame Bewirtschaftung der Oberbaustoffe wird noch besondere Verfügung ergehen.

(8) Obige Ausführungen gelten sinngemäß auch für die Werkstättenstoffe. Ein auffallend hoher durch die Verhältnisse nicht genügend begründeter Verbrauch hat sich gezeigt:

- bei sämtlichen Metallen (Blechen, Röhren, Draht, Stahl usw.),
- den kleinen Metallwaren (Schrauben, Muttern, Drahtstiften, Nieten, Splinten usw.),
- den von der Hauptmagazinverwaltung beschafften Werkzeugen und Geräten (Bohrern, Feilen, Sägen usw.),
- den Chemikalien (Borax, Salmiak, Salzsäure usw.),
- den Lacken, Farben und Firnissen (Terpentinöl, Leinölfirnis usw.),
- den Seilerwaren, Geweben und Putzstoffen (Hanfschläuchen, Schmierpolstern, Schmierdochten, Putzwolle und Pinseln),
- den Gummi- und Lederwaren.

(9) Metalle, Lacke, Farben usw., sowie Pinsel werden auch von den Baubehörden, bei denen in den letzten Jahren eigene Schmieden, Schreinereien usw. eingerichtet wurden, in verhältnismäßig großen Mengen verbraucht.

(10) Die Inspektionen haben alsbald geeignete Maßnahmen zur größten Sparsamkeit zu treffen und für strenge Überwachung des Verbrauchs zu sorgen. Der Jahresbedarf muß mit möglichster Sorgfalt berechnet werden, um unnötig große Vorräte oder Nachbestellungen, die in der Regel kostspielig sind, zu vermeiden. An die Anordnungen des Erlasses vom 7. August 1920 Nr. 78579 hierüber wird erinnert. Die Beschaffung von Stoffen über die eigene Zuständigkeit der Dienststellen hinaus ist verboten. Die bei den Hauptlagern erhältlichen Stoffe und Geräte sind von diesen Stellen zu beziehen und nicht selbst zu beschaffen.

(11) Altstoffe und Abfälle können besonders im Bahnunterhaltungs- und Werkstättendienst in großem Umfang wieder der Verwendung zugeführt werden. Diese Stoffe sind daher pünktlich zu sammeln; sodann ist sorgfältig zu prüfen, welche Altstoffe und Abfälle überhaupt als Schrott anzusehen sind, welche noch zweckmäßig unmittelbar oder nach Aufarbeitung wieder benutzt werden können. Die Vorstände der Bezirksstellen, sowie die Bahnmeister, Werkmeister und Werkführer haben peinlich hierauf zu achten; wo es zweckmäßig erscheint, sind geeignete Handwerker mit dem Durchsehen der Altstoffe zu beauftragen.

5. Im Kassen- und Rechnungsdienst ist größte Pünktlichkeit geboten, die Prüfung (Kontrolle) hat jeweils unverzüglich einzusetzen und ist in der vorgeschriebenen Weise scharf zu handhaben. Alle Umständlichkeiten und unnötigen Zutaten sind wegzulassen. Durch Vorhalten eines mäßigen Kassenbestandes und durch rechtzeitige Geldlieferung ist zu einem geordneten schleunigen Geldumlauf beizutragen. Beim Geldempfang ist auf falsches Papiergeld (besonders im Betrag von 50 und 100 ℳ) ein wachsames Auge zu richten, unbrauchbare Noten sind aus dem Verkehr zu ziehen. Entdeckte Unregelmäßigkeiten sind zu verfolgen, größere der höheren Dienststelle sofort anzuzeigen.

III. (1) Die Eisenbahn-Generaldirektion vertraut, daß das gesamte Personal in verständigem Zusammenarbeiten miteinander und mit der Verwaltung hilft, um aus dem Eisenbahnbetrieb so schnell wie möglich wieder ein wirtschaftliches Unternehmen zu schaffen, das nach Art. 92 der Verfassung des Deutschen Reiches seine Ausgaben einschl. Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschuld selbst bestreiten kann.

(2) Jeder Angehörige der Eisenbahnverwaltung nimmt auf diese Weise sein eigenes Wohl wahr; er sichert hierdurch seine Lebensstellung.

IV. Diese Verfügung ist allen Beamten, Angestellten und Arbeitern zur Kenntnis zu bringen; weitere Abdrucke sind den Vertrauensleuten der Beamten und den Betriebsräten zuzustellen.

Außerdem ist ein Abdruck der Verfügung zur Wirtschaftsordnung zu legen. Die weiter nötigen Abdrucke sind bei der Hauptkanzlei der Eisenbahn-Generaldirektion anzufordern."

— **Wagengestellung und Kaliindustrie.** Die „D. Allg. Ztg." schreibt: Aus einer von dem Abgeordneten Albrecht an die Reichsregierung gerichteten Anfrage geht hervor, daß sich die Kaliindustrie in einer schweren Absatzkrise befindet. Dabei ist die Gestellung von Eisenbahnwagen so mangelhaft, daß nicht einmal die geringen Aufträge zum Versand gelangen können. G-Wagen werden wegen der Kartoffeltransporte fast überhaupt nicht gestellt und in O-Wagen darf nur nach dem Ruhrgebiet und den Binnenhäfen verladen werden. Dem Vernehmen nach liegt der Hauptgrund für den Wagenmangel darin, daß die mit Kohlen beladenen Wagen, welche nach Frankreich und Polen gehen, von dort nicht fristgemäß zurückkommen. Bei längerem Anhalten eines derartigen Wagenmangels würden Betriebseinschränkungen und Arbeiterentlassungen, welche schon jetzt wegen der Absatzstockung kaum vermeidbar erscheinen, sicher eintreten.

— **Die Bäder und Kurorte im besetzten Gebiet.** Auf der Tagung des Bundes Deutscher Verkehrs-Vereine, die kürzlich in Karlsruhe stattfand, hielt Kurdirektor Rütten-Neuenahr einen Vortrag über den Besuch der Bäder, Kur- und Erholungsorte im besetzten Gebiet. Er richtete nach der soeben erschienenen neuesten Nummer des „Deutschen Verkehr" folgende dringende Mahnung an die Bewohner der unbesetzten Gebiete und Länder: Es ist leider eine Tatsache, daß infolge der Besetzung die Fremdenverkehrszentren des Rheinlandes von den Bewohnern des unbesetzten Gebietes Deutschlands in starkem Maße gemieden worden sind. Der diesjährige Besuch erreicht nicht ein Drittel des normalen und die fehlenden zwei Drittel entfallen auf das unbesetzte Deutschland. Die Folge hiervon ist, daß sowohl die Städte und Gemeinden als auch die einzelnen gewerbetreibenden Bewohner dieser Gemeinwesen in große wirtschaftliche Bedrängnis geraten sind. Eine Entschließung der Versammlung stellt diese bedauerlichen Tatsachen fest und schließt folgendermaßen: „Zur Abwendung des sonst unvermeidlichen Zusammenbruchs der rheinischen Verkehrszentren und ihrer Bewohner richtet die Hauptversammlung des Bundes Deutscher Verkehrs-Vereine an die Bewohner des unbesetzten Gebietes Deutschlands die dringende Bitte: Vergeßt die Rheinlande und die dort wohnenden deutschen Brüder nicht, besucht wie früher, so auch in Zukunft den deutschen Rhein mit seinen Heilquellen, Bädern, Kurorten und Sommerfrischen, zur eigenen Freude, Gesundung und Erholung und zur Errettung der Gemeinwesen und ihrer Bewohner vor dem wirtschaftlichen Zusammenbruch und dem Elend!"

— **Beamtenakademie und Beamtenhochschulkurse.** Für Dresden ist die Gründung einer Beamtenakademie beschlossen worden, die eine reine Fachhochschule sein und nicht mit der Volkshochschule irgendwie in Wettbewerb treten soll. Die Leitung der Studienangelegenheiten hat die Gehe-Stiftung mit Prof. Dr. Schanz an der Spitze übernommen. Die Verwaltungsgeschäfte erledigt die Beamtenschaft ehrenamtlich. Die Lehrräume sind mit Genehmigung des Kultusministeriums von der Technischen Hochschule zur Verfügung gestellt worden. — Die auf Betreiben der Ortsgruppe Leipzig des Deutschen Beamtenbundes bei der Universität daselbst eingerichteten Beamtenhochschulkurse sollen Beamte ohne Hochschulbildung, aber mit einer in praktischer Arbeit und Erfahrung erworbenen Sachkenntnis so umfassend fortbilden, daß sie die Prüfungen für die höheren Laufbahnen abzulegen imstande sind. In Rücksicht auf besondere Bedürfnisse der Beamtenschaft sind allgemeine Lehrgänge, Sonderlehrgänge und Vortragsreihen in Aussicht genommen. Nach Ablauf von 4 oder 6 Semestern wird den Hörern die Ablegung einer Diplomprüfung ermöglicht, die zur Ablegung der Fachprüfung berechtigen bzw. den Nachweis eines bestimmten Hochschulstudiums erbringen soll.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Preußen-Hessen sind ernannt: der Regierungs- und Baurat Wilhelm Bergmann in Köln zum Oberregierungsbaurat und die Regierungsbauführer des Eisenbahn- und Straßenbaufaches Friedrich Steinhagen aus Schwerin (Meckl.) und Kurt Brzozowski aus Berlin zu Regierungsbaumeistern. Der Regierungs- und Baurat Schmelzer in Berlin ist mit der Wahrnehmung der Geschäfte eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion Berlin beauftragt. — Versetzt sind: die Regierungsräte Silberkuhl, bisher in Magdeburg, zur Direktion der Saarbahnen nach Saarbrücken und Dr. jur. Ditmar, bisher in Königsberg (Pr.), als Mitglied des Eisenbahn-Zentralamts nach Berlin, die Regierungs- und Bauräte Christ, bisher in Köln, nach Siegen als Vorstand eines Werkstättenamtes bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst und Rintelen, bisher in Stendal, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Köln, der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Daus, bisher in Mainz, als Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung nach Gütersloh, die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Opificius, bisher in Siegen, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Glogau, Lamertz, bisher in Heidelberg, nach Köln als Vorstand (auftrw.) eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte Köln-Nippes, und Dette, bisher in Dortmund, nach Saarbrücken zur Eisenbahn-Hauptwerkstätte Saarbrücken-Burbach, die Regierungsassessoren Wenzel, bisher in Breslau, zur Eisenbahndirektion nach Königsberg (Pr.) und Dr. jur. Rau, bisher in Breslau, zur Eisenbahndirektion nach Berlin. — Einberufen zur Beschäftigung im Reichseisenbahndienst sind: der Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbaufaches Johannes Augustin bei der Eisenbahndirektion in Essen, und der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Kurt Schulz bei der Eisenbahndirektion in Berlin.

Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Sachsen ist der Bürovorstand und Vorstand des Personalbüros der Eisenbahn-Generaldirektion in Dresden, Eisenbahndirektor Härtel zum Regierungsamtmann ernannt.

Österreich.

— **Dienstanweisung des Staatssekretärs für Verkehrswesen zum Inkrafttreten des neuen Bundes-Verfassungsgesetzes.** „Die konstituierende Nationalversammlung hat am letzten Tage ihrer Wirksamkeit das Bundes-Verfassungsgesetz sowie das Verfassungsgesetz betreffend den Übergang zur bundesstaatlichen Verfassung zum Beschlusse erhoben. Hiermit ist nach reiflicher Vorbereitung unter Mitwirkung der politischen Parteien und der Länder, die namentlich auf den Länderkonferenzen in Salzburg und Linz ihren Wünschen über den Inhalt der Verfassung bestimmenden Ausdruck gegeben haben, das Verfassungswerk beendet, wodurch die Republik Österreich zu einem Bundes-Freistaat und die einzelnen Gliedstaaten, in Sonderheit der gewählten beziehungsweise ernannten Staatengemeinschaft werden. Dem Gedanken des Bundesstaates, der in diesem unseren Verfassungswerke in vorbildlicher Weise verwirklicht ist, entspricht ein auf freiwillige Anerkennung der beiderseitigen Interessensphären abzielendes, einvernehmliches Zusammenarbeiten zwischen Bund und Gliedstaaten in Sonderheit der gewählten beziehungsweise ernannten Träger der staatlichen Gewalten.

Ich erwarte daher mit Zuversicht, daß alle Organe der staatlichen Verkehrsverwaltung, die insgesamt Bundesangestellte werden, bei voller Wahrung der Bundesinteressen den Landesregierungen und deren Organen die volle Unterstützung und jedes zulässige Entgegenkommen leisten werden, um ein dauerndes gedeihliches und vertrauensvolles Zusammenwirken zu erzielen.

Wie Sie bereits aus der Verlautbarung im Staatsgesetzblatte entnommen haben, tritt der Großteil der Bestimmungen der Bundesverfassung — von gewissen im Artikel 151 des Bundes-Verfassungsgesetzes und im § 42 des Übergangsgesetzes bezeichneten Fällen abgesehen — mit dem Tage des ersten Zusammentrittes des Nationalrates, somit am 10. November 1920, in Kraft.

Auf Grund der Bestimmungen der Art. 69 und 77 des Bundes-Verfassungsgesetzes vom 1. Oktober 1920, St. G. Bl. Nr. 450, und des § 26 des Verfassungsgesetzes vom 1. Oktober 1920, St. G. Bl. Nr. 451, betreffend den Übergang zur bundesstaatlichen Verfassung sind vom Tage des der ersten Sitzung des neugewählten Nationalrates, ausschließlich nur mehr folgende Neubenennungen anzuwenden:

An Stelle des bisherigen Titels ‚Staatssekretär für Verkehrswesen' tritt ‚Bundesminister für Verkehrswesen' und an Stelle der Bezeichnung ‚Staatsamt für Verkehrswesen' tritt ‚Bundesministerium für Verkehrswesen'.

Alle dem mir anvertrauten Bundesministerium unterstehenden Behörden, Ämter und Dienststellen, deren amtliche Bezeichnung bis auf weiteres keine Änderung erfährt, gehen mit obigem Termine als Bundesbehörden, Bundesämter und Bundesdienststellen an den Bund über, und alle Angestellten werden Bundesangestellte."

— **Fallenlassen des Planes einer Wiener Untergrundbahn.** Das im Wiener Rathaus seit vielen Jahren untergebracht gewesene Amt zum Studium und zur Vorbereitung des Baues der Wiener Untergrundbahnen wird aufgelöst. Damit wird auch äußerlich zum Ausdruck gebracht, daß die Gemeinde Wien darauf verzichtet hat, die Untergrundbahnen auszuführen. Der Plan der Wiener Unterpflasterbahn blickt auf

eine lange Leidensgeschichte zurück. Dadurch, daß Staat und Stadt getrennte Wege gingen, blieb diese lebenswichtige Frage immer wieder nach einem kurzem Anlauf zu ihrer Lösung stecken. Ausländische Kapitalsgruppen, die der Durchführung dieses Unternehmens näher treten wollten, verloren schließlich infolge der Schwierigkeiten, denen sie begegneten, jedes Interesse und zogen sich zurück. Während des Krieges ruhten alle Arbeiten. Die ungeheure Verteuerung von Baustoffen und von Arbeitskräften, die traurige geldliche Lage der Stadt ließen es jetzt für unmöglich erscheinen, aus eigenen Mitteln in naher Zeit an den Bau der Untergrundbahnen zu schreiten. Mit dem Fallenlassen deses Planes müssen vorläufig auch die Pläne zur Schaffung von Siedlungen im weiteren Umkreise der Stadt zurückgestellt werden.

— **Der neue Bahnhof in Gmünd.** Am 21. Oktober d. J. wurde die im Gmündner Barackenlager, somit auf österreichischem Gebiete liegende, neuerrichtete Ortsgüterdienstanlage dem allgemeinen Verkehr übergeben. Diese Anlage ist selbständiges Bahnstationsamt, führt die Bezeichnung „Gmünd Stadt“ und ist mit den Abfertigungsbefugnissen für den gesamten Eil- und Frachtgüterverkehr, d. i. Stückgut und Wagenladungen, ausnahmlich Möbelwagen, ausgestattet. Für Gmünd Stadt gelten bis auf weiteres die für die Station Gmünd-Staatsbahnhof vorgesehenen Tarife, und zwar für Sendungen von Gmünd-Stadt Richtung Wien oder umgekehrt ohne jeden weiteren Zuschlag. Für Sendungen von Gmünd-Stadt nach Gmünd-Staatsbahnhof und darüber hinaus sowie umgekehrt sind neben den Tarifen für Gmünd-Staatsbahnhof noch die im Gütertarif der österreichischen Staatsbahnen, Teil II, Abschnitt IX A—c, wie bei räumlich getrennten Magazinen innerhalb desselben Bahnhofes vorgesehenen Gebühren einzuheben. Am 1. November d. J. ist ferner die in der Haltestelle Gmünd-Stadt neuerrichtete und dem Bahnstationsamte Gmünd-Stadt unterstellte Personendienstanlage mit der Bezeichnung „Gmünd-Stadt Personenbahnhof“ dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Sie ist mit den Abfertigungsbefugnissen für den gesamten Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr sowie für den Eilstückgutverkehr mit der Beschränkung des Höchstgewichts von 100 kg für das einzelne Stück ausgestattet. Für die Personendienstanlage gelten bis auf weiteres gleichfalls die Tarife für Gmünd-Staatsbahnhof.

— **Gefahr des Zugrundegehens der Einrichtungen der Wiener Stadtbahn.** Zu dem fortgesetzten Stillstande auf der Wiener Stadtbahn wird aus Fachkreisen geschrieben: Die Wiederaufnahme des Verkehrs auf der Stadtbahn ist zum größten Teile wegen der mangelnden Kohle nicht möglich. Es fehlen aber auch die notwendigen Lokomotiven, die beim Zusammenbruche in Galizien geblieben sind und heute Polen gehören. Inzwischen besteht die Gefahr, daß das Stadtbahnnetz, das sehr erhebliche Investitionswerte darstellt, zugrunde geht. Da die Stadtbahn schon seit Jahren außer Betrieb ist, muß nicht nur der Oberbau unter der damit naturgemäß verbundenen Vernachlässigung leiden, sondern auch alle anderen Einrichtungen in den Bahnhöfen und Haltestellen leiden darunter, daß sie nicht im Gebrauche sind. Die Stadt Wien hat die Übernahme der Stadtbahn in das Gemeindeeigentum abgelehnt, für die Staatsbahnen aber ist der Betrieb nicht einträglich genug, obschon die Stadtbahn gerade in der jetzigen Zeit einem wirklichen Bedürfnisse entsprechen würde. Der Betrieb müßte so eingerichtet werden, daß er den mit den Fernzügen und auch mit den Lokalzügen ankommenden Reisenden die Möglichkeit bieten würde, in die Bezirke zu gelangen und ihr Reisegepäck, das sie auf der Straßenbahn nicht unterbringen können, mit sich zu führen. Aber auch viele Personen, die mit Körben, Butten und sonstigen Gepäckarten aus der Umgebung nach Wien kommen, würden mit der Stadtbahn leicht bis zur Markthalle fahren können. Angesichts der teueren Fuhrwerkspreise würde ein Gepäckzuschlag auf der Stadtbahn sehr gern bezahlt werden, namentlich wenn der Personenfahrpreis nicht mehr als zwei Kronen betragen würde. Dieser Personenfahrpreis würde überdies auch die Benutzung der Stadtbahn wesentlich heben.

— **Verlangen der Ententekommission nach Rückgabe von Mietwagen.** Auf Veranlassung der Ententekommission sind in den neu entstandenen Staaten Schritte unternommen worden, die einerseits die Feststellung des Fahrparkes bezweckten, anderseits die dortigen Regierungen veranlassen sollten, daß Leihwagen, die sich aus der Zeit vor dem Kriege dort befinden, den Eigentümern zurückgestellt oder allfalls wieder gemietet werden. Unter diesen Umständen haben auch einzelne dieser Staaten mit der Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft Verhandlungen wegen Anmietung der auf ihrem Gebiete befindlichen Wagen geführt. Es hat sich bei dieser Gelegenheit gezeigt, daß sich in den neuen Staaten doch wesentlich mehr Wagen befinden, als früher angenommen worden ist, so daß die Verluste am Fahrparke, die durch die Wirren des Krieges sehr bedeutend geschätzt worden sind, auf ein bescheidenes Maß herabgesetzt wurden. Infolge dieser Anordnung der Ententekommission haben einzelne Staaten mit der Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft Mietverträge auf mehrere Jahre abgeschlossen, wobei die Miete in fremder Währung zu entrichten sein wird. Außerdem laufen Verhandlungen wegen Rückgabe der in den Neustaaten befindlichen hochwertigen Kesselwagen.

— **Verband der österreichischen Lokal- und Kleinbahnen.** An Stelle des verstorbenen Präsidenten Dr. Pattai wurde der Direktor der städtischen Straßenbahnen Ingenieur Spängler zum Präsidenten gewählt; Vizepräsidenten sind Regierungsrat Dr. Bing und Direktor Ingenieur Podhajsky.

— **Einführung von Hotelnachweisen auf den Wiener Bahnhöfen.** Es ist ein vielfach beklagter Übelstand, daß die in den Abendstunden in Wien ankommenden Reisenden oft vergeblich stundenlang von einem Hotel zum andern irren müssen, ohne eine Unterkunft zu finden. Zur Behebung dieses Mißstandes hat das Staatsamt für Verkehrswesen angeregt, bei den Abfertigungsstellen des Rollfuhrdienstes auf den Wiener Bahnhöfen Verzeichnisse der hauptsächlich für den internationalen Verkehr in Betracht kommenden Hotels aufzulegen. Den Leitungen dieser Hotels würde dann die Aufgabe zufallen, täglich bekanntzugeben, ob und wieviele Zimmer frei sind. Gegen Lösung einer Auskunftsmarke, für die ein kleiner Betrag eingehoben wird, soll dann den Reisenden die gewünschte Auskunft gegeben werden. Behufs Beratung der Einzelheiten für die Durchführung dieser Anregung findet im Staatsamt für Verkehrswesen in den nächsten Tagen eine Besprechung mit den berufenen Fachkreisen statt.

— **Personalnachrichten.** Anläßlich der Übernahme in den dauernden Ruhestand wurde verliehen: dem mit dem Titel eines Oberbaurates bekleideten Zentralinspektor der österreichischen Staatsbahnen Ing. Rudolf Jaußner der Titel eines Hofrates und dem Oberstaatsbahnrate Ing. Franz Hölzl der Titel eines Regierungsrates, beiden mit Nachsicht der Taxe. Weiter wurde taxfrei verliehen: dem Oberstaatsbahnrate im Staatsamte für Verkehrswesen Rudolf Mitterer der Titel eines Oberbaurates, dem Oberstaatsbahnrate im Staatsamte für Verkehrswesen Ing. Alois Steiger der Titel eines Regierungsrates und dem Chefarztstellvertreter der Nordbahndirektion Dr. Moritz Mergler der Titel eines Medizinalrates.

Ungarn.

— **Eröffnung der Dampfschiffahrt und des Güterverkehrs mit den Balkanstaaten.** Kürzlich wurden zwischen der ungarischen und südslawischen Regierung Verhandlungen gepflogen, welche die Einführung des Schnellzugverkehrs auf der Strecke Budapest-Belgrad betrafen. Nach einer amtlichen Verlautbarung wird auf dieser Strecke der Schnellzugverkehr demnächst durchgeführt werden, und auch die Schiffahrt mit ungarischen Dampfern bis Mohács vor sich gehen. Mit der Eröffnung des Eisenbahn- und Schiffahrtverkehrs wird auch der Balkanverkehr beginnen, der auf Grund der Verhandlungen neue Verkehrsverbindungen bedienen wird. Die Strecke Budapest-Belgrad-Saloniki-Üsküb wird im neuen Fahrplan in den Vordergrund treten. Der Güterverkehr zwischen Ungarn, Südslawien und Bulgarien wird ebenfalls in den nächsten Tagen beginnen.

— **Ungarns Übergangsstationen.** Dem Übergangsverkehr mit den Eisenbahnen der Nachbarstaaten dienen auf ungarischem Gebiete folgende Stationen: 1. im Verkehr mit der Tschechoslowakei: Bánréve, Drégelypalánk, Hidasnémeti, Komárom, Salgótarján, Satoraljaujhely, Szob, Záhony, Ipolytarnócz, Köpcsény, Oroszvár und Tornanádaska;

2. im Verkehre mit Südslawien: Abaliget, Gyékényes, Röszke, Szeged, Dávidháza, Jánoshalma, Magyarcsanád, Rédics, Somogytarnócza;

3. im Verkehre mit Rumänien: Biharkeresztes, Kétegyháza, Kötegyán, Nyirábrány, Battonya, Csenger, Elek, Gacsaly, Körösszakál, Nagykereki, Solymosmajor, Tiborszállás;

5. Im Verkehre mit Österreich: Bruck-Királyhida, Lajtaujfalu, Lajtaszentmiklós und Gyanafalva.

— **Allmähliche Verbesserung der Verkehrslage.** Auf den Bahnhöfen machte sich die Wiederinstandsetzung des rollenden Eisenbahnmaterials, das seit geraumer Zeit die Gleise verstopfte, bereits vorteilhaft bemerkbar. Es besteht die Aussicht, die Lokomotiven noch im Laufe dieses Jahres dem Verkehre zuzuführen. Zu diesem Zwecke wird in den staatliche

Werkstätten, trotz des erheblichen Kohlenmangels, an der Ausbesserung der abgenutzten Lokomotiven und Wagen emsig gearbeitet. Das Akkordverfahren hat sich, obwohl es dem heftigsten Widerstand der Gewerkschaften und eines Teils der Arbeiter begegnete, vorzüglich bewährt.

Niederlande.

— **Staatseisenbahngesellschaft und Holländische Eisenbahngesellschaft.** In einigen Wochen wird eine sehr wichtige Änderung der Verhältnisse zwischen dem Staat und den Eisenbahngesellschaften einer außerordentlichen Versammlung der Aktieninhaber unterbreitet werden. Die Änderung steht im Zusammenhang mit der seit 1914 geänderten wirtschaftlichen Lage. Wie bekannt, besteht seit 1. Januar 1917 eine Interessengemeinschaft zwischen den beiden Gesellschaften. Das Aktienkapital der Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staatseisenbahnen (S S) beträgt 18 000 000 Gulden, das der Holländischen Eisenbahngesellschaft (H S M) 22 500 000 Gulden, beide verteilt in auf den Inhaber ausgestellte Aktien. Mithin wird der gemeinschaftliche Gewinn jährlich nach Maßgabe von vier Neuntel (S S) und fünf Neuntel (H S M) verteilt.

Jetzt wird beantragt, das Aktienkapital der S S bis auf 40 000 000 Gulden und das der H S M bis auf 50 000 000 Gulden zu erhöhen, so daß das Verhältnis vier Neuntel zu fünf Neuntel gewahrt bleibt. Die neuen Aktien (Namensaktien) werden durch den Staat übernommen. Der Staat gewährleistet den beiden Gesellschaften eine Dividende von 5 % für die auf den Inhaber ausgestellten Aktien.

Die nachfolgenden Änderungen der bestehenden Vertragsverhältnisse hängen mit dieser finanziellen Beteiligung des Staates zusammen. Die Gesellschaften verpflichten sich, den Betrieb von Neben- und Kleinbahnen zu übernehmen, insoweit diese an ihre Bahnen anschließen und die Regierung der Königin ihr den Betrieb übertragen will. Bisher beschränkte sich diese Verpflichtung auf Hauptbahnen. Die für solche Bahnen jährlich zu zahlende Pacht wird nach gemeinschaftlicher Beratung festgestellt, nach Maßgabe der durch den Staat für diese Bahnen verwendeten Kapitalien. Die Gesellschaften sind nicht befugt, ohne vorherige Genehmigung der Regierung den Betrieb oder die Gründung von Unternehmungen zu übernehmen, welche die Beförderung von Personen und Gütern beabsichtigen. Dasselbe gilt für die Teilnahme an solchen Unternehmungen. Alle Tarife und Abänderungen von Tarifen sind der Genehmigung des Ministers unterworfen. Erweiterungs- und Änderungsbauten auf den Eisenbahnen dürfen nur mit Einverständnis des Ministers vorgenommen werden. Das Betriebsübereinkommen kann seitens der Gesellschaften nicht gekündigt werden.

Vom jährlichen Gewinn werden die auf den Inhaber ausgestellten Aktien im voraus 5 % erhalten, dann bekommt der Staat 1 % desselben Kapitals. Ist der Gewinn noch größer, so teilen Staat und Gesellschaften zu gleichen Teilen, bis die Gesellschaften 6½ % für die auf den Inhaber ausgestellten Aktien erhalten. Vom Rest bekommt der Staat vier Fünftel, die Gesellschaften sechs Fünftel. Eine etwaige Verstaatlichung soll nach dem Bilanzwert vorgenommen werden. Die auf den Inhaber ausgestellten Aktien erhalten dann etwa 135 % des Nennwertes bei S S, 115 % bei H S M. Findet die Verstaatlichung vor dem 1. Januar 1931 nicht statt, so zahlt der Staat am 2. Januar 1931 auf die Verstaatlichungskaufsumme an S S etwa 35 %, an H S M etwa 15 % der auf den Inhaber ausgestellten Aktien. Dieser Mehrwert der Aktien hängt mit dem Stand der jetzigen Reserven zusammen. Die Zahl der Mitglieder des Aufsichtsrates wird für beide Gesellschaften auf 11 beschränkt (jetzt 25), von denen 6 vom Minister und 5 von der Generalversammlung der auf den Inhaber ausgestellten Aktien ernannt werden. Für jeden wird auch ein Stellvertreter ernannt. Von den letztgenannten 5 Mitgliedern scheidet jedes Jahr ein Mitglied aus.

Nach Genehmigung dieses Antrages durch die Generalversammlung der Aktionäre wird die Volksvertretung noch darüber entscheiden müssen. Die Aktien sind auf der Börse inzwischen in zwei Tagen schon um etwa 10 % hinaufgegangen.

Uebrige europäische Länder.

— **Eisenbahnbauten in Norwegen.** Folgende Eisenbahnen befinden sich in Norwegen im Bau, oder es ist ihre Ausführung beschlossen:

1. Dovrebahn. Stören—Dombaas, 158 km. Dieser Teil der Stambahn Kristiania—Drontheim (553 km) wurde schon 1908 für Vollspur beschlossen mit Schienen von 35 kg/m Gewicht und einem kleinsten Krümmungshalbmesser von 300 m. Die Zuggeschwindigkeit in der Wagrechten soll 90 km/St. werden, und es soll die ganze Reisezeit Kristiania—Drontheim 12 Stunden dauern. Der Bau der Dovrebahn hat große Geländeschwierigkeiten zu überwinden. Der größte Tunnel wird 1450 m lang, der nächstgrößte 1000 m. Der höchste Punkt der Bahn liegt 1025 m ü. d. M. Die größte Steigung ist 18 ‰. Die Bahn dürfte noch in diesem Jahre eröffnet werden.

2. Romdalsbahn (114 km). Diese Bahn bietet ebenfalls besonders große Geländeschwierigkeiten. Sie soll einen völlig neuen Bezirk, Romdals Amt, der eigentlich nur aus Fjorden und Inseln besteht, dem Verkehr eröffnen. Die Arbeiten begannen 1912, sind aber vorderhand erst zu 40 % ausgeführt. Die Kosten waren ursprünglich auf 7,8 Millionen Kronen berechnet, werden aber jetzt auf 40 Millionen geschätzt.

3. Nordlandsbahn (131 km). Obgleich der Bahnbau schon 1908 vom Storthing beschlossen wurde, ist man über vorbereitende und Einebnungsarbeiten noch nicht hinausgekommen.

4. Voss-Eide-Hardanger (28 km). Der Bau der Bahn wurde 1919 beschlossen.

5. Flaamsbahn (20 km). Der Bahnbau wurde 1916 beschlossen; da die Baukosten sich aber nunmehr so hoch stellen, daß die Bahn zu den teuersten in der Welt gehören dürfte, steht es in Frage, ob nicht das Storthing seinen Beschluß wieder aufhebt.

6. Sörlandsbahn (150 km). Der erste Teil der Bahn wurde am 11. Februar 1920 dem Verkehr übergeben. Man erwartet die Eröffnung der ganzen Bahn für 1924.

7. Numedalsbahn (165 km). Die Bahn wird als Privatbahn gebaut, um eine Verbindung mit dem Kraftwerk Nore zu schaffen.

8. Skotterud-Mysenbahn. Eine Privatbahn, die für Güterverkehr, insbesondere Holzbeförderung, gebaut wird. 25 km sind schon fertig. Dr. S.

— **Wasserkraftausbau in Südtirol.** Aus Meran wird gemeldet: Die Wasserkräfte der Boite samt deren Zuflüssen sollen der Erzeugung elektrischer Kraft zugeführt werden. In den Städten Venedig, Treviso, Belluno plant man die Errichtung großartiger Werke, indem man die Gewinnungsmöglichkeit von 135 000 Pferdekräften erhofft.

— **Elektrisierung der italienischen Eisenbahnen.** Wie wir der „Wirtschaft" entnehmen, ist Mitte Oktober der Betrieb der elektrischen Personenzüge auf der Strecke Turin-Bussoleno eröffnet worden, womit die Elektrisierung der ganzen Strecke Turin-Modena in einer Länge von 105 km beendet ist. Die elektrischen Züge werden mit einer Schnelligkeit von 75 km in der Stunde, zum Teil auch mit einer solchen von 100 km fahren.

— **Das drahtlose Telegraphennetz des britischen Reiches.** Die Direktion der Marconis Wireless Telegraph Co. macht in einem kürzlich ausgegebenen Schriftchen nähere Mitteilungen über ihren Vorschlag eines Netzes drahtloser Verbindungen über das ganze britische Reich hin, so wie er dem Imperial Wireless Subkommitte vorgelegt worden ist. Der Plan behandelt Haupt- und Nebenlinien, durch die England instandgesetzt werden soll, drahtlose Meldungen von jeder Kante des britischen Reiches aufzunehmen und zu erreichen, daß jeder Teil des Reiches mit jedem entsprechend ausgerüsteten Schiff in Verbindung treten kann, wo sich dieses auch etwa zwischen dem 60. Grad nördlicher und dem 50. Grad südlicher Breite auf See befinden mag. Es werden folgende Haupt- und Nebenlinien vorgeschlagen: 1. von England nach Indien, von da nach Singapore, Australien und Neu-Seeland mit einer Abzweigung von Singapore nach Hongkong; 2. von England nach Ägypten, von da nach Ost- und Südafrika, nach Indien, Singapore usw.; 3. von England nach Westafrika und von da nach Südafrika und nach Südamerika; 4. von England zu den Westindischen Inseln; 5. von England nach Montreal und von da nach Vancouver; 6. von Australien nach Vancouver. So wie der Plan entworfen ist, würde er 26 Hauptstationen (wovon 5 in England) enthalten. Die Gesellschaft schlägt als Rechnungsgrundlage für den Personalstand vor: 30 Hauptstationen, 50 Unterstationen, für diese 100 größere Nebenstationen für Ortsverkehr und 200 kleine Ortsstationen. Man hat berechnet, daß diese Stationen ein Personal von 17 200 Beamten, eingerechnet 2240 Ingenieure verschiedener Grade, über 9000 Telegraphisten, 1290 Arbeiter und 2500 Beihilfen erfordern. Man geht davon aus, daß alle, mit Ausnahme eingeborener Diener, Köche usf., britische Untertanen sein müssen, alle Weiße, einer See- oder Landmilitärreserve angehörig, zu sofortiger Mobilisierung bereit,

wobei sie aber während der Mobilisierung von ihrem Posten nicht entfernt werden dürfen.

Die Gesellschaft erbietet sich, auf eigene Rechnung ein vollständig und zureichendes Netz britischer radiotelegraphischer Verbindungen anzulegen, zu unterhalten und zu betreiben. Sie will jährlich 25% von den Reinerträgen der Stationen an das Finanzdepartement des Staates entrichten; in dessen Gebiet sich die Station befindet. Nach 30 Jahren, von der Inbetriebnahme gerechnet, wird die Station auf Wunsch Eigentum des beteiligten Staates ohne irgendwelche Bezahlung. Die Regierungen sollen das Recht haben, die Stationen jederzeit zu übernehmen, wenn sie den von der Gesellschaft buchmäßig festgestellten Wert vergüten unter Zurechnung der bei der Anlage aufgewendeten Summe, und wenn sie der Gesellschaft 10% der Gesamteinnahmen für den Rest der 30 Jahre bezahlen. Die Regierung soll das Recht haben, die Stationen bei jeder Gelegenheit, wo Kriegs- oder andere nationale Lebensinteressen auf dem Spiele stehen, zu kontrollieren und dieser Kontrolle durch wiederkehrende Revisionen vorzuarbeiten. Dagegen soll der betreffende Staat für die 30 Jahre alle Konzessionen erteilen und bei der Grunderwerbung alle Unterstützung (nötigenfalls durch Enteignung) leisten; die Stationen sollen, Notfälle ausgenommen, zu keinem anderen Zwecke, als dem, für den sie gebaut sind, benutzt werden; die Gesellschaft soll das Recht haben, soweit möglich, das Netz auch in fremde Länder und unter Bedingungen, die sich kommerziell als vorteilhaft erweisen, auszudehnen, unter der Voraussetzung, daß der britische Verkehr vor dem ausländischen allezeit den Vortritt hat; der beteiligte Staat soll sich passende internationale Wellenlängen zu den Stationen, die dem Netz angehören, ausbedingen und soll darauf sehen, daß Stationen, die anderen Gesellschaften angehören, nur wissenschaftlich gestaltete Vorrichtungen gebrauchen dürfen und keine Wellenlängen, die mit dem britischen Netz in Widerspruch stehen. Die Gesellschaft ist auch bereit, Stationen für die Verbindung mit Schiffen zur See und mit Flugmaschinen in der Luft zu bauen und zu unterhalten und dieses Netz mit dem britischen Hauptnetz zu verbinden, wenn sich dies praktisch erweisen sollte. Dr. S.

Fremde Erdteile.

— Erhöhung der Güterfrachten in den Vereinigten Staaten. Ende August sind die neuen Frachtsätze auf den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten in Kraft getreten. Dieses Ereignis gab der Zeitschrift „Engineering News-Record" Anlaß zu den nachstehenden Betrachtungen über den Erfolg dieser Maßnahme. Es könne kein Zweifel bestehen, daß der letzte Verbraucher diese Mehrkosten zu tragen haben würde; seine Mehrbelastung werde aber die reine Verteuerung der Waren durch die Frachtkosten noch erheblich übertreffen. Der einzige Trost dabei sei, daß die Eisenbahnen infolge der höheren Frachtsätze ihre Leistungen würden verbessern können, so daß die Erzeugungskosten für Güter aller Art fallen und die Gewinne der Fabrikanten steigen würden; aber die Vorgänge der letzten Jahre hätten ein gewisses Mißtrauen hinterlassen, ob diese Verbesserung der wirtschaftlichen Verhältnisse der Allgemeinheit zugute kommen würde. Man fürchte, daß der Erzeuger den ganzen sich hieraus ergebenden Gewinn einstecken werde, und der Verbraucher den ganzen Mehrbetrag der Fracht sogar noch mit einem Zuschlag werde tragen müssen. Außerdem müsse man beachten, daß es Monate und vielleicht sogar Jahre dauern werde, bis die Eisenbahnen ihre erhöhten Einnahmen in Verkehrsverbesserungen umgewandelt haben würden, selbst wenn sie große Anleihen für Bauten und für die Ausrüstung ihrer Strecken mit Betriebsmitteln aufnähmen. Auch dazu bedürfe es längerer Zeit, sowohl zu den Verhandlungen mit den Banken, wie auch zur Beschaffung von Lokomotiven und Wagen und zum Bau von Gleisen und Bahnhöfen. Die Erhöhung der Frachtsätze trete sofort ein. Die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse brauche aber Zeit, und noch mehr Zeit vergehe, bis sich die Folgen dieser Verbesserungen in den Erzeugungskosten bemerkbar machen würden. Am notwendigsten sei es, daß das Verantwortungsgefühl der Angestellten der Eisenbahn gehoben werde; dieses habe nicht nur bei den Arbeitern, sondern auch bei der Leitung zu wünschen übrig gelassen. Die Erhöhung der Einnahmen und die dadurch ermöglichte Verbesserung der Besoldungsverhältnisse werde auch hierauf einen günstigen Einfluß haben. Das Publikum müsse darauf bestehen, daß in dieser Beziehung Wandel geschaffen werde, und statt Ausreden Abhilfe der Mißstände geboten würden. Leider stehe dem Publikum hierfür keine Organisation zur Verfügung, und es würde ihm daher schwer werden, sich gegen die Gewinnsucht der Eisenbahnen aufzulehnen.

Die vorstehend wiedergegebene Äußerung zeigt, daß in den Vereinigten Staaten eine ziemliche Mißstimmung gegen die Eisenbahnen herrschen muß. Wie die Erhöhung der Frachtsätze gewirkt hat, darüber sind noch keine Nachrichten zu uns gedrungen. Ehe diese Wirkung beobachtet und kritisch gewürdigt werden kann, muß ja auch, wie Engineering News-Record richtig bemerkt, längere Zeit vergehen.

— Geplante Einführung des elektrischen Betriebes auf den chilenischen Staatsbahnen. Die dem Lande in reichstem Maße zur Verfügung stehenden Wasserkräfte der Cordillerenflüsse machen es möglich, auf verhältnismäßig billige Weise Kraftwerke zur Erzeugung elektrischen Stromes zu errichten; es lag daher nahe, auch der Frage der Elektrisierung der chilenischen Vollbahnen näher zu treten. Aus einem in der „Elektrotechnischen Zeitschrift" gegebenen Bericht geht hervor, wie weit der von der chilenischen Regierung seit einigen Jahren verfolgte Plan, das zentrale Eisenbahnnetz zu elektrisieren, inzwischen gediehen ist. Nach dem Vorschlage einer in den Jahren 1917/18 tätig gewesenen Studienkommission sollen zunächst die Linien mit größtem Verkehr der Zone I für elektrischen Betrieb umgewandelt werden. Es sind dies die rd. 190 km lange Strecke von Valparaiso (3 m über dem Meeresspiegel) über La Calera, Llai-Llai, La Cumbre (804 m ü. d. M.) nach Santiago (557 m ü. d. M.) und die 49 km lange Strecke von Llai-Llai (382 m ü. d. M.) nach Los Andes (803 m ü. d. M.). Die Angelegenheit drängt, zumal die meisten Dampflokomotiven bereits stark abgenutzt sind. Für die genannten Linien wäre nach den Schätzungen und dem Geldwert des Jahres 1918 ein Anlagekapital von rd. 1,55 Millionen Pfund Sterling aufzubringen. Hiervon wären auf Kraftwerke, Fernleitungen und elektrische Lokomotiven rd. 0,95 Millionen und auf Fahrleitungen und Unterstationen 0,60 Millionen Pfund Sterling zu verrechnen. Die jährliche Ersparnis gegenüber dem Dampfbetrieb im Jahre 1917 wurde zu 0,2 Millionen Pfund berechnet, allerdings unter Berücksichtigung des abgenutzten Betriebsmaterials und der hohen Preise desselben in dem genannten Jahre. Bei gutem Zustande der Betriebsmittel und normalen Preisen für den Dampfbetrieb ergäben sich immerhin noch rd. 0,125 Millionen Pfund jährliche Ersparnisse. Nach dem angezogenen Berichte hätten sich durch die inzwischen eingetretene weitere außerordentliche Steigerung der Kohlenpreise die Verhältnisse immer mehr zugunsten des elektrischen Betriebes verschoben, so daß bei elektrischer Betriebsführung im Jahre 1919 rd. 0,4 Millionen Pfund hätten erspart werden können. Die Regierung ist inzwischen davon abgekommen, besondere Kraftwerke für den Bahnbetrieb zu bauen; sie beabsichtigt, entweder die elektrische Kraft aus vorhandenen Werken zu beziehen oder die Herstellung neuer Kraftwerke den Privatunternehmern zu überlassen und ihnen dadurch zu erleichtern, daß ein bestimmter Jahresverbrauch durch die Staatsbahnen garantiert wird. Zurzeit werden durch öffentliche Ausschreibungen Angebote auf die Kraftlieferung eingeholt, und bis spätestens zum 31. März 1921 Vorschläge erwartet, wie am zweckmäßigsten die Elektrisierung der Bahnen durchzuführen ist. Es ist also offen, zu welcher Stromart, Fahrdrahtspannung usw. man sich entschließen wird. Durch eine demnächst im In- und Auslande unterzubringende Anleihe der chilenischen Staatsbahnen hofft man auch die zur Elektrisierung der vorstehend bezeichneten Zone I nötigen Geldbeträge mit aufzubringen. Die heranzuziehenden Firmen, insbesondere die amerikanischen, wie z. B. die General Electric Co. oder die Westinghouse Co. dürften sich für die finanzielle Unterstützung des Unternehmens interessieren.

Rechtspflege.

— Schadensstreit aus einem Zusammenstoß zwischen Straßenbahn und Fuhrwerk. Erhöhte Betriebsgefahr der Bahn und Verschulden des verletzten Kutschers. Der Lenker eines Fuhrwerks hat, wenn er auf oder dicht an einem Straßenbahngleis fährt, die Pflicht, darauf zu achten, ob etwa ein Straßenbahnwagen herannaht und die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht. Läßt er es an der nötigen Aufmerksamkeit fehlen, und wird er bei einem Zusammenstoß mit einem Straßenbahnwagen verletzt, so ist in dem Schadensprozeß gegen die nach dem Haftpflichtgesetz an sich ersatzpflichtige Straßenbahn seine eigene Fahrlässigkeit gegen die Betriebsgefahr der Bahn abzuwägen.

Am 15. Januar 1918 abends zwischen 7 und 8 Uhr fuhr der Kutscher L. mit einem mit Segeltuch bespannten Wagen auf einer Straße in einem Vorort von Saarbrücken. Er hielt sich auf der rechten Straßenseite, war dabei aber doch etwas auf den linken Teil des Straßenbahnkörpers geraten. Sein Wagen wurde von einem von hinten kommenden Straßenbahnwagen angefahren; durch den Zusammenstoß stürzte L. vom Wagen

[u]nd erlitt dabei so schwere Verletzungen, daß er bald darauf [st]arb. Seine Witwe klagte gegen die Saarbrücker Klein- und [St]raßenbahn-Aktiengesellschaft als die Betriebsunternehmerin [d]er Straßenbahn auf Schadensersatz gemäß dem Reichs[h]aftpflichtgesetz. Die Bahn wandte ein, der Unfall sei ausschließlich auf das eigene Verschulden des Verletzten zurückzuführen, der das Straßenbahngleis nicht habe befahren dürfen. Das Landgericht Saarbrücken verurteilte die beklagte [S]traßenbahn in vollem Umfange, das Oberlandes[g]ericht Köln nur zu zwei Dritteln zum Schadensersatz. [Z]ur Begründung führt das Oberlandesgericht aus: Es ist [F]uhrmannsregel, daß Fuhrleute die rechte Straßenseite einzuhalten haben. Gegen diese Regel hat der Verletzte nicht [v]erstoßen, da er sich rechts auf dem Straßendamm gehalten [h]at. Aber nach der für Saarbrücken bestehenden Polizei[v]erordnung ist das Befahren des Straßenbahnkörpers, wenn [d]aneben genügend Platz für das betreffende Fuhrwerk ist, [v]erboten. Nun hat zwar der Verletzte unzweifelhaft wenigstens teilweise sich auf dem Gleis gehalten. Aber damit hat [e]r noch nicht gegen die Polizeiverordnung verstoßen. Es [l]äßt sich im Straßenverkehr nicht umgehen, daß zeitweise ein [B]efahren des Straßenbahnkörpers erfolgt. Die Polizeiver[o]rdnung hat auch nur das längere Zeit andauernde, sogen. „Spurhalten“ auf dem Straßenbahngleis im Auge. Daß aber [d]er Verletzte unnützerweise auf dem Gleis gefahren ist, läßt sich nicht beweisen, zumal der zwischen Gleis und Bordkante freibleibende Teil des Straßendammes nur verhältnismäßig schmal war. Aber gerade dieser letztere Umstand, die geringe Breite des Raumes zwischen Bordkante und Bahnkörper, mußte den Getöteten veranlassen, alle Vorsicht anzuwenden, um einen Zusammenstoß mit der Straßenbahn zu vermeiden; er durfte sich nicht darauf verlassen, daß der Führer eines hinter ihm herkommenden Straßenbahnwagens ihn bemerken würde, zumal das Fuhrwerk des Verletzten hinten nicht beleuchtet und es deshalb nicht sicher war, daß es der Straßenbahnführer bei dem herrschenden stürmischen und regnerischen Wetter rechtzeitig sehen konnte. Der Verletzte durfte sich also nicht darauf beschränken, auf etwaige Glockenzeichen hinter ihm zu achten. Er mußte vielmehr auch nach hinten Umschau halten oder doch seinen mitfahrenden Begleiter beauftragen, nach hinten aufzupassen. Den Verletzten trifft also ein schweres eigenes Verschulden. Dieses Verschulden und die Betriebsgefahr der Bahn sind gegeneinander abzuwägen. Dabei kommt in Betracht, daß die Betriebsgefahr erhöht war durch die Dunkelheit, die Schlüpfrigkeit der Schienen infolge des nassen Wetters, die die Wirkung der Bremse beeinträchtigte, und ferner durch die geringe Leuchtkraft der Laterne des Straßenbahnwagens, die auf verminderter Stromzufuhr infolge des Sturmes beruhte. Bei Beachtung aller dieser Umstände erscheint es angemessen, die Betriebsgefahr mit zwei Dritteln, das eigene Verschulden des Getöteten aber nur mit einem Drittel als Ursachen des Unfalls in Rechnung zu stellen.

Ohne Erfolg ergriff die beklagte Straßenbahn das Rechtsmittel der Revision: das Reichsgericht hat das Urteil des Oberlandesgerichts bestätigt. (Aktenzeichen: VI. 257/20. — Urteil des Reichsgerichts vom 18. Oktober 1920.)

K. M.-L.

Bücherschau.

— **Kritik der Eisenbahnfrachtgesetze.** Von Dr. David Kreiner. Linz 1920. Im Selbstverlag des Verfassers.

Eine recht mühevolle Arbeit, um auf originelle Weise internationale Vorschriften, insbesondere aber Bestimmungen des österreichischen Eisenbahn-Betriebsreglements und die Dienstvorschriften der österreichischen Staatsbahnen zu verdeutlichen und zu kritisieren. Der Verfasser, Oberstaatsbahnrat und Vorstandsstellvertreter der kommerziellen Abteilung der Staatsbahndirektion Linz, hat seine zwölf, nicht nur auf den Frachtenverkehr beschränkten Aufsätze reich mit Mottos und Zitaten versehen. Er tritt, und zwar wiederholt, für einen zweifachen Frachtvertrag ein, was eine einschneidende Änderung der bisherigen Eisenbahn-Frachtgesetzgebung zur Voraussetzung hätte. Wie schwer entschließt man sich aber zu solcher.* Die Einwendung beschränkter Haftung der Eisenbahnen für Nachteile, die dem Adressaten aus Versäumnissen der Post entstanden sind, dürfte in Österreich von den Staatsbahnen, durch die nun so enge Verbindung von Eisenbahn und Post unter dem Staatsamte für Verkehrswesen, hinfällig geworden sein.

Dr. Kreiners Bemängelung stilistischer und grammatikalischer Fehler im Betriebsreglement ist leider nicht unbegründet. Einst wurde der Schreibweise und Sprache in Instruktionen vielleicht übertriebene Aufmerksamkeit gewidmet, und es war der Vorstand des kommerziellen Büros der K. F. N. B., ein eifriger Goetheforscher, deshalb beinahe berüchtigt, daß er auf die Form reglementarischer Bestimmungen mehr Wert als auf ihren Inhalt gelegt habe. Vielleicht weil damals der Stoff einfacher war, als es gegenwärtig der Fall ist. Schade, daß der Verfasser im Kapitel „Die Urkunde des Eisenbahnverkehres“, nicht auch die, wenigstens in Wien immer wieder verschieden beurteilte Verwendung aufgelesener Umsteigescheine der Straßenbahnen, den Verkauf von Rückfahrkarten — insoweit solche noch bestehen — für die Rückfahrt an fremde Personen und den nun so verbreiteten Handel mit Platzkarten, der bei dem beschränkten Schnellzugverkehr einen neuen Erwerbszweig bildet, mit einigen Worten gestreift hat. Letztere führte bekanntlich in Österreich kürzlich dazu, daß der Reisende sich als rechtmäßiger Käufer der Karte auszuweisen gezwungen wird. Im Kapitel „Die Sprache des Betriebsreglements“ kommt der Verfasser auch auf die sattsam behandelte, nach österreichischer Auffassung unrichtige Schreibweise „Bahngleise“ zu sprechen und zitiert nebst Schopenhauer auch ein in den Fliegenden Blättern enthalten gewesenes, zurzeit aktuelles Gedichtchen: „Schon sieht man statt Geleise — Gleise, ach könnte schleunigst doch geraten, daß aus „Beraten“ würde Braten!“ Der Kritiker bringt selbst den Entwurf eines Abschnittes VIII des E. B. R. über die Güterbeförderung, um zu zeigen, wie er gemacht werden könnte. Die immerhin lesenswerte Broschüre, die Eisenbahnjuristen manche Anregung, Kaufleuten und insbesondere Spediteuren Belehrung bietet, dürfte kaum einen größeren Leserkreis finden, da Selbstverlag stets mit Mißtrauen begegnet wird.

L. R.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung von Stationsnamen.

Südbahn-Gesellschaft. Vom 20. November 1920 ab hat die auf der Linie Kufstein-Brenner zwischen den Stationen Brixlegg und Jenbach gelegene Personenhaltestelle Zillerthal die Bezeichnung Münster-Wiesing erhalten.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 154 vom 8. November 1920 an a) das Österreichische Staatsamt für Verkehrswesen in Wien, b) die Generaldirektion der Südbahngesellschaft in Wien und abschriftlich an die Verwaltungen des Vereinswagenausschusses und Vereinssatzungsausschusses, betreffend Mitgliedschaft zum Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen (abgesandt am 16. November d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Die an der Strecke Oberlauchringen-Immendingen gelegene Station „Im Weiler“ erhält mit sofortiger Wirkung die Bezeichnung „Lausheim-Blumegg“. (1079)

Karlsruhe, den 16. November 1920.
Eisenbahn-Generaldirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung des Haltepunktes Dörnten für den beschränkten Stückgutverkehr.

Am 1. Dezember 1920 wird der zwischen den Stationen Othfresen und Grauhof rechts der Bahnstrecke Hildesheim-Goslar gelegene Haltepunkt Dörnten, welcher bisher dem Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr diente, auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern im Einzelgewicht bis zu 250 kg eröffnet werden.

Mit demselben Tage wird der Haltepunkt Dörnten in den Staats- und Privatbahn-Gütertarif aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft. (1081)

Magdeburg, im November 1920.
Eisenbahndirektion.

3. Nachruf.

Am 11. November d. Js. verschied in Rheydt infolge einer Blinddarmoperation der Vorstand des Maschinenamts Crefeld,

Herr Regierungsbaumeister Geisler

im 40. Lebensjahr.

Der Verstorbene trat im Jahre 1904 in den Staatseisenbahndienst. Seine in der Folgezeit erworbenen Kenntnisse setzten ihn in die Lage, während des Krieges im Feldeisenbahndienst seinem Vaterlande wertvolle Dienste zu leisten. Nachdem er in dieser Weise auf den westlichen und östlichen Kriegsschauplätzen, insbesondere Rumänien, tätig gewesen war und dann noch nach Eintritt des Friedenszustandes während eines langmonatigen Kommandos in Lüttich bei der Ausführung des Friedensvertrages mitgewirkt hatte, übernahm er im Frühjahr d. Js. die Leitung des wichtigen Maschinenamts Crefeld. Seine umfangreichen Fachkenntnisse und sein hoher Pflichteifer berechtigten zu den größten Hoffnungen. Das Andenken an den tüchtigen, liebenswürdigen Kollegen, dessen aufrechte frische Art ihm in hohem Maße die Zuneigung aller, die mit ihm in Berührung traten, gewann, wird bei uns in Ehren bleiben.

Köln, den 13. November 1920. (1073)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Tierverkehr (Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1920 treten die Bentheimer Kreisbahn, die Hildesheim-Peiner Kreis-Eisenbahn und die Teutoburger Wald-Eisenbahn dem Tarif auch für ihren Binnenverkehr bei.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1082)

Berlin, den 13. November 1920.
Eisenbahndirektion.

Wechselverkehr Sachsen-Württemberg, Tarifheft 11 B.

Am 1. Dezember 1920 wird die Station Heubach b. Gmünd einbezogen. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und aus dem Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preuß.-Hessischen Staatseisenbahnen zu ersehen.

Dresden, am 16. November 1920.
Eb.-Gen.-Dir. (1077)
als geschäftsführende Verwaltung.

Belgisch-, Französisch-, Luxemburgisch-Tschechoslowakischer Güterverkehr durch Deutschland.

Kundmachung über den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der belgischen, französischen und luxemburgischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der tschechoslowakischen Eisenbahnen anderseits durch Deutschland. Gültig vom 15. November 1920. Der direkte Güterverkehr zwischen Stationen der belgischen, französischen und luxemburgischen Eisenbahnen und Stationen der tschechoslowakischen Eisenbahnen wird unter folgenden Bedingungen aufgenommen: 1. Als Vertragsrecht gelten, sofern nachstehend nicht besondere Bestimmungen vorgesehen sind, das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (Berner Übereinkommen) nebst Ausführungs- und einheitlichen Zusatzbestimmungen samt den besonderen Vorschriften in den reglementarischen Bestimmungen für den Eil- und Frachtgutverkehr zwischen den belgischen, französischen und luxemburgischen Eisenbahnen einerseits und den deutschen Eisenbahnen anderseits vom 1. Oktober 1920. 2. Der Weg, über den das Gut befördert werden soll, ist vom Absender im Frachtbrief vorzuschreiben. 3. Die Frachten und sonstigen Gebühren werden berechnet: a) für die Strecke zwischen der tschechoslowakischen Versand- oder Empfangsstation und der deutsch-tschechoslowakischen Grenzübergangsstation auf Grund der Lokal- und Verbandstarife der tschechoslowakischen Eisenbahnen, b) für die Strecke zwischen der deutsch-tschechoslowakischen Grenzübergangsstation und der belgischen, französischen oder luxemburgischen Empfangs- oder Versandstation auf Grund der Bestimmungen für den Güterverkehr zwischen Belgien, Frankreich und Luxemburg einerseits und Deutschland anderseits. 4. Für die Frachtberechnung ab den Grenzübergangsstationen sind die am Tage des Übergangs gültigen Tarife und Bestimmungen maßgebend. 5. Nachnahmen werden nur in der Währung des Versandlandes zugelassen. 6. Den reglementarischen Lieferfristen sind die in der Tschechoslowakei, sowie für den Güterverkehr zwischen Belgien, Frankreich und Luxemburg einerseits und Deutschland anderseits geltenden besonderen Zuschlagsfristen zuzurechnen. 7. Die Umrechnung der Frachten und der sonstigen Gebühren, sowie der Nachnahmen erfolgt stets zu dem am Tage der Umrechnung geltenden bahnamtlichen Umrechnungskurse.

Köln, den 14. November 1920. (1078)
Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Badischer Binnengüter- und Tiertarif; deutsche Wechsel-Güter- und Tiertarife.

Auf 1. Dezember 1920 werden infolge der Neuausgabe des Deutschen Eisenbahngütertarifs, Teil I B die Ausnahmetarife 2 (Rohstoffe), 2 a (Torfstreu), 4 (Düngekalk) und 5 d (Erde und Steine) aufgehoben. Ferner werden die Anwendungsbedingungen und Waren verzeichnisse für die Ausnahmetarif teilweise geändert und die Frachtsätz neu berechnet. Im Binnengütertari werden außerdem die Stationsfracht sätze für Weinheim aufgehoben und di Frachtsätze für die badischen Statione auf Schweizergebiet und die Währungs zuschläge geändert.

Im Binnentiertarif und den Wechseltier tarifen werden infolge der Neuausgab des Deutschen Tiertarifs, Teil I die Be sonderen Ausführungsbestimmungen zu Eisenbahn-Verkehrsordnung und zu de Allgemeinen Tarifvorschriften geände und die Frachtsätze, die künftig i einem besonderen Anhang enthalte sind, gestrichen. Im Binnentiertari werden außerdem die Entfernungen fü bestimmte Stationsbeziehungen aufge hoben und die Währungszuschläge ge ändert.

Durch die Änderungen treten nebe Ermäßigungen auch Verkehrserschwe rungen und Tariferhöhungen ein.

Die Ausführungsbestimmungen zu Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemä § 2 dieser Ordnung genehmigt.

Nähere Auskunft erteilt unser Güte tarifbüro. (1076

Karlsruhe, den 4. November 1920.
Eisenbahn-Generaldirektion.

5. Personen- und Güterverkehr.

Binnen-, Personen-, Gepäck- und Gütertarif, Teil II für die Lokalbah Schaftlach-Gmund-Tegernsee.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 192 erscheint der Nachtrag VI, durch we chen von der Aufsichtsbehörde genel migte Erhöhungen eintreten.

Tegernsee, den 16. November 1920.
Eisenbahn-Aktiengesellschaft
Schaftlach-Gmund-Tegernsee.
Die Direktion. (108

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 20. Dezember 1920 ab werden d Fahrpreise der durchgehenden Fah karten im Verkehr mit dem Freista Danzig über Swinemünde-Seeweg durc weg um 10 ℳ für jede Fahrkarte d 1. bis 3. Wagenklasse erhöht.

Stettin, im November 1920. (107
Die Eisenbahndirektion.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Die angesammelten, unbrauchbar Werkstattsstoffe wie Eisen und Stah Altgummi, Glasbrocken von klare Glase sollen in verschiedenen Lose verkauft werden. Angebotsbogen u Bedingungen können in unserm Zentra büro, Fürstenstraße 1—10, eingesehe auch von dort gegen portofreie Einse dung von 6 ℳ in bar (nicht in Brie marken) bezogen werden. Die Ang bote sind verschlossen und mit en sprechender Aufschrift bis zum Eröf nungstermin kostenfrei an uns einz senden. Das Öffnen der Angebote find am 14. Dezember 1920, 11 Uhr im Ve waltungsgebäude, Fürstenstraße 1—1 statt. Zuschlagsfrist bis 31. Dezemb 1920. (107

Eisenbahndirektion Magdeburg.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 85. Berlin, den 24. November 1920. LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.
Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.
Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 16 M. für das Vierteljahr bezogen werden.
Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 80 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 90 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.
Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.
Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24.
Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Inhalt:

Feuerschutz für Eisenbahnfahrzeuge und Werkstättenanlagen.

Von Krohn, Regierungs- u. Baurat, Werkstättenamt I a Berlin.

Für Eisenbahnfahrzeuge und Werkstättenanlagen liegt eine erhöhte Feuersgefahr vor. Ein Abschluß von Brandversicherungsverträgen kommt für die Staatsbahn nicht in Frage. Deshalb ist die Eisenbahnverwaltung bestrebt, aus sich selbst heraus alle Maßnahmen zu treffen, die den Ausbruch und die weitere Verbreitung eines Brandes zu verhindern geeignet sind. Auf Grund jahrzehntelanger Erfahrungen hat die Feuerlöschtechnik Fortschritte gemacht, die jedes industrielle Unternehmen, so auch die Eisenbahn, zum Schutze von Personen und Gütern nutzbar zu machen bestrebt sein wird. Kosten für derartige Einrichtungen können deshalb nicht eine ausschlaggebende Rolle spielen, weil es sich um die Abwendung einer drohenden Lebensgefahr und um den Schutz außerordentlich hoher Werte handelt. Im Nachfolgenden soll insbesondere derjenige Schutz besprochen werden, der fahrenden Eisenbahnzügen zu geben sein möchte, und derjenige Schutz, der für die Sonderanlagen der Eisenbahnwerkstätten als notwendig anzusehen ist.

A. Schutz für fahrende Züge.

Die Ursachen, aus denen hier ein Brand ausbrechen kann, sind in der Hauptsache folgende: Funkenauswurf der eigenen oder einer begegnenden Lokomotive oder eines Heizkesselwagens,
Heißlaufen einer Achse,
Unvorsichtigkeit der Reisenden oder des Personals,
Selbstentzündung,
Eisenbahnunfälle, bei denen durch Zertrümmerung der Gasbehälter oder durch glühende Kohlen Zündungen entstehen.

Für alle diese Fälle haben in Preußen-Hessen bisher nur die D-Wagen einen Schutz in Form eines Gautschschen Feuerlöschers, der im Gang eines jeden D-Wagens angebracht ist. Ich halte den Umfang dieses Schutzes für unzureichend und den Gautschschen Apparat nicht mehr für das im vorliegenden Fall geeignete Löschgerät.

Um das zweite Bedenken zuerst zu begründen, muß mit wenigen Worten auf die Bauart und das Prinzip der Löschung eingegangen werden. Man unterscheidet „Naß“- und „Trocken“-Löscher. Der in den D-Wagen vorhandene Apparat ist ein Naßlöscher, d. h. er versucht durch Abgabe eines Wasserstrahles die Temperatur des brennenden Körpers herabzusetzen, um so eine weitere Entzündung zu verhüten. Er bewirkt dies folgendermaßen: Im Innern des Apparates ist eine Flasche mit Schwefelsäure aufgehängt, die mit einem lose aufsitzenden Bleipfropfen verschlossen ist. Bei Benutzung wird der ganze Apparat umgestülpt, wobei der Bleipfropfen von der Flasche herabfällt und die Schwefelsäure sich in die, den Apparat füllende Lösung von Natriumbikarbonat ergießt. Durch diese Vermischung entsteht Natriumsulfat und freie Kohlensäure, welch letztere die Flüssigkeit durch einen Schlauch aus dem Apparat heraustreibt.

Die Übelstände dieses Apparates sind folgende:

a) Die Handhabung ist insbesondere für schwächliche Personen — Frauen und ungewandte Leute — schwer und verhältnismäßig umständlich; daß der schwere Apparat losgeschnallt und umgestürzt werden muß, sodann nicht etwa an dem am oberen Ende vorhandenen sichtbaren Griff, sondern an dem unter dem Boden befindlichen, vorher nicht sichtbaren Steg gefaßt werden muß, daß dann der herumbaumelnde Gummischlauch erfaßt werden muß, das sind alles Handhabungen, zu denen eine gewisse

Übung notwendig ist, und die man, wie die Erfahrung immer wieder zeigt, nicht nur nicht jedem männlichen oder weiblichen Reisenden, sondern nicht einmal jedem Bediensteten ohne weiteres, d. h. beim ersten Versuch zumuten darf. Der erste Versuch aber wird für die Wirkung in vielen Fällen ausschlaggebend sein. Der Trost, „wenn ich es noch einmal zu machen habe, mache ich es anders,“ ist wertlos. Demgemäß ist unbedingt zu fordern, daß die Bedienung des Apparates erheblich einfacher ist.

b) Die Gewähr, daß der Apparat unbedingt sicher wirkt, ist nur im beschränkten Maße gegeben. Die Schwefelsäure, die nicht völlig dicht von der Luft abgeschlossen ist, hat Neigung sich zu zersetzen. Die Kohlensäureentwicklung ist dann so gering, daß die Spritzwirkung ungenügend ist oder ganz ausbleibt.

Der Bleipfropfen sitzt entweder so lose auf der Flasche, daß die Zersetzung der Schwefelsäure durch den Hinzutritt der feuchten Luft verhältnismäßig schnell erfolgt, oder er sitzt so fest auf, daß er beim Umstürzen des Apparates nicht durch sein eigenes Gewicht herabfällt. Letzteres wird auch dadurch erschwert oder vereitelt, daß sich an dem Bleipfropfen Salzkrusten bilden, die ihn an der Flasche festkleben. Diese Übelstände lassen sich nur dadurch beheben, daß die Schwefelsäure in dem Gefäß luftdicht abgeschlossen wird, was der Gautsch-Apparat nicht zuläßt.

c) Der zu Brüchen neigende, lose am Apparat hängende Gummischlauch — der auch häufig abgeschnitten wird — ist an und für sich ein Konstruktionsteil, der zu Bedenken Veranlassung gibt, und dessen Entfernung oder Ersatz wünschenswert wäre.

d) Die Frostsicherheit des Apparates ist bei der verwendeten Füllung nur sehr mangelhaft gewährleistet.

Die Eisenbahnverwaltung hat diese Schwierigkeiten erkannt, und da der Gautsch-Apparat sie nicht zu beseitigen vermag, hat sie zu dem Mittel gegriffen, die Apparate einer häufigen Nachprüfung zu unterziehen. Abgesehen davon, daß dies sehr teuer ist, ist die Gefahr der Unzuverlässigkeit damit nicht beseitigt, denn der Apparat, der morgen zur Untersuchung fällig ist, kann heute gebraucht werden und durch sein Versagen großes Unheil und Materialschaden zulassen. Bei Beantwortung der Frage, welcher andere Apparat größere Sicherheit biete, möchte ich zunächst davon absehen, irgendein bestimmtes anderes Fabrikat zu nennen. M. E. entspricht noch keiner der mir bekannten Apparate restlos allen Anforderungen, die der Sonderbetrieb der Eisenbahnen aufstellt. Grundsätzlich halte ich allerdings die Trockenlöscher für diejenigen Apparate, die die wenigsten Aussichten haben, das verlangte Ziel als erste zu erreichen. Die Wirksamkeit der Trockenlöscher beruht darauf, daß sie mittels komprimierter Kohlensäure oder Luft, die sich in einem besonderen Behälter am Löscher befindet, eine Salzmasse staubartig herauspusten, die das brennende Material bedeckt, verschmilzt, dadurch von der Luft absperrt und so den Brandherd erstickt. Abgesehen davon, daß diese Handhabung für den Laien nicht wesentlich einfacher ist als bei dem vorgenannten Apparat, liegt hier die Gefahr vor, daß der Brand unter der Kruste weiterglimmt. Fährt der Zug nach der angenommenen Löschung weiter, so bröckelt die Kruste infolge der Erschütterung ab, und durch den dazu tretenden Luftstrom wird der Brand von neuem entfacht. Außerdem ist es mit den vorhandenen Ausführungen der Trockenlöscher schwer, in Ecken und Winkel den Löschstrahl mit Sicherheit hineinzubringen.

Wenn also auch der Umfang des gewährten Schutzes für D-Wagen als ausreichend anzusehen ist, so halte ich doch die bisher benutzte Form für veraltet und überholt, für unzuverlässig und damit für verbesserungsbedürftig. Wenn auch Bedenken dagegen vorgebracht werden könnten, sofort sämtliche Löscher zu entfernen und durch geeigneter erscheinende zu ersetzen, so glaube ich doch, daß bei allen Neubauten von Wagen ein anderes Fabrikat gewählt werden sollte, das größeren Schutz verspricht. Daß ich die Trockenlöscher in der jetzt bekannten Ausführung hierzu nicht als den geeigneten Ersatz ansehe, erlaubte ich mir schon oben zu bemerken. Der Ersatz der vorhandenen Apparate müßte nach und nach erfolgen.

Anders liegen die Verhältnisse bei allen anderen Personenzügen und bei den Güterzügen. Hier ist ein Feuerschutz bisher überhaupt nicht vorhanden. Es kann nicht behauptet werden, daß ein Schutz hier nicht nötig wäre, denn die Gründe, die einen Brand verursachen können, liegen hier ebenso vor, wie bei D-Zügen. Schwierigkeit macht hierbei nur die Frage der Unterbringung der Apparate. Zugegeben kann werden, daß wegen des öfteren Anhaltens der Personenzüge und wegen des Fehlens der Reisenden bei Güterzügen einige Gefahrmomente in geminderter Form auftreten, dafür tritt aber insbesondere bei Güterzügen die Gefahr der Selbstentzündung und die Gefahr durch Heißläufer in verstärktem Maße auf. Sicherlich erscheint es zunächst vermessen, von einem Handfeuerlöschgerät, so wie wir es bis jetzt kennen, zu verlangen, daß es imstande sein soll, einen in einem fahrenden Güterzug entstandenen Brand zu löschen. Die Schwierigkeiten, die weniger in der Größe des Brandobjektes als in den besonderen Verhältnissen des Eisenbahnbetriebes liegen, sind allerdings erheblich, und von den vorhandenen, mir bekannten Löschgeräten löst keines diese Aufgabe. Zu diesem Zwecke schlage ich vor, diese bestimmte Aufgabe der Fachindustrie zu stellen. Man veranstalte Preisausschreiben mit genügend hohen Preisen, man zeige das Ziel, das erreicht werden **muß**, dann **wird** es erreicht werden. Wenn nicht auf Anhieb, dann im Laufe der Zeit. Nur der Anfang muß gemacht werden. Hierzu müssen Eisenbahnverwaltung und Industrie zusammenarbeiten. Die Grundzüge dieser Preisaufgabe können an dieser Stelle nur gestreift werden, und es mag nur auf einige der wichtigsten betrieblichen Schwierigkeiten und Forderungen hingewiesen werden. Hierzu gehört geringer Raumbedarf, geringes Gewicht und Handlichkeit. Der Apparat muß von höchstens zwei Mann von seiner Stelle (vermutlich dem Packwagen) gehoben und an den schmalen u. U. vereisten Böschungen entlang getragen werden können. Außerordentlich hohe Löschkraft ist selbstverständlich. Schnellster Ersatz oder Neufüllung auf der Brandstelle ist Bedingung. Sicherheit gegen Frost, Diebstahl, mißbräuchliche Benutzung sind weitere Forderungen. Ich bin überzeugt, daß auf diesem Wege ein brauchbarer Apparat gefunden werden kann, der den Millionenschaden, der der Eisenbahnverwaltung jährlich durch Brand entsteht, zu einem großen Teil zu vermindern geeignet ist.

B. Schutz für bauliche Anlagen.

Über die Notwendigkeit, die Werkstättenanlagen durch Handfeuerlöscher zu sichern, besteht kaum noch ein Zweifel. Es genügt, auf die außerordentliche Wichtigkeit der Sache an sich hinzuweisen. Ich möchte nur einige Fälle erwähnen, die besondere Aufmerksamkeit verdienen. Das sind die Öl-, Petroleum- usw. Lager und die elektrischen Kraftwerke und Hochspannungsanlagen. Sich für die Löschung eines Ölbrandes auf einen Haufen Sand zu verlassen, der neben dem Ölkeller liegen soll, genügt z. B. nicht. Liegt der Sand im Freien, dann gefriert er im Winter, liegt er in einem geschlossenen Kasten, dann ist er im Falle der Gefahr schwer herauszubekommen. Ich halte es für unerläßlich, hier die besonderen Spezialapparate, die für die Löschung derartiger Brände besonders erprobt sind, zu verwenden. Das Gleiche gilt für den Schutz elektrischer Kraftwerke, insbesondere von Hochspannungsanlagen. Der Beweis ist erbracht, daß es schon jetzt möglich ist, eine Hochspannungsleitung oder einen brennenden Ölschalter einer Hochspannungsanlage ohne Gefahr für die Anlage und für den Spritzenden mit Speziallöschgeräten abzuspritzen und abzulöschen. Diese Tatsache sollte

sich auch die Eisenbahnverwaltung zum Schutze ihrer elektrischen Anlagen zunutze machen.

Zum Schluß möchte ich mir erlauben, mit einigen Worten auf den geldlichen Teil der Frage einzugehen. Der verstärkte Schutz wird insbesondere für Güterzüge Millionen kosten. Um diese Mittel zu beschaffen, könnte vielleicht erwogen werden, ob die Mittel dafür sich nicht in ähnlicher Weise beschaffen ließen, wie sie sich die Postverwaltung zum Ausbau ihres Fernsprechnetzes verschafft. Sie läßt sich von jedem Teilnehmer eine Gebühr von 1000 ℳ zahlen. Vielleicht könnte sich die Eisenbahnverwaltung von jedem Frachtbrief in Form einer aufzuklebenden Wertmarke einen Beitrag der Versender verschaffen, der zum Ausbau des Feuerschutzes für rollende Güter zu verwenden wäre. Ob diese Wertmarke nach dem Gewicht oder dem Wert oder wonach sonst zu berechnen wäre, ist eine zweite Frage. Dieses Verfahren würde m. E. keinesfalls einen größeren Widerstand bei den Beteiligten erwecken, als die 1000 ℳ-Prämie der Postverwaltung.

Die vorstehenden Ausführungen und Begründungen können nicht erschöpfend sein. Zweck vorstehender Zeilen soll sein:

1. darauf hinzuweisen, daß Umfang und Art des jetzt gewährten Feuerschutzes verbesserungsbedürftig sind,
2. anzuregen, der Schaffung eines geeigneten Feuerlöschers unter Mitwirkung der Eisenbahnverwaltung näherzutreten.

Der Zusammenbruch der deutschen Eisenbahnfinanzen.*)

Die finanzielle Lage unserer Verkehrsunternehmungen begegnet im allgemeinen geringem Interesse. Und doch ist es heute angesichts des heftigen Meinungsstreites über die Folgen der Sozialisierung für jedermann von Wichtigkeit, sich über die Lage bereits „sozialisierter“ Betriebe zu unterrichten. Es ist daher zeitgemäß, daß die neueste Nummer der „Deutschen Industrie“ vom 16. Oktober eingehende, zahlenmäßig belegte Ausführungen über die finanzielle Lage unserer Reichseisenbahnen aus der Feder eines erfahrenen Beamten der früheren preußischen Staatsbahnen bringt.

Aus den umfangreichen Zahlenunterlagen ergibt sich als allgemeines Bild, daß im Vergleich zur Vorkriegszeit die Leistungen der Eisenbahnen bedeutend gesunken, die persönlichen Ausgaben dagegen enorm gestiegen sind, und daß die Eisenbahnen infolgedessen stets wachsende Fehlbeträge aufweisen, bisher ohne irgend eine Hoffnung auf Gesundung. Wir entnehmen den auf das preußische Eisenbahngebiet bezüglichen Zahlenunterlagen über die Leistungen, daß früher der Schnellzug von Berlin nach Frankfurt am Main 7 Stunden fuhr, jetzt aber 12, daß die Reparaturwerkstätten früher 17 500 Lokomotiven, jetzt 12—13 000 betriebsfertig halten, daß die Zahl der in einem Herbstmonat gestellten Güterwagen von 5½ auf 3½ Millionen zurückgegangen ist, daß der Güterverkehr durch stete Sperrmaßnahmen gedrosselt wird, daß die Anzahl der Personen- und Schnellzüge etwa im ähnlichen Verhältnis abgenommen hat. Diese erheblich verminderten Leistungen werden von einem Personal ausgeführt, dessen Kopfzahl von 545 000 im Jahre 1913 auf über 800 000 angeschwollen ist. Interessant ist, daß selbst die äußerste Anspannung der Leistungen zur Zeit des Hindenburgprogramms nur 50 000 Köpfe über die Friedenszahl hinaus erforderte, während der politische Umsturz trotz herabgehender Leistungen über 200 000 weitere Arbeitskräfte beanspruchte.

Da viele meinen, daß die Sozialisierung — z. B. im Kohlenbergbau — produktionsfördernd wirken werde, wird es besonders lehrreich sein, den Gründen nachzugehen, warum in dem bereits sozialisierten Eisenbahnbetrieb seit dem politischen Umsturz die Leistungen, auf den Kopf berechnet, so enorm zurückgegangen sind. Für den Ausschuß, den der Reichstag auf den Antrag Helfferich eingesetzt hat, um die Finanzlage der Eisenbahnen klarzustellen, ergibt sich eine dankenswerte Aufgabe. Worauf beruht der Rückgang der Leistungen? Auf der gesetzlichen Einführung des Achtstundentages in einem dafür in keiner Weise geeigneten Betrieb? Auf der Abschaffung der Akkordarbeit? Auf der Beseitigung der früher üblichen Unterschiede in der Lohnhöhe (Alterszulagen, Vorarbeiterzulagen, Zulagen für schwerere Arbeiten usw.)? Nur auf der Erkenntnis der Ursachen des Leistungsrückganges können sich die Vorschläge zur Wiedergewinnung der alten Leistungsfähigkeit aufbauen. Auch wird es interessant sein, festzustellen, wieviel von den überschüssigen Arbeitskräften unproduktive Tätigkeit verrichten, nämlich ausschließlich als Gewerkschaftsbeamte, Arbeiterräte usw. Verwendung finden. Denn gerade in der großen Zahl unproduktiver Angestellten beruht eine Gefahr jeder Verstaatlichung. Schon jetzt kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, daß unser Staat an der übergroßen Anzahl von Angestellten zugrunde gehen muß.

Die Ausgaben, im Frieden noch nicht 3½ Milliarden, sind für das laufende Jahr amtlich auf 28½ Milliarden (bei einer Einnahme von 14 Milliarden) geschätzt worden. Etwa die Hälfte sind persönliche Kosten (Gehälter, Löhne), die andere Hälfte sächliche Kosten. In dieser anderen Hälfte stecken wieder zum großen Teil Lohnerhöhungen, da die Materialpreise, namentlich die Kohlenpreise, überwiegend infolge Lohnerhöhungen gestiegen sind. Wieviel das ausmacht, zeigt die augenblicklich von den Bergarbeitern an der Ruhr verlangte Lohnerhöhung von 10 ℳ für die Schicht, die den Eisenbahnen beim Einkauf von Kohle eine Jahresmehrausgabe von über 1 Milliarde verursachen würde. Gegenüber diesen unendlich angeschwollenen Personalkosten spielen alle anderen Kosten eine geringe Rolle. Die Kosten für Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals erreichen noch nicht 2 Milliarden, ihre Herabminderung würde also an dem finanziellen Zusammenbruch nichts ändern. Auch mit Ersparnissen durch Betriebsverbesserungen, durch Vereinfachung der Verwaltung oder durch größte Sparsamkeit ist nicht viel zu erreichen, weil man damit wohl Millionen, nicht aber viele Milliarden sparen kann. Selbst wenn man so viel Mehrarbeit verlangte und so viel durch Betriebsverbesserungen u. dgl. sparte, daß man die Hälfte der Angestellten entlassen könnte — natürlich theoretisch gesprochen, da es praktisch bis auf weiteres nicht durchführbar ist —, würde noch ein Fehlbetrag von 7 Milliarden bleiben.

Damit ist der Beweis erbracht, daß der Grund des Zusammenbruchs die heute allgemein in unserer Volkswirtschaft zu beklagende Überbezahlung der menschlichen Arbeit ist. Es ist eben den Eisenbahnen nicht mehr möglich, diese hohe Bezahlung der Arbeit durch Erhöhung der Einnahmen wieder wett zu machen. Die Eisenbahn hat diesen Weg versucht, aber vergeblich. Sie hat entgegen ihrer volkswirtschaftlichen Aufgabe, den Verkehr zu erleichtern und zu heben, die Fahrpreise und die Gütertarife auf das Sechsfache erhöht. Aber der Verkehr ist eine besonders empfindliche Ware und geht durch Tariferhöhungen rückwärts. Es ist ganz ausgeschlossen, die fehlenden 14 Milliarden oder auch nur einen wesentlichen Teil durch Tariferhöhungen aufzubringen. Man würde die entbehrlichen Reisen und Gütertransporte verscheuchen und infolgedessen, um diesen Verkehrsrückgang wieder wett zu machen, die unentbehrlichen Gegenstände des Lebensbedarfs so gewaltig verteuern müssen, daß wieder neue Lohnerhöhungen nötig werden — die bekannte „Schraube ohne Ende“. Man würde also ein Gleichgewicht der Einnahmen und Ausgaben auf diesem Wege nie erreichen.

Das schlimmste ist, daß mit jedem Monat die Lage schlechter wird, weil das Verhältnis von Einnahmen zu Ausgaben mit jeder Lohn- und Preissteigerung immer noch ungünstiger wird. Im Juli schätzte die Verwaltung den diesjährigen Fehlbetrag auf 15,8 Milliarden; jetzt wird man wohl mit fast 20 Milliarden rechnen können, und, wenn es so weiter geht, wird im nächsten Jahr der Fehlbetrag noch weit größer sein müssen. Was ein Fehlbetrag von 15,8 Milliarden bedeutet, ersieht man daraus, daß jeder Deutsche auf den Kopf durchschnittlich 260 ℳ, also eine fünfköpfige Familie jährlich 1300 ℳ allein als Zuschuß zu den Eisenbahnen zahlen muß, daneben aber noch als indirekte Steuer die hohen Frachtkosten, die auf dem notwendigsten Lebensbedarf ruhen. Etwa die Hälfte aller Steuern dient zur Deckung des Fehlbetrages im Eisenbahnhaushalt. Die Herbeiführung gesunder Zustände ist schon aus moralischen Gründen notwendig, weil der Staat von seinen Bürgern Steuern nur zu nützlichen Zwecken, nicht aber zur Füllung eines Danaidenfasses, verlangen kann. Es liegt ähnlich wie beim Reichsnotopfer, das der Staat wohl zur Gesundung seiner Finanzen beanspruchen kann, und das jetzt für

*) Unter dieser Überschrift bringt die „Deutsche Tageszeitung“ in Nr. 512 vom 2. November den nachstehenden Auszug aus einem in der „Deutschen Industrie“ erschienenen Aufsatz des früheren Unterstaatssekretärs im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten Franke, dessen Inhalt wir wegen des allgemeinen Interesses, das er beanspruchen kann, auch unseren Lesern zugänglich machen wollen.

laufende Ausgaben verbraucht wird und noch nicht einmal zur Deckung des Fehlbetrages des laufenden Jahres reichen wird. Bei Beurteilung unserer finanziellen Zukunft muß man leider davon ausgehen, daß unsere Lage mit jedem Monat schlechter wird, daß wir uns noch auf der schiefen Ebene abwärts bewegen, und daß wir erst dann die Zukunft so rosig wie es in Spa geschehen, schildern dürfen, wenn ein fester Standpunkt gewonnen ist, von dem es wieder aufwärts geht.

So kann man das jetzige Bild der Reichseisenbahnen in die wenigen Worte zusammenfassen: Produktionsrückgang, erhöhte Verkaufspreise, steigender finanzieller Verfall — ein warnendes Beispiel für weitere Sozialisierungsversuche.

Das Staatsbahnsystem hat sich früher glänzend bewährt, solange eine starke Staatsgewalt die Ordnung aufrechthielt und ein genügsamer, pflichttreuer und sich willig in den Organismus einordnender Beamtenkörper mit idealer Lebensauffassung für das Gemeinwohl arbeitete. Die Beseitigung der Autorität durch den Umsturz, die Politisierung des an sich rein gewerblichen Unternehmens, das dadurch hervorgerufene einseitige Hervorkehren der Standesinteressen und die Nebenherrschaft der Gewerkschaften haben den Zusammenbruch — auch auf finanziellem Gebiete — verschuldet. Deshalb muß jede Wiederaufbauarbeit mit der Entpolitisierung der Eisenbahnen beginnen. Die Arbeit wird, auch wenn sie energisch angefaßt wird, nur langsam und nur im Zusammenhang mit der allgemeinen Wiedergesundung unseres Wirtschaftskörpers vor sich gehen. Einreißen ist leicht und rasch geschehen, Wiederaufbauen schwer und langwierig.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die Beseitigung der Schnellzugmindestfahrpreise** ist, wie die Reichshauptstädtische Korrespondenz berichtet, vom Reichsverkehrsminister zum 1. Dezember d. J. angeordnet worden, da die Voraussetzungen, unter denen die Mindestfahrpreise für Schnellzüge während des Krieges eingerichtet wurden, bei weitem nicht mehr zutreffen und die Besetzung der von Berlin ausgehenden Schnellzüge nicht mehr so groß ist. Diese Anordnung des Reichsverkehrsministers hat für den Berliner Fernverkehr die Bedeutung, daß Strecken, wie Berlin-Potsdam, Berlin-Eberswalde, Berlin-Königswusterhausen usw. nunmehr auch in den Schnellzügen zu dem tarifmäßigen Fahrpreise (Personenzugpreis und Schnellzugszuschlag) gefahren werden können, ohne daß hierfür ein weiterer erheblicher Zuschlag gezahlt werden muß, wie es bisher der Fall war. Die Freigabe der Schnellzüge für den Nahverkehr wird zweifellos die Folge haben, daß sie stärker als bisher in Anspruch genommen werden. Die unausbleibliche Folge wird voraussichtlich die erneute Sperrung der Hauptschnellzüge sein, deren sämtliche Plätze dem Fernverkehr vorbehalten werden müssen. Eine entsprechende Bekanntmachung soll in den Schalterhallen der Berliner Fernbahnhöfe demnächst zum Aushang gelangen.

— **Schnellzugverbindung Berlin-Köln.** Ab 1. Dezember verkehren zwischen Berlin und Köln ein neues D-Zugpaar und ein Schlafwagenzugpaar. Der neue D-Zug 22 verläßt Berlin Friedrichstraße nachmittags um 1.57, ist in Hannover um 6.18, in Dortmund um 10.08 und in Köln um 11.46 nachts. Der Gegenzug D 21 fährt morgens um 8.56 in Köln ab und trifft in Dortmund 12.30, in Hannover 4.17 und in Berlin Friedrichstraße 8.50 abends ein. Der neue Schlafwagenzug D 15/16 verläßt Berlin Friedrichstraße um 9.30 abends, erreicht Köln um 7.28 morgens; in der Gegenrichtung verläßt er Köln um 9.20 abends und ist in Berlin Friedrichstraße um 8.56 morgens.

— **Die erste Verkehrsstatistik nach dem Kriege für den Eisenbahndirektionsbezirk Berlin** wird für das Rechnungsjahr 1919, d. h. vom 1. April 1919 bis 31. März 1920, soeben veröffentlicht. Infolge des Krieges unterblieb diese Veröffentlichung der Verkehrszahlen seit dem Jahre 1913, so daß ein Vergleich der Zahlen nur schlecht möglich ist. Immerhin aber kann man sich über den Umfang des Verkehrs auf den Berliner Bahnen einigermaßen ein Bild machen. Während und auch nach dem Kriege hat der Verkehr bekanntlich zugenommen. So sind auf dem Bahnhofe Alexanderplatz im Rechnungsjahre 624 363 Fernfahrkarten (gegen 492 616 i. J. 1913) verkauft worden. Der Vorortverkehr weist mit 8 012 536 eine Zunahme von über 1,2 Millionen Fahrkarten auf. Im Vorortverkehr des Görlitzer Bahnhofes beträgt die Zunahme rund 100 000 Fahrkarten jährlich, während der Fernverkehr trotz der einschneidenden Einschränkungen um fast 150 000 Fahrkarten zugenommen hat. Um über das Doppelte ist die Zahl der Fahrkarten auf den Vorortstrecken des Lehrter Bahnhofs gestiegen, wo im Rechnungsjahre 1 113 245 Fahrkarten verkauft wurden. Einen geringen Rückgang weist die Zahl der verkauften Fernfahrkarten auf dem Potsdamer Bahnhof auf, wo nur 802 420 Fahrkarten (gegen 808 893 i. J. 1913) verkauft wurden. Dagegen hat der Schlesische Bahnhof mit 1.704 541 Fahrkarten eine Zunahme von fast 1 Million im Fernverkehr zu verzeichnen. Der Stettiner Bahnhof weist mit 3,036 Millionen Fahrkarten eine Zunahme von über 1,1 Million Fahrkarten im Fernverkehr, und mit 4,002 Millionen Fahrkarten eine Zunahme von fast 2 Millionen verkaufte Fahrkarten im Vorortverkehr auf. Fast verdreifacht hat sich der Fernverkehr auf dem Bahnhofe Charlottenburg, wo 944 975 gegen 338 098 Fahrkarten für den Fernverkehr ausgegeben wurden. Der Vorortverkehr Charlottenburgs ist um 1,5 Millionen auf 6 021 892 Fahrkarten gestiegen. Im Fernverkehr wurden auf dem Bahnhof Friedrichstraße rund 300 000 Karten weniger, im Vorortverkehr dagegen fast 2 Millionen Fahrkarten mehr verkauft. — Interessante Schlüsse auf die außerordentliche Steigerung des Berufsverkehrs von den Vororten nach Berlin läßt die Statistik zu. Bei den näher an Berlin heran gelegenen Stationen hat der Verkehr einen schwachen Rückgang aufzuweisen. Dagegen hat er fast ausnahmslos bei den weiter gelegenen Vororten erheblich zugenommen. Die an der Grenze des Vorortverkehrs liegenden Orte weisen die größte Zunahme auf: Hangelsberg, Fürstenwalde, Königswusterhausen, Nauen und Werneuchen weisen Steigerungen um rund 100 % auf, während Strausberg, Wustermark und Zossen weit über 100 % Vorortfahrkarten mehr verkauft haben, als im Jahre 1913. Insgesamt wurden im Rechnungsjahre 1919 rund 19 Millionen Fernfahrkarten (gegen 13,5 Millionen im Jahre 1913) verkauft, d. h. 5,5 Millionen Fernfahrkarten mehr als vor dem Kriege. Im Vorortverkehr wurden insgesamt 201,4 Millionen (gegen 159,9 Millionen Fahrkarten i. J. 1913) auf allen Berliner Stationen gelöst, das bedeutet eine Zunahme von rund 50 Millionen oder rund 25 % der Zahl der verkauften Fahrkarten.

— **Wagengestellung für Kohlentransporte.** In der ersten Hälfte des Oktober wurden für die acht Steinkohlenbezirke 400 910 Wagen gestellt gegen 318 275 und 650 757 für dieselben Zeiten der Jahre 1919 und 1913. Nicht rechtzeitig zur Stelle waren 17 643 Wagen gegen 213 720 im Vorjahre. Für die Braunkohlenbezirke standen zur Verfügung 185 890 Wagen gegen 126 128 und 149 860 gegen die Zeit vom 1. bis 15. Oktober der Jahre 1919 und 1913. Die Zahl der unpünktlich gestellten Wagen fiel von 83 033 im Vorjahre auf 22 679. Im Jahre 1913 wurden nur 592 Wagen zu spät bereitgestellt.

— **Crefelder Eisenbahn.** Wie der „Berl. Act." meldet, sind die Verhandlungen der Interessenten mit der Regierung wegen der Verstaatlichung der Bahn gescheitert. Der Verkehrsminister hat die Übernahme der Crefelder Eisenbahn auf das Reich abgelehnt, weil die Bahn unrentabel ist. Es ist zu erwarten, daß nunmehr die Stillegung erfolgt.

— **Niederlausitzer Eisenbahn.** Nach dem Bericht des Vorstandes hat der Verkehr im Berichtsjahre die Höhe des Vorjahres nicht ganz erreicht. Die im Personen- und Güterverkehr erzielten Mehreinnahmen sind lediglich infolge der im Laufe des Jahres zur Einführung gelangten Tariferhöhungen entstanden. Die Anzahl der beförderten Personen ist von 703 807 auf 628 222, mithin um 10,75 % zurückgegangen. Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr betrugen 633 467 ℳ gegen 385 514 ℳ im Vorjahre, also mehr 64,32 %. Der Durchschnittsertrag für den Reisenden betrug 1 ℳ gegen 0,55 ℳ. Im Güterverkehr wurden insgesamt 334 584 t gegen 342 228 t im Vorjahre, also 7644 t gleich 2,28 % weniger befördert. Die Gesamteinnahmen aus dem Güter- und Tierverkehr einschließlich Nebeneinnahmen betrugen 1 213 507 ℳ gegen 548 022 ℳ im Vorjahre, mithin 665 485 ℳ gleich 121,48 % mehr. Für eine Tonne Fracht wurden im Durchschnitt 3,62 ℳ gegen 1,60 ℳ im Vorjahre eingenommen. Der Betriebsüberschuß stellte sich auf 443 221 ℳ (326 292 ℳ); einschließlich 31 406 ℳ (34 141 ℳ) Vortrag ergibt sich ein Reingewinn von 297 350 ℳ (269 892 ℳ), woraus wie im Vorjahre 2½ % Dividende auf die Stamm- und 3½ % Dividende auf die Vorzugsaktien verteilt und 58 863 ℳ auf neue Rechnung vorgetragen werden.

— **Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.** Nach dem Geschäftsbericht für das am 31. März 1920 abgelaufene Geschäftsjahr 1919/20 betrugen die Betriebseinnahmen ohne Vor-

trag aus dem Vorjahr 2 184 304 ℳ (i. V. 1 212 984 ℳ) und die reinen Betriebsausgaben 1 733 708 ℳ (i. V. 842 389 ℳ); demnach stellt sich der Überschuß auf 450 596 ℳ (i. V. 370 595 ℳ). Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr betragen 291 889 ℳ (i. V. 160 192 ℳ), diejenigen aus dem Güterverkehr einschl. Nebeneinnahmen 1 892 415 ℳ (i. V. 1 057 137 Mark). Nach Abzug der Zinsen und satzungsmäßigen Rücklagen verbleibt ein Reingewinn von 337 308 ℳ (i. V. 292 263 ℳ) zu folgender Verwendung: 11 % Dividende 220 000 ℳ (wie im Vorjahr), Eisenbahnsteuer 31 250 ℳ (wie im Vorjahre), Gewinnanteil 27 373 (i. V. 22 489 ℳ), Vortrag auf neue Rechnung 58 685 ℳ (i. V. 18 523 ℳ).

— **Die Verkehrslage im Ruhrgebiet.** Da die Eisenbahn bei dem Abtransport der Brennstoffe aus dem Ruhrgebiet durch die Wasserstraßen keinerlei Entlastung erfährt, vielmehr der größte Teil der sonst über den Kanal oder den Rhein gehenden Mengen auf die Strecken gelegt werden muß, hat sich der Versand in der vorigen Woche bedeutend schwieriger gestaltet. Dazu kommt, daß die Kohlenförderung zurzeit verhältnismäßig günstig ist, und nicht zuletzt, daß bei dem milderen Wetter die Rübentransporte und der Kartoffelversand in O-Wagen verstärkt eingesetzt haben. Die werktägliche Wagengestellung ging infolgedessen von 21 414 auf 19 856 Wagen zurück, während die durchschnittliche Fehlziffer von 735 auf 3247 Wagen anwuchs. Die Lagerbestände, namentlich der „Nassen Zechen", stiegen innerhalb der Berichtswoche um etwa 80 000 t, nämlich auf 227 548 t. Der Rheinwasserstand ist so ungünstig wie selten zuvor, auch durch Nebel wird der Transport zurzeit wieder stark behindert. Daher ist der Versand ab Duisburg-Ruhrorter Häfen schwach und die Umlaufszeit der Fahrzeuge sehr groß. Umgeschlagen wurden an den Kippern 16 771 t gegen 21 037 t in der voraufgegangenen Woche. Auf den nordwestdeutschen Kanälen ist Mitte voriger Woche, d. h. nach Bekanntwerden des Schiedsspruches, die Fahrt von den Partikulier- und Weserschiffern sowie von der Bemannung der Monopoldampfer wieder aufgenommen worden, so daß der Umschlag, der in den Zechenhäfen durchschnittlich arbeitstäglich 10 953 t (7493 t) betrug, gegen Ende der Woche auf 18 000 t anwuchs. Die Verhandlungen zwischen den Privatreedereien und dem Personal zwecks Beilegung des Streiks dauern fort.

— **Braunschweig und der Mittellandkanal.** Über das Zustandekommen einer Einigung über die Mittellandkanalfrage entnehmen wir der „D. Allg. Ztg.", daß Braunschweig bis zuletzt die Forderung nach der Südlinie vertreten hat. Preußen gab nicht nach und gewann schließlich für sein Kompromißprojekt (vgl. Nr. 75, S. 816 d. Ztg.) Sachsen und Thüringen. Unter dem Eindruck der schwächer werdenden Hilfe dieser beiden Länder hat schließlich auch Braunschweig nachgegeben. Durch diese Einigung dürfte nun die endgültige Entscheidung in der Frage der Linienführung des Mittellandkanals gefallen sein. Die Preußische Landesversammlung hatte sich für die Mittellinie entschieden, da diese die kürzeste Verbindung zwischen dem rheinisch-westfälischen und dem Berliner Industriegebiet darstellt. Mit dem Übergang der Eisenbahnen an das Reich wird auch diesem die letzte Entscheidung zukommen. Da aber zwischen den beteiligten Ländern jetzt Übereinstimmung herrscht, dürfte sachlich keine Änderung mehr eintreten.

— **Arthur v. Brauer.** Am 17. November vollendete der frühere Staatsminister Arthur v. Brauer sein 75. Lebensjahr. Er hat, wie wir dem „Schwäbischen Merkur" entnehmen, als Felddivisionsauditeur den Feldzug von 1870 mitgemacht und war dann viele Jahre im Reichsdienst als Konsul und Generalkonsul tätig. 1881 bis 1888 arbeitete er im Auswärtigen Amt als vortragender Rat. Als treuer Anhänger der Politik Bismarcks trat Herr v. Brauer auch persönlich dem Kanzler nahe. Manche Erinnerungen aus dieser Zeit und den Beziehungen zu Bismarck hat er später veröffentlicht. 1890 übernahm er die badische Gesandtschaft in Berlin, 1893 wurde er zum Minister des Großh. Hauses und des Auswärtigen ernannt. Die auswärtige Politik Badens beschränkte sich naturgemäß im wesentlichen auf die Beziehungen des Landes zum Reiche. Sie ließ Brauer Muße genug, seine Arbeitskraft im Gebiete des Eisenbahnwesens, das zu seinem Geschäftsbereich gehörte, zu betätigen. Hier kam ihm seine Erfahrung in der großen Welt zugute, sein offener Blick, seine Unabhängigkeit von der bürokratischen Enge. Die Einführung des Kilometerheftes, das ihm zu verdanken war, mit seiner Bequemlichkeit für das reisende Publikum und seinen günstigen finanziellen Ergebnissen steht noch in guter Erinnerung. Heute kann man nur mit wehmütigen Gefühlen auf jene Zeit der Entwicklung unserer Eisenbahnen zurückschauen. Im Jahre 1901 trat Herr v. Brauer als Staatsminister an die Spitze der Regierung, die er bis zu seinem Rücktritt im Jahre 1905 leitete. Jetzt lebt er in Baden-Baden, schwer bedrückt von der Vernichtung des Werkes, an dem er selbst mitzuwirken berufen war. Mögen dem verdienstvollen Manne noch ruhigere Jahre und der Aufgang besserer Tage seines Vaterlandes beschieden sein!

Österreich.

— **Die neue Tariferhöhung.** Die für den 1. Dezember d. J. in Aussicht genommene Tariferhöhung auf den österreichischen Staatsbahnen ist, wie der „Allgemeine Tarif-Anzeiger" berichtet, in letzter Stunde zurückgestellt worden. Der Hauptausschuß der Nationalversammlung hatte am 19. August d. J. das Staatsamt für Verkehrswesen beauftragt, eine Erhöhung der Tarife vorzunehmen. Das Staatsamt hat eine Erhöhung von 50 % für alle Güter, einschließlich Kohle — mit Ausnahme von Lebensmitteln — für ausreichend gefunden und die Ausgabe dieses Tarifes für den 1. Dezember d. J. fertiggestellt. In letzter Stunde ist nun die Genehmigung zu dieser Tariferhöhung nicht erteilt worden. Es scheint, daß es der neuen Regierung überlassen werden soll, zu beurteilen, ob die vom früheren Hauptausschuß der Nationalversammlung beschlossene Erhöhung, gegen welche die Industrie ganz entschieden Stellung genommen hat, durchzuführen ist oder nicht. Da in der Zwischenzeit von den Eisenbahnern neue Lohnforderungen gestellt worden sind, ist es auch nicht ausgeschlossen, daß eine Erhöhung über das Maß von 50 % hinaus notwendig ist, um das Mehrerfordernis zu decken. Die Entscheidung dürfte in den nächsten Tagen fallen. Die Südbahn und die Aspangbahn sind an dem Ausgang dieser Frage gleichfalls beteiligt, da ihre Tarife mit jenen der Staatsbahnen gleichgestellt sind.

— **Bestellungen von Fahrbetriebsmitteln.** Im Voranschlage für das Verwaltungsjahr 1920/21 sind 534,7 Millionen Kronen als außerordentliche Aufwendung für die Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln vorgesehen. Wie das „Eisenbahnblatt" meldet, hat das Staatsamt für Verkehrswesen mit der Vorbereitung dieser Bestellungen von Lokomotiven und Wagen schon begonnen. Zunächst sind 20 schwere Güterzug-Tenderlokomotiven der neuen Bauart und 8 Personenzug-Tenderlokomotiven zur Bestellung in Aussicht genommen worden.

— **Südbahn.** Am 11. November fand eine Sitzung des Verwaltungsrates der Südbahngesellschaft statt. Vor Eingehen in die Tagesordnung hielt Präsident Dr. Weeber dem verstorbenen Verwaltungsratsmitglied Robert Biedermann-Turony einen warm empfundenen Nachruf. Sodann berichtete Generaldirektor Dr. Fall über die von ihm mit der italienischen Regierung in Rom gepflogenen Besprechungen. Nach den der Gesellschaft zugekommenen Mitteilungen sollen die im Artikel 320 des Staatsvertrages von St. Germain und im Artikel 304 des Vertrages von Trianon vorgesehenen Besprechungen der vier an der Südbahn territorial beteiligten Staaten mit der „Association Nationale" und der Südbahn noch im Monat November, und zwar in Paris beginnen. Die französische Regierung hat die vier beteiligten Regierungen zur Entsendung von Vertretern für diese Besprechungen bereits eingeladen. In der Sitzung wurde ferner eine neue Besoldungsordnung für das österreichische Südbahnpersonal nach dem Vorbilde der von der österreichischen Regierung für das Staatseisenbahnpersonal eingeführten Besoldungsordnung grundsätzlich genehmigt.

— **Ermäßigung der Tarife für Gummi und Kautschuk.** Die „Staatskorr." schreibt: Bekanntlich waren die Eisenbahnen infolge der außerordentlichen Preissteigerungen gewisser Güter gezwungen, als Entschädigung für das erhöhte Risiko bei der Beförderung solcher Artikel die Haftpflichtbestimmungen zu beschränken und eine höhere Fracht festzusetzen. Zu den hochwertigen Gütern zählen auch Gummi und Kautschuk sowie Waren aus Gummi und Kautschuk, für die bei Aufgabe als Eilgut die Fracht für das doppelte Gewicht zu den Frachtsätzen für gewöhnliches Eilgut, bei Aufgabe als Frachtgut die Fracht für das vierfache Gewicht zu den Frachtsätzen der Klasse I, in beiden Fällen für mindestens 500 kg zu berechnen ist. Die österreichischen Eisenbahnen haben, ohne daß die Entschädigungsverpflichtung eingeschränkt wurde, zur Förderung der Arbeitsfähigkeit der heimischen Industrie und zur Ermöglichung des Wettbewerbes mit ausländischen Erzeugnissen für vorgenannte Güter mit Gültigkeit vom 18. November d. J. die früher bestandene Frachtberechnung wieder eingeführt. Durch diese Maßnahmen wurden sowohl für die Einfuhr der Rohstoffe als auch für die Beförderung der fertigen Ware wesentliche Ermäßigungen geschaffen. Während z. B. bisher für 300 kg Gummiwaren von Wien-Westbahnhof nach Bregenz bei eilgutmäßiger Beförderung 5546 Kr. 40 H. zu bezahlen waren, ist künftighin die Hälfte dieses Betrages zu entrichten.

— **Schnellzugverkehr Wien-Salzburg-Innsbruck.** Seit 15. d. M. verkehrt der Tagesschnellzug Wien Westbahnhof-Innsbruck in der Teilstrecke Wien Westbahnhof-Salzburg und umgekehrt täglich, ausgenommen Sonntag: Wien Westbahnhof ab 8 Uhr früh, Linz an 11 Uhr 44 Min. vormittags, Salzburg an 2 Uhr 50 Min. nachmittags; zurück Salzburg ab 2 Uhr 35 Min. nachmittags, Linz ab 5 Uhr 27 Min., Wien Westbahnhof an 9 Uhr 10 Min. abends. Von Salzburg bis Innsbruck (Ankunft 9 Uhr 55 Min. abends) wird dieser Schnellzug wie bisher jeden Montag, Mittwoch, Freitag weitergeführt und in der Gegenrichtung wie bisher jeden Dienstag, Donnerstag, Sonnabend von Innsbruck (Abfahrt 7 Uhr 20 Min. früh) abgelassen.

— **Ein Bundesministerium für öffentliche Arbeiten?** Die Ingenieure und Architekten Österreichs haben in einer Gesamteingabe bei den zuständigen Regierungsstellen den Standpunkt vertreten, daß es für den Wiederaufbau des Staates unerläßlich sei, die ganz unhaltbaren Verhältnisse, die sich durch Zusammenziehung der Ressorts für Handel, Gewerbe und Industrie mit jenem für Bauten ergeben hätten, zu beseitigen und wieder ein eigenes Ministerium für öffentliche Arbeiten zu schaffen, an dessen Spitze unbedingt ein Ingenieur zu stellen wäre. Bis zur Beschaffung eines Bundesverwaltungsgesetzes, in dem die Errichtung eines eigenen Staatsamtes vorzusehen sein würde, sei im jetzigen Staatsamt für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten die Bestellung eines eigenen Staatssekretärs für das Bauwesen unerläßlich.

— **Lehrkanzel für allgemeines Eisenbahnwesen und Verkehrsanlagen an der Wiener Technischen Hochschule.** Dieser Tage hielt der ordentliche Professor des Eisenbahnbaues (zweite Stufe) Oberbaurat Ingenieur Robert Findeis die Antrittsvorlesung in seinem Lehramte, zu dem er nach zwanzigjähriger Betätigung als Eisenbahningenieur berufen wurde. Findeis betonte insbesondere die Wichtigkeit einer wissenschaftlichen Eisenbahnbetriebslehre, da nur derjenige eine Eisenbahn- oder Verkehrsanlage richtig entwerfen könne, der ihren Zweck verstehe und sie ihm anpasse. Der Eisenbahnbetrieb zähle deshalb zu den technischen Wissenschaften, weil bei größeren Verkehrsleistungen die Betriebsführung ebenso planmäßig durchgeführt werden müsse, wie etwa ein Bauwerk nach einem Plane errichtet werde. Das Wesen der technischen Arbeit bestehe darin, mit dem geistigen Auge einen erst zu schaffenden Zustand schon vorher zu sehen — also gewissermaßen einen Blick in die Zukunft zu tun und dies vorerst nur dem Ingenieur allein sichtbare Bild durch das Mittel der Zeichnung (Projekt!) der Allgemeinheit wahrnehmbar zu machen. Da solche voraussehende Arbeit im Eisenbahnwesen eben auch notwendig sei, um die Naturkräfte in Form von Dampf, Elektrizität usw. zum Wohle der Menschheit dienstbar zu machen, sei die Eisenbahnbetriebstechnik der wichtigste Zweig der ganzen Verkehrswissenschaft. Es sei ein Verdienst des Professorenkollegiums, erkannt zu haben, daß bisher eine Lücke in der Reihe der technischen Wissenschaften an der Hochschule bestanden habe, da bisher eine Lehrkanzel für „allgemeines Eisenbahnwesen und Verkehrsanlagen" noch nicht bestanden habe. Eine wirkliche Kenntnis des Eisenbahnwesens, betonte der Vortragende, könne nicht aus Büchern und Zeitschriften gewonnen werden, sondern sie sei ein Ergebnis von wissenschaftlicher Forschung in engster Verbindung mit ausübender Praxis. Ein solcher Zusammenhang bestehe im Deutschen Reiche bereits derzeit durch nebenamtliche Beschäftigung von Hochschullehrern im Eisenbahndienste oder umgekehrt durch nebenamtliche Verwendung von besonders tüchtigen Fachbeamten als Assistenten oder Dozenten an den technischen Hochschulen für die praktischen Ausgangsfächer. Hierdurch sei eine glückliche Verbindung von Lehre und Leben erzielt, die zur Nachahmung in Österreich empfohlen werde. Im Sommerhalbjahr wird Ing. Findeis über Bahnen besonderer Bauart (Zahnrad-, Drahtseilbahnen und Schwebebahnen sowie Lokalbahnen) Vorlesungen halten.

Ungarn.

— **Betriebseinstellungen auf den Staatsbahnen.** Handelsminister Julius Rubinek äußerte sich in der Nationalversammlung über die Tatsache, daß in den letzten Tagen jeder Güterverkehr auf den Staatsbahnen vier Tage eingestellt worden ist, teils, um Budapest mit Holz und Kohle zu versehen, teils aber auch, um den völlig erschöpften Kohlenvorrat der Staatsbahnen selbst zu ersetzen. Solange die Staatsbahnen nicht wieder über eine Kohlenreserve von 2500 Wagen verfügten, sei das Handelsministerium gezwungen, eine solche Einstellung des Güterverkehrs von Woche zu Woche anzuordnen. Dies könne nur vermieden werden, wenn aus dem Auslande eine große Kohlenmenge zugeführt werde. Die hierüber eingeleiteten Verhandlungen seien noch nicht abgeschlossen.

— **Wiederherstellung des direkten Verkehrs zwischen Budapest und Ruttka.** Der Verkehr von Budapest über Salgótarján nach Ruttka war während des letzten Jahres häufig eingestellt worden, und es wurde nur zeitweilig den Reisenden gestattet, bei Salgótarján die Grenze in der Weise zu überschreiten, daß die Tschechen bis zur Grenze einen Zug zur Übernahme der Reisenden stellten. Nunmehr wird aber infolge der Vereinbarung, die die ungarische Regierung mit der tschechischen Regierung getroffen hat, der direkte Verkehr von Budapest über Salgótarján auf der Ruttkaer Linie mittels Umsteigens in Salgótarján ohne jede Beschränkung wieder aufgenommen. Die Reisenden müssen mit ordnungsmäßigen Pässen und Sichtvermerken versehen sein. Der ungarische Zug fährt bis bzw. von Salgótarján, wo die Reisenden von tschechischen oder ungarischen Zuge übernommen werden. Auch die bisherigen Beschränkungen für den Güterverkehr hören auf, so daß nunmehr auch der Güterverkehr von und nach dem besetzten Gebiete anstandslos abgewickelt werden kann.

— **Wirtschaftliche Verhandlungen zwischen Österreich und Ungarn.** Im Januar d. J. wurde bekanntlich zwischen Österreich und Ungarn ein „Kompensationsvertrag" abgeschlossen, dessen Wirksamkeit in dieser Zeit abläuft. Die ungarische Regierung sah sich daher veranlaßt, einen neuen Vertrag mit Österreich abzuschließen. Dieser Vertrag ist insofern von großer Wichtigkeit, als er vorsieht, daß eine größere Menge von Industrieerzeugnissen aus Österreich eingeführt werden soll, während Ungarn wichtige Lebensmittel nach Österreich zu befördern geneigt ist.

— **Die deutsch-ungarische Handelskammer in Budapest** hielt eine Direktionssitzung ab, in der die Beschleunigung des Güterverkehrs zwischen Deutschland und Ungarn angeregt wurde. Es wurde der Beschluß gefaßt, einen Sammelverkehr zwischen Ungarn und Deutschland herzustellen. Es sollen in Deutschland an mehreren Orten Sammelplätze eingerichtet und die so gesammelten Waren mit Schiff oder in geschlossenen Transporten nach Ungarn geschafft werden.

Südslawisches Gebiet.

— **Eine österreichisch-südslawische Verkehrstagung.** Am 11. November hat in Laibach eine Eisenbahntagung mit Vertretern aus Österreich stattgefunden, in der die in der letzten Zeit stark fühlbar gewordenen Verkehrshemmungen erörtert wurden. Die Tagung kam zu dem Ergebnis, daß man Österreich bei der Behebung der Störungen helfen werde. In den nächsten Zeit sollen die Güterzüge mit südslawischen Wagen und südslawischem Personal bis Graz verkehren.

— **Expositur der ungarischen Staatsbahnen in Szabadka.** Nachdem der Verkehr zwischen Ungarn und Südslawien wieder aufgenommen worden ist, haben die ungarischen Staatsbahnen eine Expositur in Szabadka errichtet.

Uebrige europäische Länder.

— **Zunehmender belgisch-schweizerischer Handelsverkehr.** Die schweizerische Ausfuhr nach Belgien belief sich während der ersten Hälfte des laufenden Jahres auf rund 64 Millionen Franken und hat in den letzten Monaten einen bedeutsamen Aufschwung genommen. Hervorzuheben sind folgende Waren: Baumwollene Stoffe, Seidenwaren, Färbemaschinen, chemische Erzeugnisse, Rohseiden, Schuhwaren und Hutgarnituren. Für alle Waren mit Ausnahme der Schuhwaren sind die schweizerischen Ausfuhrzahlen nach Belgien bedeutend höher als 1919, trotz des gestiegenen Wertes der schweizerischen Währung. Die Ausfuhr aus Belgien nach der Schweiz nimmt ebenfalls zu, sie erreichte im ersten Halbjahr 1920 die Höhe von 187 Millionen Franken. Für das ganze Jahr wird sie wohl auf 400 Millionen ansteigen.

— **Straßburg als Verkehrsmittelpunkt.** Sowohl im Elsaß wie in Paris hegt man, wie wir einer ausländischen Korrespondenz entnehmen, für die Stadt Straßburg Pläne, die nicht nur im Elsaß und in Frankreich das Interesse mancher Kreise auf sich ziehen, sondern die auch Folgen von europäischer Bedeutung haben können. Die Pariser Fachschrift „La Jour

ée Industrielle“ führte hierüber folgendes aus: Der ranzösische Verkehr verteilt sich auf zwei große Aufnahmeebiete, auf ein westliches (Atlantisches Meer-Kanal) und auf in östliches (Mittelmeer-Rhone-Rhein). Im westlichen streiten ich um den Verkehr mehrere Seehäfen, nämlich Bordeaux an er Mündung der Gironde, Nantes und St. Nazaire an der Mündung der Loire, Rouen und Havre an der Mündung der Seine, erner Brest und Cherbourg und am Kanal der wichtige Hafen von Dunkirchen. Frankreich hätte die Herrschaft über den vesteuropäischen Verkehr sich erringen können, wenn alle iese Häfen nicht miteinander gewetteifert hätten, und wenn s Paris zu einem großen europäischen Hafen ausgebaut hätte, wozu die Stadt auch vorherbestimmt ist, da von ihr aus die großen Verkehrslinien ins Innere des Festlandes führen. Da aber Frankreich den Augenblick verpaßt hat, ist ihm ein ganz beträchtlicher Teil des mitteleuropäischen Seeverkehrs entgangen und den Häfen von Antwerpen und Rotterdam zugefallen.

Was aber im Westen verloren gegangen ist, soll nun im Osten eingeholt werden. Straßburg liegt am Kreuzungspunkte der Verkehrsstraßen von Antwerpen nach der Donau, vom Rheine zu den Alpen, von Paris nach Warschau und Wien, von Lyon nach Frankfurt a. M. Mit einer guten Ausrüstung und mit leistungsfähigen Zugangswegen kann Straßburg leicht auf französischem Boden der größte Verteilungsmittelpunkt für den osteuropäischen Bedarf werden. Vor allem muß der großartige Plan einer durchgehenden Wasserstraße Antwerpen-Straßburg-Marseille verwirklicht, und die Arbeiten für eine Wasserstraßenverbindung zwischen dem Elsaß, der Bourgogne und der Lyoner Gegend beschleunigt werden. Dann muß endlich die Ablieferung des deutschen Rheinschiffahrtsmaterials erfolgen, damit der Grundstock zu einer französischen Rheinflotte gelegt werden kann, und alle Interessenten in den Tälern der Rhone und des Rheins müssen unter einen Hut gebracht werden. In dieser Richtung arbeitet die bereits gegründete „Société pour l'expansion du port de Strasbourg et de son hinterland“. Aber auch der Ausbau der Eisenbahnen und die Verlegung internationaler Schnellzüge im West-Ost-Verkehr werden Straßburg zum künftigen Mittelpunkte des mitteleuropäischen Verkehrs machen.

Die belgische Zeitung „Étoile“ berichtet, daß der belgische Vertreter an der soeben beendeten Straßburger Ausstellung für die Häfen Antwerpen und Gent zurückgekommen sei mit der Versicherung, daß der Hafen von Straßburg als französischer Meerhafen betrachtet werde für alle Waren, die über Antwerpen dahin kommen. Alle Zuschlagstaxen seien für die von Antwerpen kommenden und für das Hinterland von Straßburg bestimmten Güter aufgehoben worden. Die Vertreter Frankreichs hätten die Hoffnung ausgesprochen, sie möchten in Bälde die Verwirklichung des Rhein-Scheldekanals erleben mit der Linienführung nach Ruhrort. Mit dem Ausbau der Straßburger Hafenanlagen ist schon seit einiger Zeit begonnen worden. Gegenwärtig ist man daran, die Hafeneinfahrt vom Rhein, die wegen ihrer fast senkrechten Lage zur Schiffahrtsrinne den einfahrenden Schleppzügen sehr unangenehm war, zu erweitern und stromabwärts zu verlängern. Für die auf die Einfahrt wartenden Schiffe wird ferner eine 700 m lange Uferböschung zurechtgemacht, wo die Schiffe warten können, bis die anzulaufenden Umschlagskais frei werden. Ein weiteres Stück von 500 m Länge wird zurechtgemacht zur Aufnahme von Dienstgleisen und von industriellen Anlagen. Die Eisenbahnverwaltung von Elsaß-Lothringen studiert überdies gegenwärtig die Frage der Anlage des dritten und vierten Gleises auf der Strecke Straßburg-Mülhausen. Um die Zufahrtslinien zum Hafen von Straßburg noch weiter zu verbessern, hat sich der Hafenverwalter Dutoeuf an das Ministerium für öffentliche Bauten gewendet, und dieses soll geneigt sein, die nötigen Mittel zu gewähren für die Verdoppelung der Schleusen im Rhein-Marnekanal und für die Einrichtung der elektrischen Zugförderung auf der ganzen Strecke, um ihn so für einen Verkehr von 5 Millionen Tonnen leistungsfähig zu machen. Auch wird eine große Schiffswerft angelegt, wozu die Stadt das Gelände umsonst zur Verfügung stellt, und in welcher die deutschen Schiffe nach deren Ablieferung in Reparatur genommen werden sollen. Man rechnet, daß die Werft gegen Ende 1921 in Betrieb genommen werden kann.

— **Der Bauvoranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für 1921.** Die von dem Bundesrat oft betonte Notwendigkeit, zu sparen, hat bei dem Voranschlag für den Bauetat der Bundesbahnen Berücksichtigung gefunden. Er bleibt in seiner Gesamtsumme von 111 794 900 Fr. um über 10 Millionen Franken hinter dem letztjährigen Voranschlage zurück. Für den Bau neuer Linien sind nur 3 950 000 Fr. ausgesetzt, von denen 150 000 Fr. auf die Genfer Verbindungsbahn, der Hauptteil aber auf den zweiten Simplontunnel entfällt. Etwa die Hälfte des Voranschlags ist für die Einführung der elektrischen Zugförderung bestimmt (51,41 Millionen). Millionenbeträge sind darunter ausgeworfen für die Kraftwerke und Unterwerke Amsteg, Barberine, Steinen, Sihlbrugg, Vernayaz und Puidoux. Mit Kabeln und Fahrstromleitungen sollen ausgerüstet werden die Strecken Erstfeld-Bellinzona, Bellinzona-Chiasso, Luzern-Erstfeld, Immensee-Rothkreuz, Arth-Goldau-Zürich, Zug-Luzern und Lausanne-Sitten. Die Aufnahme des elektrischen Betriebes ist auf den Strecken Bellinzona-Chiasso und Erstfeld-Luzern für Herbst 1921, dem Zeitpunkt der Vollendung des Kraftwerks Amsteg (nördlich des Gotthard) in Aussicht genommen. — Die den einzelnen Kreisen zugewiesenen Summen sind vorwiegend für zweite Gleise bestimmt, u. a. für die Strecken Daillens-Ependes (der Linie Lausanne-Neuenburg), Siviriez-Romont (Bern-Lausanne), Basel-Delsberg, Thalwil-Richterswil, Rorschach-St.-Margrethen, Gubiasco-Lugano (Gotthardbahn). Größere Bahnhofsumbauten sind u. a. geplant für Biel, Thun, Solothurn, Delsberg, Bellinzona, Chiasso. Außerdem sollen zahlreiche Brücken für den elektrischen Betrieb verstärkt oder umgebaut werden. Für Rollmaterial sind 36 295 000 Fr. vorgesehen. Es sollen Ende 1921 vorhanden sein 101 elektrische Lokomotiven und Triebwagen (Ende 1920: 60), 15 (12) Akkumulatorenfahrzeuge, 1034 (1067) Dampflokomotiven, 3386 (3310) Personenwagen, 18 932 (18 632) Güterwagen.

— **Unterseetunnel Irland-Schottland?** In parlamentarischen Kreisen Englands lebt, wie die „D. Allg. Ztg. berichtet, die Frage des Baues eines Tunnels zwischen Irland und Schottland wieder auf. Kürzlich hat zwischen den zuständigen Stellen von England und Schottland ein Gedankenaustausch über die Frage stattgefunden. Wie der „Daily Telegraph“ meldet, soll eine Kommission von Sachverständigen ernannt werden, um über die Ausführbarkeit des Planes Bericht zu erstatten. Der Plan ist schon sehr alt. Über seine technische Ausführbarkeit bestehen keine Zweifel, dagegen sehr wohl über seine Wirtschaftlichkeit. Vielleicht sprechen neuerdings auch innerpolitische Erwägungen für die Ausführung. Das bekannte, scheinbar schon gesicherte Projekt der Untertunnelung des Ärmelkanals ist auf unbestimmte Zeit wieder vertagt worden.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahn-Generaldirektion Karlsruhe. Die an der Strecke Oberlauchringen-Immendingen gelegene Station „Im Weiler“ erhält mit sofortiger Wirkung die Bezeichnung „Lausheim-Blumegg“.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden: Nr. III 184 vom 12. November 1920 an die Mitglieder des Satzungsausschusses, betreffend Antrag der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn auf Anschluß an den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen (abgesandt am 22. November d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn. Am 1. Dezember 1920 erscheint zum Binnengütertarif der Nachtrag 4, mit welchem Tariferhöhungen zur Durchführung kommen. Mit gleichem Tage werden die im direkten Güterverkehr mit den Stationen der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn zur Erhebung kommenden besonderen Frachtzuschläge erhöht. Die neuen Zuschläge können aus dem am 1. Dezember 1920 zum Gemeinschaftlichen Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) (Tfv. 200) erscheinenden Nachtrag 2 entnommen werden.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen. Das als-

baldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Berlin, den 20. November 1920. (1087)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen
Herrmann Bachstein.

---

a) Binnengütertarife (Tfv. 149, 159, 189 und 192), b) Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Am 1. Dezember 1920 erscheinen zu den Binnengütertarifen der Neuhaldensleber Eisenbahn ein Ergänzungsblatt, der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn der Nachtrag VI, der Südharz-Eisenbahn der Nachtrag 4, der Thüringischen Nebenbahnen der Nachtrag 5, mit welchen Tariferhöhungen zur Durchführung kommen. Vom gleichen Tage ab werden die im direkten Güterverkehr der Arnstadt-Ichtershausener, Buttstädt-Rastenberger, Esperstedt-Oldislebener, Greußen-Ebelebener - Keulaer, Hohenebra - Ebelebener, Ilmenau-Großbreitenbacher, Osterwieck-Wasserlebener, Ruhlaer, Südharz, Weimar-Berka-Blankenhainer und Wenigentaft-Öchsener Eisenbahn zur Erhebung kommenden besonderen Frachtzuschläge erhöht. Die neuen Zuschläge können aus dem am 1. Dezember 1920 zum Gemeinschaftlichen Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) (Tfv. 200) erscheinenden Nachtrag 2 entnommen werden.

Die beteiligten Güterabfertigungen erteilen weitere Auskunft. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). (1083)

Berlin und Neuhaldensleben, den 18. November 1920.
Centralverwaltung für Sekundärbahnen
Herrmann Bachstein.
Die Direktion der Neuhaldensleber Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn-Gesellschaft.

Staats- und Privatbahn-Tierverkehr (Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses).

Mit sofortiger Gültigkeit treten im Abschnitt D 4 des Tarifs Bestimmungen für die Überführung von Tiersendungen zwischen den Bahnhöfen Perleberg (W. P.) und Perleberg (Kreisringbahn) in Kraft. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1090)

Berlin, den 19. November 1920.
Eisenbahndirektion.

Württ. Binnen-Gütertarif (Tfv. 39 a).

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1920 wird der Stationsname Adelsheim Württ. B. in Adelsheim Ost geändert. In den Vorbemerkungen zum Entfernungszeiger erhalten die Angaben für Adelsheim folgenden Wortlaut: „Adelsheim. Bahnhöfe: Adelsheim Nord und Adelsheim Ost. Die Abfertigung erfolgt im Binnenverkehr, soweit nicht ausdrücklich im Frachtbrief Adelsheim Nord vorgeschrieben ist.“

Stuttgart, den 19. November 1920.
Eisenbahn-Generaldirektion. (1094)

Crefelder Eisenbahn.

Am 1. Dezember 1920 tritt vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde zum Binnengütertarif ein neuer Nachtrag in Kraft. Durch diesen werden die vom gleichen Zeitpunkt ab auch bei den Reichseisenbahnen zur Durchführung gelangenden Änderungen eingeführt. Außerdem werden die Zuschläge erhöht. (1097)

Berlin, den 19. November 1920.
Die Direktion.

Nordwestdeutsch-bayerischer Gütertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Barrien in den Tarif einbezogen.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen und in der nächsten Nummer des gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeigers. (1092)

Frankfurt (M.), 19. November 1920.
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Tierverkehr (Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1920 werden im Binnen- und Wechselverkehr der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn neben der tarifmäßigen Fracht Frachtzuschläge erhoben. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 19. November 1920. (1095)
Eisenbahndirektion.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 2.

Vom 29. November 1920 an wird regelmäßiger Milchverkehr auf den Personenhaltepunkten Obermolbitz und Pirna Süd zugelassen. Wegen der Frachtberechnung wird auf unsern Verkehrsanzeiger verwiesen, auch geben die Stationen Auskunft. (1091)

Dresden, den 20. November 1920.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Niederlausitzer Eisenbahn.

Infolge Einführung des neuen Güter- und Tiertarifs auf den deutschen Eisenbahnen am 1. Dezember d. J. gelten die hierdurch eintretenden Tarifänderungen auch für unseren Binnenverkehr.

Gleichzeitig werden vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde die Frachtzuschläge vom genannten Tage ab erhöht. (1088)

Berlin, den 19. November 1920.
Die Direktion.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1920 werden im Tarif die Angaben für die Stationen Baienfurt, Tettnang und Weingarten (Württ.) geändert. Näheres bei den Dienststellen und in unserem Tarifanzeiger. (1096)

Stuttgart, den 18. November 1920.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1920 an wird die Stationsbezeichnung Adelsheim Württ. Bahn geändert in „Adelsheim Ost“. (1093)

Stuttgart, den 19. November 1920.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr (Tfv. 5).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1921 ab treten infolge Einrechnung eines weiteren Kilometers für Überführung zwischen den beiden Bahnhöfen in Sommerfeld und Teuplitz, sowie aus Anlaß von Entfernungsneufestsetzungen bei einigen Stationen der Muskau-Teuplitz-Sommerfelder Eisenbahn Entfernungserhöhungen bis zu 2 km im Verkehr mit den Stationen der Muskau-Teuplitz-Sommerfelder Eisenbahn und einigen Staatsbahnstationen ein, die durch den zum 1. Januar 1921 erscheinenden Nachtrag zu den Teilheften B I 7 und B II 1—64 bekanntgegeben werden. Auskunft gibt das Tarifbüro, hier Tempelhofer Ufer 28.

Berlin, den 19. November 1920
Eisenbahndirektion. (1089)

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn.

Ab 1. Dezember 1920 werden der Frachtberechnung im Binnen-Tier- und Güterverkehr das neue Tarifschema und die neuen Normalbeförderungsgebühren der Reichseisenbahnen zugrunde gelegt. (1086)

Neustadt O.-S., den 11. November 1920.
Direktion
der Neustadt-Gogoliner Eisenbahn-Gesellschaft.

---

2. Personen- und Güterverkehr.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde werden mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. die Beförderungspreise des Personen-, Tier- und Güterverkehrs weiter erhöht.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen begründet sich auf das Außerkrafttreten der Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Auskunft erteilt bis zum Erscheinen eines neuen Tarifes die Betriebsabteilung Breslau der Ges. m. b. H. Lenz & Co. Berlin, Schweidnitzer Stadtgraben 12. (1085)

Liegnitz, den 13. November 1920.
Direktion
der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn-Gesellschaft.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Fahrpreisermäßigung für Schulfahrten und für Fahrten zugunsten der Jugendpflege im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1920 an wird die im Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr vorgesehene Fahrpreisermäßigung bei gemeinschaftlichen, unter Leitung von Aufsichtspersonen unternommenen Ausflügen von Schülern und jugendlichen Personen auch dann gewährt, wenn die Teilnehmerzahl mindestens 10 Personen — anstatt wie bisher 20 Personen — beträgt. Der auf 45 ₰ festgesetzte Mindestfahrpreis für die Person wird aufgehoben. Nähere Auskunft erteilen die Fahrkartenausgaben und Auskunftstellen. (1084)

Berlin, den 15. November 1920.
Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 86.	Berlin, den 27. November 1920.	LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen,** beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 16 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 80 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 90 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 86. Berlin, den 27. November 1920. LX. Jahrgang.

Inhalt:

Die Grundsätze der Frachtberechnung nach den bisherigen und den neuen Tarifvorschriften.

Von Eisenbahnobersekretär **Geisler**, Eisenbahndirektion Berlin.

Als Zeitpunkt für die Durchführung der schon seit längerer Zeit beabsichtigten Tarifreform im Güter- und Tierverkehr der deutschen Eisenbahnen ist nunmehr der 1. Dezember 1920 festgesetzt worden. Zu diesem Tage werden deshalb der Deutsche Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B und der Deutsche Eisenbahn-Tiertarif, Teil I neu und zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung A ein Nachtrag VII herausgegeben. Die Reform bringt hinsichtlich der Frachtberechnung sehr wichtige Änderungen in den bisherigen Grundsätzen, so daß eine kurze Darstellung der alten und neuen Frachtberechnungsvorschriften willkommen sein dürfte.

A. Güterverkehr.

In der Form des Frachtbriefs tritt einstweilen weder für Eilgut noch für Frachtgut eine Änderung ein. Unverändert bleibt auch die Bestimmung, daß die Fracht nach dem Gewicht der Sendung zu berechnen und das Gewicht in Kilogramm auszudrücken ist, ferner daß der Absender für die Richtigkeit der Angaben im Frachtbrief zu haften und bei der Bezeichnung des Inhalts der Sendung für die in der Güterklassifikation und in den Tarifen genannten Güter die dort gebrauchten, für die übrigen Güter die handelsüblichen Benennungen anzuwenden hat.

I. Eilstückgut.

a) Bisher: Bei einer als Eilgut aufgelieferten Stückgutsendung ging der Frachtberechnung die Feststellung voraus, ob das Gut dem Spezialtarif für bestimmte Eilgüter oder der allgemeinen Eilgutklasse angehörte, ferner ob es im Verzeichnis der sperrigen Stückgüter aufgeführt war, und endlich, ob dafür nicht tarifarische Sonderbestimmungen im Teil I B oder in den Tarifteilen II vorgesehen waren. (Da in dieser Arbeit nur die allgemeinen Gesichtspunkte der Frachtberechnung wiedergegeben werden sollen, kann hier und bei allen späteren Ausführungen weder auf die in den Allgemeinen Tarifvorschriften und in den Tarifteilen II enthaltenen Bestimmungen über besonders zu behandelnde Güter, noch auf die Vorschriften über die Zusammenladung ungleich tarifierter Güter, an denen übrigens die Tarifreform nichts wesentliches ändert, näher eingegangen werden.) Nach dieser Feststellung mußte — abgesehen von sperrigem Eilgut, von dem weiter unten die Rede ist — das tatsächliche Gewicht der Sendung auf volle 10 kg nach oben, mindestens aber auf 20 kg für jede Frachtbriefsendung, abgerundet, alsdann die Entfernung zwischen Versand- und Bestimmungsstation aus dem Entfernungszeiger ermittelt und schließlich die Fracht durch Vervielfältigung des Gewichts mit dem aus den allgemeinen Kilometertariftafeln entnommenen Frachtsatz berechnet werden. Auf Entfernungen bis 105 bzw. 117 km galten hierbei für die einzelnen Bahnnetze und Wechselverkehre zwischen diesen Bahnnetzen die voneinander abweichenden Kilometertariftafeln A bis J. Für Eilstückgut war in den allgemeinen Kilometertariftafeln eine besondere Spalte vorgesehen; für den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter kamen die in der Spalte „Allgemeine Stückgutklasse“ angegebenen Frachtsätze zur Anwendung. Seit 1. März 1920 mußten diese Frachtsätze aber — ebenso wie die aller anderen Tarifklassen — infolge der damals eingetretenen 100 prozentigen Frachterhöhung verdoppelt werden. Dem Frachtsatz war, ausgenommen bei den durch das Fehlen direkter Tarife erforderlichen Umbehandlungen, eine Mindestentfernung von 10 km zugrunde zu legen, und außerdem waren bei der Ermittelung der Fracht die Bestimmungen über die Mindestfrachten (für Güter der allgemeinen Eilgutklasse 2,40 *M* und für Güter des Eilgutspezialtarifs 1,60 *M*) sowie über die Aufrundung der Fracht (Bruchpfennige auf volle 0,10 *M* nach oben) zu berücksichtigen. Hier sei eingeschaltet, daß die Güterabfertigungen des jeweiligen Aufsuchens der Entfernung und des Frachtsatzes enthoben waren durch besondere Hilfsmittel, die sie sich in der Form von Stationstariftabellen selbst angelegt hatten.

Bei sperrigen Eilstückgütern war das wirkliche Gewicht anderthalbfach zu nehmen, dieses erhöhte Gewicht auf volle 10 kg nach oben, mindestens auf 30 kg für jede Frachtbriefsendung, abzurunden und die Fracht für das auf diese Weise ermittelte Gewicht je nach der Art des Gutes nach den Sätzen der allgemeinen Eilgutklasse oder des Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter (allgemeine Stückgutklasse) zu berechnen.

Für beschleunigtes Eilstückgut erfolgte die Frachtberechnung auch bei den im Spezialtarif für bestimmte Eilgüter aufgeführten Gütern für das doppelte wirkliche und auf volle 10 kg aufgerundete Gewicht, mindestens für 40 kg für jede Frachtbriefsendung, nach den Sätzen der allgemeinen Eilgutklasse mit einer Mindestfracht von 3,20 *M.* Wurde sperriges Gut als beschleunigtes Eilgut aufgeliefert, so wurde das tatsächliche Gewicht der Sendung verdreifacht, auf volle 10 kg, mindestens aber auf 60 kg für jede Frachtbriefsendung, nach oben abgerundet und sodann die Fracht nach der allgemeinen Eilgutklasse berechnet.

b) Künftig: In Zukunft gibt es für Eilstückgut wiederum zwei Tarifklassen: die allgemeine Eilgutklasse (mit der abgekürzten Bezeichnung I e) und die ermäßigte Eilgutklasse (mit der abgekürzten Bezeichnung II e). Ebenso ist das Verzeichnis der sperrigen Stückgüter, die wie bisher einem Gewichtszuschlag von 50 % unterworfen sind, bestehen geblieben, aber durch die Aufnahme neuer Güter ziemlich erheblich erweitert worden. Es muß also auch künftighin vor der Berechnung der Fracht untersucht werden, ob das aufgegebene Gut zur allgemeinen oder zur ermäßigten Eilgutklasse gehört, und ob es als sperrig zu behandeln ist. Das bei der Frachtberechnung in Betracht zu ziehende Gewicht ist für Güter der allgemeinen Eilgutklasse in der bisherigen Weise auf volle 10 kg, mindestens auf 20 kg für jede Frachtbriefsendung, nach oben abzurunden und für sperrige Güter der allgemeinen Eilgutklasse zunächst anderthalbfach zu nehmen und sodann auf volle 10 kg, mindestens auf 30 kg für jede Frachtbriefsendung, aufzurunden. Neu ist dagegen die Bestimmung, daß in Zukunft die Fracht für Güter der ermäßigten Eilgutklasse für das 1½fache des wirklichen Gewichts, mindestens für 30 kg für jede Frachtbriefsendung, nach den Bestimmungen und Sätzen für Frachtgut zu berechnen ist. Bei sperrigem Gut der ermäßigten Eilgutklasse muß infolgedessen das so erhöhte wirkliche Gewicht nochmals um 50 % erhöht werden. Erst dieses, auf volle 10 kg nach oben abgerundete Gewicht, mindestens 50 kg für jede Frachtbriefsendung, darf der Frachtberechnung zugrunde gelegt werden. Beispielsweise stellt sich hiernach das für die Frachtberechnung maßgebende Gewicht einer Eilgutsendung nicht fest verschnürter Obstbäume von 52 kg Rohgewicht auf (52 + 26 = 78 + 39 = 117 =) 120 kg.

In der Frachtberechnung selbst und der Anwendung der Tarifsätze tritt keine Änderung ein. Bei der Bestimmung über Mindestfrachten ist bezüglich der Güter der allgemeinen Eilgutklasse an dem bisherigen Mindestsatz von 2,40 *M* festgehalten, bei der ermäßigten Eilgutklasse aber der Mindestsatz von 1,60 auf 2,40 *M* erhöht worden. Weiter sind die allgemeinen Kilometertariftafeln durch den „Frachtsatzzeiger" ersetzt worden, der für den gesamten Reichsbahnverkehr gilt. Seine Frachtsätze brauchen auch nicht mehr verdoppelt zu werden, da die Tarifreform neben der völligen Tarifeinheit der deutschen Reichseisenbahnen eine alle prozentualen Kriegs- und Teuerungszuschläge beseitigende Neuregelung der Beförderungsgebühren bringt.

Die Frachtberechnungsgrundsätze für beschleunigtes Eilgut sind die gleichen geblieben.

II. Frachtstückgut.

a) Bisher: Ebenso wie für Eilstückgut sah der bisherige Tarif auch für Frachtstückgut zwei Tarifklassen vor: die allgemeine Stückgutklasse und den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter. Alle im Spezialtarif für bestimmte Stückgüter nicht genannten Güter fielen unter die allgemeine Stückgutklasse. Die im Verzeichnis I zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B aufgeführten sperrigen Güter unterlagen auch bei Auflieferung als Frachtstückgut der Anrechnung des 50prozentigen Gewichtszuschlags und der Frachtberechnung für dieses erhöhte Gewicht je nach der Art des Gutes nach den Sätzen der allgemeinen Stückgutklasse oder des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter. Im übrigen galten hinsichtlich der Abrundung des Gewichts, des Mindestgewichts, der Mindestentfernung, der Frachtsätze und der Aufrundung der Fracht die gleichen Grundsätze wie für Eilstückgut. Die Mindestfracht betrug aber für die allgemeine Stückgutklasse und den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter nur 1,60 *M.* Die Frachtsätze waren in den allgemeinen Kilometertariftafeln unter den Spalten „allgemeine Stückgutklasse" und „Spezialtarif für bestimmte Stückgüter" enthalten.

b) Künftig: Grundsätzliche Änderungen treten in den Frachtberechnungsvorschriften für Frachtstückgut nicht ein. Die beiden Tarifklassen heißen in Zukunft „allgemeine Stückgutklasse (I)" und „ermäßigte Stückgutklasse (II)". Die ermäßigte Stückgutklasse hat aber gegenüber dem Spezialtarif für bestimmte Stückgüter eine starke Einschränkung erfahren. Die Zahl der in diese Tarifklasse aufgenommenen Güter ist trotz Einzelaufzählung der früher unter einer Sammelstelle aufgeführten Düngemittel von 75 auf 47 herabgesunken.

III. Wagenladungen.

a) Bisher: Um die Fracht für eine als Frachtgut aufgelieferte Wagenladung berechnen zu können, mußte man zunächst prüfen, ob das Gut einem Spezialtarif oder der Allgemeinen Wagenladungsklasse angehörte. Die Wagenladungsgüter waren in vier Hauptklassen eingeteilt:

Güter der Allgemeinen Wagenladungsklasse B mit der Nebenklasse A 1,

Güter des Spezialtarifs I } mit der Nebenklasse A 2,
Güter des Spezialtarifs II }

Güter des Spezialtarifs III mit der Nebenklasse Spezialtarif II.

Die einem Spezialtarif zugewiesenen Güter waren aus der Güterklassifikation zu ersehen; alle daselbst nicht genannten Güter gehörten zur Allgemeinen Wagenladungsklasse. Die Gewichtsabrundung erfolgte bei Wagenladungen in der gleichen Weise wie für Eil- und Frachtstückgut auf volle 10 kg nach oben. Der Frachtberechnung nach den Sätzen der Hauptklassen mußte ein Mindestgewicht von 10 000 kg, der Frachtberechnung nach den Sätzen der Nebenklassen ein solches von 5000 kg für jeden verwendeten Wagen zugrunde gelegt werden. Die Frachtsätze der Haupt- und Nebenklassen waren für die benötigte kilometrische Entfernung aus den allgemeinen Kilometertariftafeln zu entnehmen. Die Berechnung der Fracht erfolgte in der für Eilstückgut geschilderten Weise. Für Sendungen von weniger als 10 000 kg, aber mehr als 5000 kg wurde die Fracht für das wirkliche Gewicht nach der Nebenklasse oder für 10 000 kg nach der Hauptklasse berechnet, je nachdem sich die eine oder andere Berechnung billiger stellte. Wegen Erhebung der Fracht für eine Mindestentfernung von 10 km und Aufrundung des Frachtbetrages auf volle 0,10 *M* galt auch hier das für Eilstückgut bereits Ausgeführte.

Bei Beförderung der Güter in bedeckten Wagen wurde das der Frachtberechnung zugrunde zu legende Gewicht um 10 % erhöht und bei Beförderung in offenen Wagen mit Decke die im Nebengebührentarif festgesetzte Deckenmiete erhoben. Ausgenommen von dieser erhöhten Frachtberechnung waren Güter, die entweder der Allgemeinen Wagenladungsklasse angehörten oder im Verzeichnis II zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B (Verzeichnis der Güter der Spezialtarife für Wagenladungsgüter, die bei Beförderung in bedeckten Wagen von der Berechnung des 10prozentigen Gewichtszuschlages befreit sind) aufgeführt waren. Wurde für diese Güter an Stelle eines bedeckten Wagens ein offener Wagen mit Decke gestellt, so kam die Deckenmiete nicht zur Erhebung.

Die als Eilgut aufgegebenen Wagenladungen zerfielen in zwei Gruppen. Die erste Gruppe bildeten die im Spezialtarif für bestimmte Eilgüter genannten Güter. Für sie war die Fracht wie für Frachtgut in Wagenladungen zu zahlen. Für Güter der zweiten Gruppe, die alle nicht dem Spezialtarif

für bestimmte Eilgüter zugewiesenen Güter umfaßte, erfolgte die Frachtberechnung zu den Sätzen der Allgemeinen Wagenladungsklasse B oder A¹ für das Doppelte des für die Frachtberechnung nach den Vorschriften für diese Klasse maßgebenden Gewichts.

Für beschleunigtes Eilgut in Wagenladungen wurden ohne Unterschied des Gutes die Sätze der Allgemeinen Wagenladungsklasse B oder A¹ für das Vierfache des der Frachtberechnung nach den Vorschriften für diese Klasse zugrunde zu legenden Gewichts erhoben.

b) Künftig: An die Stelle der Güterklassifikation für Wagenladungsgüter tritt die Gütereinteilung nach Wagenladungsklassen, die die Wagenladungsgüter in fünf Hauptklassen zerlegt:

Güter der Klasse A mit der Nebenklasse A^n,
" " " B " " " B^n,
" " " C " " " C^n,
" " " D } " " " D^n.
" " " E

Die in die Klassen B bis E eingereihten Güter sind daselbst einzeln aufgeführt; nicht aufgeführte Güter fallen unter Klasse A oder Nebenklasse A^n. Neben einer anderen Benennung der Haupt- und Nebenklassen ist also eine Vermehrung um eine Hauptklasse, Klasse E, eingetreten, in die die bisher in den Tarifteilen II enthaltenen Ausnahmetarife 2 und 4 aufgenommen werden. Geändert sind ferner die Bestimmungen über die Aufrundung des Gewichts dahin, daß nicht mehr mit 10 kg, sondern mit 100 kg steigend aufgerundet wird. Eine weitere einschneidende Änderung in der Frachtberechnung ist die Bestimmung, daß den Frachtsätzen der Hauptklassen mit einigen Ausnahmen ein Gewicht von mindestens 15 000 kg für jeden verwendeten Wagen oder, falls die Eisenbahn Wagen mit einem geringeren Ladegewicht stellt, dieses letztere, mindestens aber ein Gewicht von 10 000 kg zugrunde zu legen ist. Die Ausnahmen erstrecken sich einerseits auf die Güter, die in der Liste A zum Teil I B aufgeführt sind oder zu mindestens 80 % des Gesamtgewichts aus Gütern dieser Liste bestehen, ferner auf alle Güter im Verkehr mit oder über Eisenbahnstrecken, auf denen ein Ladegewicht von mehr als 10 000 kg für den Wagen wegen des Raddrucks nicht ausgenutzt werden darf. In diesen Ausnahmefällen ist das bisherige Mindestgewicht von 10 000 kg beibehalten worden. Anderseits ist für die in der Liste B zum Teil I B genannten Güter bestimmt worden, daß bei Berechnung der Fracht nach den Hauptklassen stets mindestens das Ladegewicht des verwendeten Eisenbahnwagens zugrunde zu legen ist, auch wenn dieses Ladegewicht höher ist als 15 000 kg. Die Vorschriften über das Mindestgewicht von 5000 kg für die Frachtberechnung nach den Sätzen der Nebenklassen sowie die weitere Bestimmung, daß für Sendungen im Gewicht von mehr als 5000 kg die Fracht so lange nach den Sätzen der Nebenklassen zu berechnen ist, wie sich nicht die Berechnung nach den Bestimmungen und Sätzen der Hauptklassen billiger stellt, sind unverändert geblieben. In Zukunft genügt also die Kenntnis, unter welche Tarifklasse ein Gut fällt, allein nicht mehr zur Frachtberechnung.

Die Frachtsätze sind im Frachtsatzzeiger enthalten, der die allgemeinen Kilometertariftafeln ersetzt. An der Frachterhebung für eine Mindestentfernung von 10 km und an der Aufrundung der sich bei der Frachtberechnung ergebenden Bruchpfennige auf volle 0,10 ℳ ist nichts geändert worden. Dagegen ist der Grundsatz verlassen worden, daß Güter der Allgemeinen Wagenladungsklasse — jetzt Klasse A — allgemein zuschlagsfrei in bedeckten Wagen befördert werden. In Zukunft werden auch diese Güter in bedeckten Wagen nur dann frei befördert, wenn sie im Verzeichnis II zum Teil I B aufgeführt sind. Ist dies nicht der Fall, dann unterliegen sie ebenso wie die übrigen Güter dem zehnprozentigen Gewichtszuschlage.

Gleichwie bei der Frachtberechnung für ermäßigtes Eilstückgut wird auch für Eilgutwagenladungen die Fracht künftighin bei den Gütern der ermäßigten Eilgutklasse für das 1½fache des der Frachtberechnung für Frachtgut zugrunde zu legenden Gewichts berechnet, während für alle nicht zur ermäßigten Eilgutklasse gehörenden Güter die Berechnung zu den Sätzen der Klasse A oder A^n für das Doppelte des für die Frachtberechnung nach den Vorschriften für diese Klasse maßgebenden Gewichts zu erfolgen hat.

Änderungen in der Frachtberechnung für die als beschleunigtes Eilgut aufgelieferten Wagenladungen treten, abgesehen von der anderen Klassenbezeichnung, nicht ein.

B. Tierverkehr *).

a) Bisher: Bei der Frachtberechnung für lebende Tiere wurde nach Stücksätzen und Ladungssätzen und innerhalb dieser nach Tiergattungen unterschieden. Der Deutsche Eisenbahn-Tiertarif, Teil I sah folgende Klassen vor:

a) Stücksätze:

Klasse S 1 für Pferde, auch Ponys, ausschließlich Fohlen;
Klasse S 2 für sonstiges Großvieh, als Rindvieh, Maultiere, Esel, Fohlen (Pferde im Alter bis zu 1 Jahre) und dergleichen;
Klasse S 3 für Kälber (im Alter bis zu 6 Monaten), Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde;
Klasse S 4 für Ferkel, Lämmer, Zicklein und sonstige kleine Tiere, das Stück nicht über 35 kg schwer.

b) Ladungssätze:

Klasse L 1 für Pferde, auch Ponys, ausschließlich Fohlen;
Klasse L 2 für sonstiges Großvieh, als Rindvieh, Maultiere, Esel, Fohlen (Pferde im Alter bis zu 1 Jahre) und dergleichen sowie für Kleinvieh, als Schweine, Kälber, Schafe, Ziegen, Hunde, Gänse usw. in einbödigen Wagen;
Klasse L 3 für Kleinvieh in Wagen mit 2 bis 6 Böden;
Klasse L 4 für Kleinvieh in Wagen mit 7 und mehr Böden.

Der Berechnung nach Ladungssätzen wurde die Ladefläche des gestellten Eisenbahnwagens zugrunde gelegt, wobei Bruchteile eines Quadratmeters auf volle Quadratmeter nach oben abgerundet wurden, der Berechnung nach Stücksätzen die Zahl der verladenen Tiere. Die Anwendung der einen oder anderen Berechnungsart war davon abhängig, welche Berechnung die billigste Fracht ergab. Wurde die ausschließliche Benutzung eines Eisenbahnwagens für einzelne Tiere verlangt, so durfte im allgemeinen nur Ladungsfracht berechnet werden. Für Tiere, die in eigenen Käfigen der Versender, ferner in Kisten, Säcken und dergl. aufgeliefert wurden, wurde die volle Eilgutfracht berechnet, sofern sich nicht die Ladungsfracht nach dem Tiertarif billiger stellte. Die Fracht setzte sich zusammen aus einer feststehenden Abfertigungsgebühr und einer Streckenfracht, deren Einheitssätze bei den Eisenbahnen der einzelnen Länder meist verschieden hoch waren. Infolgedessen gab es in verschiedenen direkten Verkehren für zahlreiche Verkehrsverbindungen in den Tarifen II besondere Stationsfrachtsätze. Die Bestimmungen über die Abrundung der Fracht und die Zugrundelegung einer Mindestentfernung von 10 km bei der Frachtberechnung waren die gleichen wie im Güterverkehr. Von den für bestimmte Tiere vorgesehenen Vergünstigungen sei lediglich hervorgehoben, daß für Zuchttiere nur 70 % der Ladungs- oder Stücksätze berechnet wurden.

---

*) Der Inhalt dieses Abschnitts wurde im wesentlichen schon in dem Aufsatz in Nr. 80, S. 863 d. Ztg. behandelt. Er wird aber trotzdem der Vollständigkeit halber wiedergegeben. D. Schriftl.

b) Künftig: In Zukunft wird es folgende Klassen geben:

a) Stückklassen:

S 1: Pferde, Maultiere, Ponys, } über ein Jahr alt;

S 2: Sonstiges Großvieh, als Rindvieh, Esel, Büffel, Renntiere, Lamas und dergleichen;
Pferde (Fohlen), Maultiere, Ponys, } bis zu einem Jahre;

S 3: Schweine, das Stück über 75 kg schwer;

S 4: Schweine, das Stück über 35 bis 75 kg schwer, Kälber bis zu 6 Monaten, Schafe, Ziegen, Hunde;

S 5: Ferkel, Lämmer, Zicklein (Ziegenlämmer), sonstige kleine Tiere (ausgenommen Geflügel), } das Stück nicht über 35 kg schwer.

b) Ladungsklassen (nur für Geflügel):

L 1: Geflügel aller Art in einbödigen Wagen;

L 2: Geflügel aller Art in Wagen mit 2 bis 6 Böden;

L 3: Geflügel aller Art in Wagen mit 7 und mehr Böden.

Danach wird die Fracht für lebende Tiere mit Ausnahme von Geflügel nur noch nach Stückklassen, für Geflügel nur noch nach Ladungsklassen berechnet. Die Vorschriften über die Berechnung der Stückklassen für die Zahl der Tiere und der Ladungsklassen für die Quadratmeter Ladefläche des gestellten Eisenbahnwagens sind die gleichen geblieben. Neu ist die Einführung von Mindestfrachten bei Anwendung der Stückklassen für den Fall, daß die Beförderung der Tiere nicht in Viehsammelwagen, Stückgutkurswagen oder Gepäckwagen erfolgt, und zwar werden berechnet:

bei S 1 die Fracht für mindestens 3 Stück,
„ S 2 „ „ „ „ 3 „ ,
„ S 3 „ „ „ „ 5 „ ,
„ S 4 „ „ „ „ 8 „ ,
„ S 5 „ „ „ „ 60 „ und beim

Antrag auf Gestellung eines mehrbödigen Wagens für Kleinvieh:

bei S 3 die Fracht für mindestens 50 Stück,
„ S 4 „ „ „ „ 60 „ ,
„ S 5 „ „ „ „ 120 „ .

Werden Wagen zur ausschließlichen Benutzung verlangt, so wird mindestens berechnet:

für Tiere:

der Stückklassen	in einbödigen Wagen die Fracht für	in mehrbödigen Wagen die Fracht für
S 1	6 Stück	—
S 2	10 „	—
S 3	30 „	50 Stück
S 4	40 „	60 „
S 5	120 „	240 „

Die Fracht besteht auch in Zukunft aus Abfertigungsgebühr und Streckenfracht, deren Einheitssätze im Gegensatz zu früher im gesamten Bereich der Reichseisenbahnen gleich hoch sind. Diese Vereinheitlichung hat die Ausgabe eines Tierfrachtzeigers ermöglicht, der auf Entfernungen bis 1000 km ausgerechnete Frachten für die Stückklassen S 1 bis S 5 enthält und auf Entfernungen bis 1500 km Ladungssätze für die Ladungsklassen L 1 bis L 3. Für weitere Entfernungen sieht er Anstoßfrachten bzw. Anstoßsätze vor. Die früheren Bestimmungen wegen Abrundung der Bruchpfennige auf volle 0,10 ℳ nach oben und Erhebung der Fracht für eine Mindestentfernung von 10 km sind die gleichen geblieben. Auch die Vorschrift, daß Tiere in Käfigen, Säcken und Kisten nach den Grundsätzen für Eilstückgut abgefertigt werden, ist beibehalten und dahin erweitert worden, daß diese Frachtberechnung nicht nur dann Platz greift, wenn der Absender die Tiere in eigenen Käfigen aufgibt, sondern auch in Käfigen, die gegen Entrichtung der im Nebengebührentarif zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I vorgesehenen Leihgebühr von der Eisenbahn überlassen worden sind.

Die Vergünstigung für Zuchttiere ist wesentlich eingeschränkt worden. An die Stelle der früheren 30prozentigen Frachtermäßigung tritt für Zuchttiere, die bei einer zur Förderung der Tierzucht von einer Behörde, einem landwirtschaftlichen Verein oder einer Züchtervereinigung abgehaltenen Ausstellung, Körung, Tierschau oder Besichtigung vorgeführt worden sind, frachtfreie Rückbeförderung von der Bestimmungsstation des Hinwegs nach der ursprünglichen Versandstation.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die Eisenbahn des Kreises Monschau.** Die „D. Allg. Ztg.“ schreibt: Von Aachen bzw. Stolberg an der Linie Köln-Aachen führt eine zweigleisige Bahn durch den Kreis Monschau, weiterhin durch den Kreis Malmedy, um bei Ulflingen Luxemburger Gebiet zu erreichen. An einer Stelle ist sie aus bautechnischen Gründen in einer acht Kilometer langen Schleife durch das Gebiet des Kreises Eupen gelegt. Hier befindet sich auch eine einzige Haltestelle: Raeren. Diese Bahn dient hauptsächlich dem Güterverkehr. Vorzugsweise werden auf ihr Kohlen und Koks nach dem Erzgebiet von Lothringen und umgekehrt Erze von dort in das deutsche Kohlengebiet verfrachtet. Gleichzeitig ist die Bahn die einzige Verbindung Aachens mit dem unbestritten deutschen Kreise Monschau. Diese Eisenbahnlinie beansprucht Belgien, und nicht nur das, es beansprucht auch entgegen dem klaren Wortlaut des Friedensvertrages das von der Bahnlinie westlich gelegene Gebiet. Diesem Anspruch hat die nach dem Friedensvertrage eingesetzte Grenzkommission, der ein deutscher Kommissar zugeteilt war, zugestimmt, natürlich unter ausdrücklichem Protest des deutschen Vertreters. Über den hieraus sich ergebenden Streitfall hat die deutsche Regierung soeben eine Denkschrift herausgegeben, die mit dem Verlangen, die getroffene Entscheidung der Grenzkommission als ungültig zu erklären, der Entente überreicht worden ist.

Der Friedensvertrag hat ausdrücklich unter Vorbehalt des Ergebnisses einer Abstimmung die Grenze zwischen Deutschland und Belgien dahin festgelegt, daß der deutsche Verwaltungsbezirk Eupen und Malmedy zu Belgien kommen soll, woraus sich ergibt, daß alle anderen anstoßenden deutschen Gebiete (Kreis Aachen, Kreis Monschau usw.) unberührt bleiben sollen. Die deutsche Denkschrift gibt zu, daß die Grenze der Verwaltungsbezirke nun nicht unbedingt Stein für Stein die Landesgrenze bilden müßte, daß es vielmehr Aufgabe der Grenzkommission gewesen sei, an Ort und Stelle unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse die endgültige Landesgrenze im einzelnen festzulegen. Dazu war es natürlich aber notwendig, daß die Grenze bereist wurde, daß die Anwohner um ihre Meinung befragt wurden. Beides ist nicht geschehen, obwohl es Artikel 35 des Friedensvertrages ausdrücklich vorschreibt. Vielmehr hat die Grenzkommission eine ganz andere Frage behandelt, nämlich die Zugehörigkeit der eingangs erwähnten Eisenbahnlinie. Belgien hatte die Behauptung aufgestellt, daß diese Eisenbahnlinie zu dem Lokalverkehr der ihnen zugewiesenen Kreise Eupen und Malmedy unbedingt nötig sei und außerdem zur Entlastung der belgischen Ardennenbahn: Verviers-Pepinster-Spa-Libramont nötig wäre. Deshalb müsse die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung von dem Punkte, wo sie zum ersten Male belgisches Gebiet betritt, Belgien zugehören, und außerdem das von ihr durchfahrene Gelände.

Die deutsche Denkschrift beweist in übersichtlichen Tabellen und Karten, daß der ganze Lokalverkehr zwischen den Kreisen Eupen und Malmedy 1913 täglich vier Güterwagen betrug, daß die einzelnen wichtigeren Orte beider Kreise genau so durch Nebenbahnen mit der genannten belgischen Hauptbahn wie

mit der in Frage stehenden deutschen Linie verbunden sind, und daß es ein leichtes wäre, diese vier Güterwagen ebenso über die vorhandene belgische Grenzbahn zu befördern wie über die deutsche Linie. Sie weist ferner nach, daß im Kreise Eupen an der Bahn selbst überhaupt nur eine unbedeutende Haltstelle liegt, daß wirtschaftliche Beziehungen zwischen beiden Kreisen in nennenswertem Umfange nicht bestehen, weil beide in landwirtschaftlicher Beziehung Konkurrenten und in industrieller Beziehung vollständig voneinander unabhängig sind. Eupen hat Tuchindustrie und Malmedy Leder- und Papierindustrie. Die Denkschrift beweist ferner, daß andererseits der Kreis Monschau keinerlei weitere Bahnverbindung mit Deutschland hat als eben diese Linie. Dazu kommt, daß das umstrittene Gebiet das Niederschlagsgebiet für die Wasserversorgung des Aachener Kreises bildet und daß somit seine Überantwortung an Belgien die deutsche Wasserwirtschaft des Grenzlandes auf das empfindlichste trifft. Es wird weiter nachgewiesen, daß die belgische Ardennenbahn durchaus nicht derartig überlastet ist, daß eine Parallellinie notwendig wäre, vor allem schon deshalb nicht, weil die deutsche Strecke sich dafür gar nicht eignet, da von Belgien aus lediglich ein einziges Nebenbahngleis von Herbesthal an sie heranführt. Um aber den belgischen Wünschen entgegenzukommen, hat Deutschland sich dennoch erboten, den Verkehr belgischer Lokalzüge ohne Aufenthalt und ohne Zollkontrolle durch den deutschen Teil Monschaus zu gestatten und andererseits, um die Berührung belgischen Gebiets zu vermeiden, im Falle eines ungünstigen Abstimmungsergebnisses von Walheim im Kreise Aachen direkt nach Roetgen im Kreise Monschau ein neues Gleis zu legen, so daß die Berührung des Kreises Eupen vollständig vermieden wird.

Alle diese Vorstellungen, die noch durch eingehende juristische und wirtschaftliche Darlegungen unterstützt wurden, haben bisher nichts gefruchtet. Würde dem Standpunkt der Grenzkommission stattgegeben, so bedeutet das nichts weniger, als daß diese Kommission eigenmächtig die im Friedensvertrag vorgesehene Grenze 8 km weit nach Osten verschoben hat nicht unter Berücksichtigung, wie es Artikel 35 verlangt, sondern unter Mißachtung der wirtschaftlichen Verhältnisse des betroffenen Landstriches, und dabei weiteren Überweisung von 7500 ha deutschen Bodens an Belgien. Gegen ein solches Verfahren muß Deutschland mit allem Nachdruck Einspruch erheben. Es geht nicht an, daß die ohnehin für Deutschland furchtbar drückenden Bestimmungen des Friedensvertrages noch durch Mißbrauch der physischen Gewalt weiterhin verschlechtert werden und das Recht gebeugt wird, damit einer der Siegerstaaten in den unbeschränkten Besitz einer weiteren Bahnlinie gelangt, die ihm natürlich erwünscht, für ihn aber nicht lebensnotwendig ist, während das deutsche Grenzland durch ihre Wegnahme auf das allerschwerste geschädigt wird.

— **Bevorstehende Erleichterung im Verkehr mit Kesselwagen.** Wie die „P. P. N.“ hören, ist in Aussicht genommen, die Vorschriften der Kesselwagen-Beschlagnahmeverordnung vom 25. November 1919 („Reichs-Gesetzblatt“ S. 1927), soweit sie die Meldepflicht, die Inanspruchnahme der Kesselwagen durch die Mineralölversorgungs-Gesellschaft und die Genehmigung des Reichswirtschaftsministeriums zur Veräußerung, Vermietung usw. vorschreiben, demnächst aufzuheben. Die Ausfuhr von Kesselwagen, einschließlich der in den öffentlichen Verkehr eingestellten, soll wie bisher der Genehmigung bedürfen. Aufträge auf Ausfuhrbewilligungen sind an die Außenhandelsstelle für Eisenbahnwagen, Charlottenburg 2, Bleibtreustraße 20 II, zu richten.

— **Erhöhung der Tarife auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen.** Mit Wirkung vom 1. Januar 1921 werden die Fahrpreise auf der Stadt- und Ringbahn in der Weise erhöht, daß die erste und zweite Zone des jetzigen Tarifs fortfallen. Die jetzigen Sätze der dritten Zone — 50 ₰ in der dritten, 70 ₰ in der zweiten Klasse — werden künftig als Einheitstarif bestehen. In gleicher Weise werden Monatskarten künftig nur noch zu dem Einheitssatze von 13.70 ℳ in der dritten und 19.50 ℳ in der zweiten Klasse (den jetzigen Preisen der dritten Zone) ausgegeben. Im Vorortverkehr müssen die Mindestfahrpreise mit den künftigen Einheitssätzen auf der Stadt- und Ringbahn gleichgehalten werden. Vom 1. Januar 1921 ab fallen deshalb auch hier die unter 50 bzw. 70 ₰ liegenden Einzelfahrkarten, sowie Monatskarten, die weniger als 13.70 ℳ bzw. 19.50 ℳ kosten, fort. Im übrigen bleiben auf den Vorortbahnen die über den genannten Mindestsätzen liegenden Preise unberührt, so daß Einzelreisen auf Entfernungen über 9 km und Reisen auf Monatskarten über 7 km nicht verteuert werden.

— **Die Entscheidung über den Mittellandkanal** (vgl. Nr. 85, S. 933 d. Ztg.). Im Mittellandkanalausschuß der Preußischen Landesversammlung konnte der Minister Oeser die erfreuliche Mitteilung machen, daß die Mittellinie nunmehr als unbedingt sichergestellt angesehen werden kann. Der Minister Oeser hat sogleich nach der Entscheidung des Ausschusses, wie wir schon berichtet haben, mit den Staaten verhandelt, die auf dem Boden der Südlinie standen. Bei den Verhandlungen mit Thüringen ist man dadurch zu einer Einigung gekommen, daß man zugestimmt hat, die Kanalisierung der Saale bis zu einem Anschlußkanal nach Leipzig durchzuführen. Im weiteren sollen unter Beteiligung Preußens Talsperren bei Hohenwarte und Blankenstein gebaut werden. An dem Bau, der von Privatgesellschaften ausgeführt werden soll, wird sich Preußen mit zwei und Thüringen mit drei Anteilen beteiligen. Hierauf ist man zu einer Einigung mit Sachsen gekommen, das der Mittellinie zugestimmt hat, nachdem der Anschluß über Kreipau nach Leipzig sichergestellt worden ist. Nach diesen Ergebnissen hat eine Besprechung sämtlicher Länder, die sich als Anhänger der Südlinie bekannten, mit der preußischen Regierung in Berlin stattgefunden. Hierbei ist man zu folgender Verständigung gekommen: Die Mittellinie mit einem vollwertigen Anschluß nach Mitteldeutschland und Sachsen soll gebaut werden. Auf der Strecke von Peine bis Oebisfelde soll die Kanalführung so vorgesehen werden, daß der Stichkanal nach Braunschweig möglichst nur eine Länge von 2 km erhält. Im Harz sollen unter Beteiligung Preußens Talsperren im Oker-, Ecker- und Bodetal errichtet werden. Man will den Wunsch Braunschweigs vertreten, beim Reich die Verlängerung des Stichkanals nach Braunschweig bis nach Wolfenbüttel anzuregen. Der Minister Oeser gab im weiteren die Erklärung ab, daß er im Einvernehmen mit den Ländern beabsichtige, den Bau des Kanals im Wege der Notstandsarbeiten im Einverständnis mit dem Reich möglichst bald in Angriff nehmen zu lassen.

Österreich.

— **Einschränkung des Güterverkehrs auf den Eisenbahnen.** Um die neuerlich an die österreichischen Eisenbahnen herantretenden Anforderungen für die Beförderung von Lebensmitteln, Kohle und Brennholz hinreichend befriedigen zu können, erschien es bei dem herrschenden Wagenmangel notwendig, die Beförderung anderer Güter auf einige Zeit einzustellen. Die Verfügung trifft nur den Güterverkehr in Wagenladungen und beschränkt diesen auf Lebensmittel, Brenn- und Beleuchtungsstoffe, Futtermittel, Zeitungspapier, Zuckerrüben, Maschinenschmieröl, Zement, Kesselwagen, Grubenholz und Sprengmittel für Bergbaubetriebe, weiter in gleichem Umfange den Wagenladungsverkehr aus dem Zollauslande. Bereits übernommene oder rollende Sendungen werden nicht betroffen, daher auch die ohne Umladung erfolgende Neuaufgabe solcher Sendungen, insbesondere in der gebrochenen Durchfuhr, ausgeführt wird. Bereits erteilte Beförderungsbewilligungen behalten ihre Gültigkeit. Für Sendungen, die zur Beförderung nicht zugelassen sind, können die Direktionen nur in sehr dringenden Fällen Beförderungsbewilligungen erteilen. Sobald die augenblicklich bestehenden Schwierigkeiten behoben sein werden, wird die Einschränkung des Güterverkehrs ohne Verzug wieder aufgehoben werden.

— **Trinkgelderunwesen.** Das Staatsamt für Verkehrswesen hat nachstehenden Erlaß an die ausübenden Dienststellen hinausgegeben: „Die überaus drückenden Beschränkungen, die dem Eisenbahnverkehr in der Kriegszeit auferlegt werden mußten, und die auch in der Nachkriegszeit infolge der ungünstigen wirtschaftlichen und politischen Lage unseres Staatswesens nicht beseitigt werden konnten, mögen manchen der Bahnbenutzer, sei es, daß er sich eine Erleichterung im Reiseverkehr verschaffen, die bevorzugte Behandlung einer Sendung erreichen oder die raschere Erledigung eines Geschäftsfalles durchsetzen wollte, zu dem Versuch veranlaßt haben, sich bei den in Betracht kommenden Bahnbediensteten durch Zuwendungen aller Art ein seinen Vorteilen dienendes Verhalten zu sichern. Bedauerlicherweise haben vereinzelte Eisenbahner, sei es aus Not, sei es aus Gewinnsucht, solchen Angeboten gegenüber nicht immer jenes Maß von Standhaftigkeit bewiesen, welches den übernommenen Dienstpflichten entsprochen hätte, und das sie dem Ansehen ihres Standes schuldig gewesen wären. Die einmal eingerissene Unsitte des Trinkgeldunwsens hat nach und nach weitere Kreise der Bedienstetenschaft ergriffen, die im Trinkgelde nichts Bedenkliches sahen, sondern es geradezu als eine Art erlaubten Nebenverdienstes schätzten. Eigennutz hat diese Bediensteten gegen die Einsicht blind gemacht, daß sie mit der Geneigtheit, sich dem Spender des Trinkgeldes gefällig zu erweisen, gerade jenen gewissenlosen Leuten Vorschub geleistet haben,

welche sich unter Zuhilfenahme der Eisenbahnbediensteten zum Schaden unserer Volkswirtschaft über Vorschriften hinwegzusetzen trachten, die uns durch die allgemeine Notlage aufgezwungen wurden und aus Rücksicht für die Allgemeinheit strengste Beachtung verdienen, und daß sie mit der Unterstützung dieser Leute ihr eigenes Wohlergehen und das ihrer Mitbürger auf das empfindlichste schädigen. Angesichts der erschreckenden Verbreitung, die das Trinkgeldwesen in Eisenbahnkreisen gefunden hat, und bei der Ungebundenheit und Offenheit, mit welcher dieser Unfug betrieben wird, beginnt sich in den breiten Schichten der Bevölkerung und auch in den Kreisen der ernst zu nehmenden Geschäftswelt die höchst bedenkliche Meinung festzusetzen, daß ohne Geschenke, ohne Trinkgelder eine bahnseitige Leistung überhaupt nicht zu erreichen sei. Es muß verhindert werden, daß das Vertrauen der Öffentlichkeit zur Bahnanstalt erschüttert wird. Es ist Pflicht jedes treu und redlich gesinnten Bediensteten, dem Trinkgelderunwesen in Kreisen der Eisenbahnerschaft mit rücksichtsloser Schärfe entgegenzuarbeiten.

Wir verweisen auf die Vorschrift des § 24 D. O. und machen es allen Dienstvorständen zur Pflicht, Verstöße gegen diese Vorschrift mit größter Strenge zu ahnden. Bei groben Verfehlungen dieser Art, insbesondere wenn der Trinkgeldempfänger die dienstordnungsgemäße Pflicht zur Unparteilichkeit verletzt oder sein Vorgehen eine Nichtachtung bestehender Vorschriften beinhaltet, ist unnachsichtlich das Dienststrafverfahren einzuleiten; gegebenenfalls ist die Anzeige an das zuständige Strafgericht zu erstatten. Wir wenden uns an die auf dem Boden strenger Pflichterfüllung stehenden Bediensteten mit der eindringlichen Aufforderung, ihre bisher bekundete Unantastbarkeit auch fernerhin zu bewahren und die Staatseisenbahnverwaltung in dem Vorgehen gegen die Schädlinge ihres Standesansehens tatkräftigst zu unterstützen."

— **Interessengemeinschaft von Eisenbahnwagenfabriken.** Zwischen der Simmeringer und der Grazer Wagenfabrik ist eine Interessengemeinschaft vertragsmäßig festgelegt worden, indem Vertreter der einen Gesellschaft wechselseitig in die Verwaltung der anderen Gesellschaft eintreten. Beide Wagenfabriken sind die einzigen Unternehmungen des Wagenbaues in Österreich. Die Interessengemeinschaft bezweckt gemeinsame Arbeit in allen einheitlich zu regelnden Fragen und namentlich ein gemeinsames Vorgehen bei der Ausfuhr. Der Wagenring ist aufgelöst worden, und demgemäß wird im inländischen Wettbewerb keine Ringvereinbarung geschlossen. Dagegen soll die Ausfuhr nach gemeinsamen Grundsätzen gepflegt werden.

— **Verwertung der Wasserkräfte in Lande Salzburg.** Hierüber wird geschrieben:

Salzburg verfügt vor allem über einen großen Reichtum: seine Wasserkräfte! Das waren bisher ungehobene Schätze, aber nun soll das anders werden. Bekanntlich baut der Staat das Stubachwerk im oberen Stubachtale zum Zwecke der Elektrisierung gewisser Teilstrecken der Alpenbahnen aus. Die Pläne sind fertiggestellt, die Vorarbeiten schon weit vorgeschritten und im nächsten Frühjahr wird der Bau mit aller Kraft in Angriff genommen werden. Zunächst soll die erste Stufe „Tauernmoos-Enzingerboden" ausgebaut werden, die über ein Speicherbecken von 139 Millionen Kubikmeter Inhalt und ein Rohgefälle von 523,5 m verfügt. In einer Seehöhe von 1996 m, hart am Fuße der Gletschergrenze, wird im Tauernmoosbecken der 125 Hektar Grund überflutende Stausee angelegt, den ein Mauerdamm, der an der Krone 125 m lang und an der höchsten Stelle 28 m hoch sein wird, abschließen wird. Der 900 m lange Druckstollen wird die Wassermassen dem Wasserschlosse zuführen. Die gleichbleibende Leistung des Werkes wird mit 5800 Pferdekräften bewertet. Später können noch drei weitere Staustufen, die Stufe Enzingerboden-Schneideralpe und die Stufe Schneideralpe-Vorderstubach und endlich die Stufe Grünsee-Enzingerboden ausgebaut werden; dann erwartet man eine das ganze Jahr gleichbleibende Leistung von mindestens 16 000 Pferdestärken, mit Hilfe der Speicheranlagen aber auch zeitweise Höchstleistungen von etwa 80 000 Pferdestärken.

Das Land Salzburg hat zur Ausnützung der Wasserkräfte die „Salzburger Aktiengesellschaft für Elektrizitätswirtschaft" gegründet, die am 25. September ihre gründende Generalversammlung abhielt. 1033 Zeichner haben ein Aktienkapital von 16 Millionen Kronen aufgebracht. Mit Unterstützung des Landesrates und des Staates wird die Gesellschaft in wenigen Wochen im Besitze des fertigen Leitungnetzes zur Versorgung des Pinzgaues und Pongaues mit Strom aus dem Werke der Firma Stern und Hafferl an der Großarler Ache sein, das von Saalfelden bzw. Uttendorf im Oberpinzgau bis Pinzgau reicht, noch einige Seitenstränge umfaßt, und verschiedene größere Industrieanlagen, eine große Zahl von Ortsnetzen und viele Kleinabnehmer mit elektrischem Strom versieht. Die Aktiengesellschaft will aber ein eigenes Kraftwerk bauen; es wurde die günstigste Wasserkraft des Landes, die Fuscher Ache, beansprucht, und die Generalversammlung beschloß, zum Ausbau des Fuscher Kraftwerkes eine Anleihe in der Höhe von vierzig Millionen Kronen aufzunehmen.

Auch die Stadt Salzburg geht mit Eifer an den weiteren Ausbau ihrer elektrischen Kraftquellen. Der Bau der zweiten Stufe des Wiestalwerkes, der Strubklammwerke, wurde im Ausschreibungswege an die Firma Pittel & Brausewetter vergeben. Die leitenden Ingenieure der Firma sind bereits in Salzburg eingetroffen; mit dem Bau der Strubklammwerke, für den die Gemeinde den Hauptanteil der erst kürzlich aufgenommenen 80 Millionenanleihe bestimmt hat, wird demnächst begonnen werden.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Die Eisenbahnen im Staatsvoranschlag des Jahres 1921.** Die Regierung hat dem Parlamente den Staatsvoranschlag für das Jahr 1921 unterbreitet. Die eigentlichen Betriebseinnahmen sind dreimal so hoch veranschlagt wie für das Jahr 1920 (3.5 Milliarden für 1921 gegen 1.2 Milliarden für 1920). Gleichwohl schließt das Eisenbahnbudget als ganzes mit einem Fehlbetrag ab, 3 668 655 840 — 3 502 554 500, also ein Fehlbetrag von 166 Millionen, und zwar aus dem Betriebe selbst ohne Verzinsung des Anlagekapitals. Dabei sind die „Investitionen" noch besonders veranschlagt, unter denen sich auch eine Reihe von Ausgaben befindet, die als Betriebsausgaben anzusehen sind.

Es sind, wie das Handelsmuseum mitteilt, Verhandlungen wegen neuerlicher Erhöhungen der Eisenbahntarife vom 1. Januar 1921 ab im Gange. Es wird vermutet, daß sich die Erhöhungen jedoch diesmal nicht auf die Kohlentarife, sondern nur auf die anderen Gütertarife erstrecken werden.

Ungarn.

— **Einschränkung des Personenverkehrs auf der Südbahn.** Die Direktion der Südbahngesellschaft teilte mit, daß infolge Kohlenmangels und behufs Beförderung angehäufter Frachtgüter der gesamte Verkehr vom 17. bis 20. November auf ihren Linien eingestellt wurde. An den oben angeführten Tagen wurden jedoch die zwischen Budapest (Südbahnhof) und Wien (Südbahnhof) mit ausländischer Kohle geführten Balaton-D-Züge, außerdem behufs Beförderung von Arbeitern, Beamten und Schulkindern zwischen Martenvásár und Budapest, ferner zwischen Sopron (Ödenburg) und Wiener-Neustadt Personenzüge in Verkehr gesetzt. Am 21. November wurde der Personenverkehr wieder im bisherigen Umfange aufgenommen.

— **Ungarns Wirtschaftslage.** Obwohl in vielen Fabriken, soweit es der Kohlenvorrat und das Vorhandensein von Rohmaterialien zuläßt, tüchtig gearbeitet wird, in einzelnen Betrieben, wie in den Eisenbahnwerkstätten, fast in dem Maße wie während der Kregszeit, liegt das Wirtschaftsleben im allgemeinen dennoch darnieder. Ausländische Interessenten haben zwar mit ungarischen Geldinstituten zur Wiederbelebung der Wirtschaft ernste Verhandlungen gepflogen, doch haben diese keine Ergebnisse gezeitigt, vielmehr haben die ausländischen Interessenten — einschließlich der kleinen Entente — dank der Valutaverschiebungen zu ihrem Vorteile Ungarns hartbedrückte Lage auszunutzen verstanden. Als günstiges Zeichen der Zeit sei bemerkt, daß die serbische Regierung schon seit Monaten an die Werkstätten der ungarischen Staatsbahnen Eisenbahnwagen und Lokomotiven zur Ausbesserung gesandt hat. Bisher sind 4800 Stück in Arbeit gewesen. Es sind dies durchwegs Lokomotiven und Wagen, die in Ungarn von den Rumänen fortgeschleppt wurden. Derzeit wird an der Zusammenstellung der durch die rumänische Besatzung verursachten Schäden gearbeitet. Allein den ungarischen Staatsbahnen wurde zumindest ein Schaden von einer Milliarde Kronen zugefügt. Die durch die ungarische Regierung erhobenen Forderungen auf Schadenersatz werden demnächst durch die Wiedergutmachungskommission geprüft werden.

— **Einmalige Unterstützung für die Angestellten der in Ungarn liegenden Südbahnlinien.** Mit Rücksicht auf die derzeit herrschenden ungünstigen Lebensverhältnisse der Festbesoldeten wurde den Angestellten der ungarischen Linien der Südbahngesellschaft eine einmalige Beihilfe gewährt, und zwar: den Beamten 800 Kr. und für jedes am Familienzuschlag

teiligte Familienglied 400 Kr. Die übrigen Angestellten hielten Beträge von 360—480 Kr. und als Familienzuschläge ir jedes Familienmitglied 150—240 Kr.

— **Fahrpreisbegünstigung für die Angestellten der Hauptadt.** Die Südbahngesellschaft hat den hauptstädtischen Angestellten und deren Angehörigen dieselben Fahrpreisbegünigungen gewährt, die die Staatsbahnen ihren Angestellten igebilligt haben. Die Angestellten und deren Familienmitlieder werden demnach in jeder Wagenklasse der Südbahn it einer halben Karte der um eine Stufe niedrigeren Klasse ihren können.

— **Zur Verhinderung des Aus- und Einfuhrschmuggels** urde nach einem Ministerialerlaß ein allgemeines Ausfuhrerbot für Mobilien jeder Art veröffentlicht. In dieser Verrdnung wurden die Ausnahmen von diesem Verbot (Reiseepäck, Umzugsgut, Papiergeld bis zu 2000 Kr.) festgesetzt nd die zur Erteilung von Ausfuhr- und Einfuhrbewilligungen erechtigten Amtsstellen bezeichnet.

— **Regelung der Ruhegehaltsbestimmungen bei den Staatsahnen.** Durch eine Verordnung des Handelsministers wurde ie Frage der Anrechbarkeit der Pensionsbeträge wie auch ie der Pensionsfähigkeit der im Tarif festgesetzten Bezüge ahin geregelt, daß die Dienstzeit, die ein Pensionsmitglied nmittelbar vor Aufnahme in den Pensionsfonds, jedoch nach blauf des 18. Lebensjahres, mit festem Gehalt im Dienste er ungarischen Staatsbahnen, des Eisenbahn-Zentralabrechungsbüros oder der ungarischen Eisenbahnwerkstätten und taatlichen Kohlenwerkstätten zurücklegt, in die Wartezeit zur Erwerbung eines festgesetzten Ruhegehaltsanspruches bei inem nachzuzahlenden entsprechenden Betrage eingerechnet vird. Ferner wird für die Bemessung des Ruhegehalts die Zeit erücksichtigt, die der Angestellte im Kriegsdienste verrachte. In die vorerwähnte Verordnung wurde ferner die Bestimmung aufgenommen, daß jedes Pensionsmitglied schon ach einer fünfjährigen Dienstleistung Anspruch auf ein Ruhegehalt hat. Sollte dem Angestellten der Dienst aus den n den Pensionsstatuten näher ausgeführten Gründen gekünigt werden, bevor er die fünfjährige Dienstzeit zurückgelegt at, so werden ihm die geleisteten Beiträge samt 5 % Zinsen urückerstattet. Als neue Bestimmung wurde ferner aufgeommen, daß in den Fällen, in denen der dem Pensionsfonds ngehörende Angestellte — gleichviel aus welchem Grunde — erschwunden oder dessen Aufenthalt unbekannt ist, die der Frau oder den Kindern gebührende Pension oder Kinderzuage so lange dem Anspruchsberechtigten ausgezahlt wird, bis nan auf die Spur des vermißten Angestellten gelangt. Schließich enthält die Verordnung die wichtige Bestimmung, daß Lokomotiv- und Zugführer, denen nach den bisherigen Pensionsbestimmungen die geleistete Dienstzeit auf das anderthalbfache erhöht angerechnet wurde, so daß ihnen nach Zurücklegung einer Dienstzeit von 24 Jahren, somit schon im blühendsten Mannesalter, als Ruhegehalt das volle Diensteinkommen zukommt, von nun an vor Zurücklegung des 8. Lebensjahres im allgemeinen nicht pensioniert werden.

— **Die Versorgung der Pensionäre der Staatsbahnen mit Lebensmitteln** zu ermäßigten Preisen hat nach einer Verordung des Finanzministers eine Einschränkung erfahren. In ukunft haben nämlich die Pensionäre, deren jährliches Einommen außer dem Ruhegehalt mehr als 24 000 Kr. beträgt, eder für sich noch für ihre Familienmitglieder auf Ausfolung von Lebensmitteln zu ermäßigten Preisen Anspruch.

— **Erhöhung der Telegrammgebühren.** Die Wortgebühr für in Telegramm nach Deutschland, Tschechien, Südslawien und en besetzten Gebieten wurde von 1,50 Kr. auf 2 Kr. erhöht. Die Wortgebühr für Telegramme im inländischen Verkehr, ach Österreich und Amerika ist unverändert geblieben.

Südslawisches Gebiet.

— **Eisenbahnpläne.** Durch die von Italien geplante Predilahn (vergl. Nr. 73 S. 798 d. Ztg.) würde ein großer Teil des Durchgangsverkehrs für Südslawien verloren gehen. Da aber Südslawien aus wirtschaftlichen Gründen das größte Interesse aran zu haben erklärt, daß Österreich mit seinen Bahnen vorehmlich an Südslawien angeschlossen bleibt, werden Pläne euer Bahnverbindungen erwogen, die das Hinterland mit den eu zu schaffenden großen Häfen von Buccari und Portore verinden sollen. Es wird nun der Vorschlag gemacht, man möge ie in Eisenkappel endigende Bahn über den Remschniggraben, ulzbach, Leutsch, Laufen, Xaverie (von dort eine 14 km lange Verbindungsstrecke zum Anschluß an die Bahn nach Zeltweg), Oberburg, Neustift, Snovischekgraben, Neul, Stein zum Anschluß an die Bahn Stein-Laibach fortsetzen. Da die Südbahnstrecke von Laibach nur bis Loitsch benützbar ist, müßte eine neue Querbahn von Breg bei Franzdorf über Zirknitz (hier eine 6 km lange Verbindungsbahn gegen West nach der Südbahnstation Rakek), Altenmarkt und die Kulpa nach Kroatien gebaut werden.

Eine Gruppe von Agramer und tschechischen Kapitalisten beabsichtigt, die mächtigen Wasserkräfte bei J a i c e in Bosnien zur Gewinnung der elektrischen Kraft zum Betriebe der Querbahn von Belgrad nach Spalato auszunützen.

Niederlande.

— **Nachrichten von den niederländischen Eisenbahnen.** Der seit 25. Oktober in Wirkung getretene Fahrplan der Niederländischen Eisenbahnen und die vielen seitdem eingetretenen Z u g v e r s p ä t u n g e n haben in den Zeitungen einen Strom von Beschwerden hervorgerufen. Als Ursachen der Zugverspätungen werden genannt: schlechte Kohlen, Verkürzung der Dienstzeiten des Personals, ungeübtes Personal, nachträgliche Änderungen des Fahrplans, ungenügende Bahnhofsanlagen usw.

Eine nach Amerika entsandte K o m m i s s i o n z u m S t u d i u m d e r E l e k t r i s i e r u n g d e r n i e d e r l ä n d i s c h e n E i s e n b a h n e n ist vor einigen Wochen zurückgekehrt. Diese Kommission soll ein Gutachten über das für die Elektrisierung am zweckmäßigsten erscheinende System abgeben. Es wird beabsichtigt mit den Linien Amsterdam-Rotterdam und Amsterdam-Amersfoort anzufangen.

Der vom Minister ernannte L o h n r a t hat die Eisenbahnbeamten in 15 Lohnklassen, das Werkstättenpersonal mit Stundenlohn in 7 Klassen eingeteilt. Die Personalvereine führen einen starken Kampf, um die Einführung der von dem Lohnrat festgesetzten Löhne durchzusetzen. Es heißt, daß die Gesellschaften diese Sätze für zu hoch erachten, weil nach der Feststellung beschlossen sein soll, alle Beiträge des Personals zu den Pensionskassen wegfallen zu lassen und Kinderzuschläge, wie für die Reichsbeamten, einzuführen.

Am 15. November gegen 5½ Uhr nachmittags ereignete sich auf der Strecke Amsterdam-Utrecht in der Nähe des Bahnhofs Brenkelen ein schweres E i s e n b a h n u n g l ü c k. Der Schnellzug von Rotterdam über Harmelen fuhr bei der Abzweigung von Brenkelen auf einen von Amsterdam nach Utrecht fahrenden Zug. Die vordersten drei Personenwagen des letzteren Zuges wurden zertrümmert. Hierbei wurde ein Fahrgast getötet und zwei schwer verletzt. Glücklicherweise waren die zertrümmerten Wagen nur sehr schwach besetzt, weil sie während schweren Regens im Amsterdamer Bahnhof außerhalb der Überdachung standen und die Reisenden deswegen beim Einsteigen die hintersten Wagen vorzogen. Die Schuldfrage ist bis jetzt noch nicht aufgeklärt. Der Betrieb konnte nach einigen Stunden eingleisig, nach zwei Tagen zweigleisig wieder aufgenommen werden.

Uebrige europäische Länder.

— **Die freie Schiffahrt auf den französischen Wasserstraßen.** Der französische Bautenminister Le Trocquer hat die Verordnungen über die Schiffahrt auf den Wasserstraßen, die während des Krieges und nach Abschluß des Waffenstillstandes erlassen wurden und die die Schiffahrt in gewisse Schranken legten, auf den 15. November aufgehoben, mit Ausnahme der Verordnungen vom 31. Dezember 1919 betr. die Frachtenabkommen und die Frachtbriefe. Diese Maßnahme hat zur Folge, daß auf dem gesamten Binnenwasserstraßennetz die uneingeschränkte Handelsschiffahrt gewährleistet und daß durch die ebenfalls vorgesehene Schaffung von Frachtenbörsen eine gewisse Stetigkeit in den Frachten geschaffen wird.

— **Ausbeutung der Wasserkräfte der Dordogne.** Die französische Regierung hat kürzlich der Orléansbahn-Gesellschaft die Konzession erteilt zur Ausnützung von 100 000 PS auf dem ersten Abschnitte der Dordogne. Die Bahngesellschaft wird daraus eine Ersparnis an Kohlen von 500 000 t machen. Die weiteren Vorteile, welche die Orléansbahn aus ihrer Elektrisierung gewinnt, sind: eine Beschleunigung des Verkehrs auf den Linien des unebenen Geländes im Zentralmassiv, die Möglichkeit der Ausdehnung des Verkehrs und vor allem die Verwirklichung des Suisse-Océan, der berufen scheint, eine bessere Verbindung zwischen Genf und Bordeaux über die mittelfranzösischen Linien mit starken Steigungen herzustellen. Von der gewonnenen elektrischen Kraft beansprucht die Orléans-

bahn nur 560 Millionen Kilowattstunden, so daß für die Bedürfnisse der Industrie der weitaus größte Teil zur Verfügung stehen wird. Das Teilstück, aus dem die Bahn ihre 560 Kilowattstunden ziehen will, ist der obere Lauf des Flusses von dessen Quelle bis nach Vernejoux, inbegriffen die Seitentäler des Chavanon, der Rue und der Diège.

— **Die Elektrisierung der italienischen Eisenbahnen**, die ins Stocken geraten zu sein schien (vgl. Nr. 50, S. 574 d. Ztg.), ist durch die Erfahrungen des Kohlenarbeiterstreiks in Großbritannien, der mittelbar auch die italienischen Bahnen in eine Notlage gebracht hat, wieder in den Vordergrund des Interesses gerückt worden. Dazu kommt die Verschlechterung der Währung, die die Preise der für den jährlichen Verbrauch nötigen 3 Millionen Tonnen Kohlen auf 800 Millionen Lire anschwellen läßt, die bei Anwendung des elektrischen Betriebes wenigstens zum Teil erspart werden. Nach einer Mitteilung der Generaldirektion der Staatsbahnen, die wir dem „Bund“ entnehmen, ist jetzt ein Arbeitsplan für die Elektrisierung aufgestellt worden, wonach ein Teil der Arbeiten von der Staatsbahn selbst ausgeführt und der übrige Teil Privatunternehmern übertragen werden soll. Zu den in eigener Regie auszuführenden Arbeiten gehört die Elektrisierung der Strecken Genua-Pisa, Triest-Piè del Colle, Parma-La Spezia, Savona-San Giuseppe, Verona-Brenner u. a., in einer Gesamtlänge von 1054 km. Privatunternehmern sollen vorläufig 815 km übertragen werden, so daß in einigen Jahren über 2000 km elektrisch betrieben werden sollen, während jetzt nur die Linien Mailand-Varese-Porto Ceresio, Mailand-Lecco-Sondrio, Colico-Chiavenna, Bussoleno-Turin-Ronco und Novi-Genua dem elektrischen Verkehr übergeben worden sind, also kleinere Strecken Norditaliens. Die für eine Geschwindigkeit von 100 km/St. eingerichteten Lokomotiven sind schon zum Teil im Bau.

Fremde Erdteile.

— **Elektrisierung südafrikanischer Eisenbahnen.** In Ergänzung einer hierüber in Nr. 81 d. lfd. Jahrg. gebrachten, aus der Elektrotechnischen Zeitschrift stammenden Mitteilung ist unter Benutzung derselben Quelle noch folgendes zu berichten. Für die Elektrisierung der früher bezeichneten Bahnen werden im ganzen etwa 11,65 Millionen Pfund Sterling aufzubringen sein. Von dieser Summe entfallen voraussichtlich 5,25 Millionen auf die Beschaffung der Wagen, der Fahrleitungen und den Bau der Unterwerke usw. Die Errichtung der Kraftwerke wird 4,4 Millionen Pfund kosten; für Fernleitungen sind 2 Millionen veranschlagt. Dem Vernehmen nach dürfte die 528 km lange Natal-Hauptbahn von Durban nach Glencoe für elektrischen Betrieb umgewandelt werden. Mit dem Beginn der Bauarbeiten ist allerdings zu warten, bis die bevorstehenden Wahlen in der südafrikanschen Union erledigt sind; erst dann kann das Bahnprojekt im Parlament beraten werden. Für das gesamte in Frage kommende Netz sollen 165 elektrische Güterzuglokomotiven, 9 Personenzug- und 88 Verschiebelokomotiven, außerdem 136 Triebwagen und 127 Beiwagen beschafft werden. Auffallend ist die geringe Zahl der in Aussicht genommenen Personenzuglokomotiven; diese werden nur auf der Hauptlinie zwischen Kapstadt und dem Touws-Fluß verkehren. Auf dem übrigen Netz sollen die Personenzüge wegen der schwierigen Gleiskrümmungsverhältnisse usw. durch Güterzuglokomotiven befördert werden. Die Lage der Kraftwerke ist bisher noch nicht bestimmt, da genügende Wassermengen für die Kondensatoren selten zur Verfügung stehen. Vielleicht erhalten Kapstadt und auch Durban Kraftwerke, die gleichzeitig die Bahn und die Stadt mit Strom versorgen könnten. Die Bahn von Witbank über Germiston nach Randfontain könnte möglicherweise von der Viktoria Falls- und Transvaal-Power Co. mit Strom versorgt werden, der als Drehstrom von 50 Perioden und 100 Kilo-Volt den Fernleitungen zu übermitteln ist. Für die Anordnung der Unterwerke könnten etwa die der Chicago-Milwaukee-St. Paul-Eisenbahn als Muster dienen. Den elektrischen Zügen ist der Betriebsstrom durch eine Kettenoberleitung bekannter Bauart, die von Stahlgittermasten getragen wird, zuzuleiten.

Rechtspflege.

Eisenbahnfrachtrecht. Unzureichende und daher unwirksame Veröffentlichung neuer Tarifvorschriften. Die Firma B. in M. sandte am 16. April 1919 mit der Eisenbahn als Expreßgut 19 Ballen Stoffe, die in 10 Stücken verpackt waren, an den Kaufmann G. in Ch. Eins dieser Frachtstücke, das 89,20 m Buxkinstoff zu Winterjoppen enthielt, und 31 kg wog, ist in Verlust geraten. G. verlangt nun mit der vorliegenden Klage vom Preußischen Eisenbahnfiskus als Wertersatz für den Ballen Buxkin 59 ℳ für das Meter, insgesamt 5262,80 ℳ. Die Eisenbahn lehnte den Ersatz ab, weil der Buxkinstoff einen Wert von mehr als 150 ℳ für das Kilogramm gehabt habe, deshalb im Sinne der am 1. März 1919 eingeführten Ausführungsbestimmung II zu § 54 Abs. 2 B I der Eisenbahnverkehrsordnung als Kostbarkeit anzusehen und von der Beförderung als Expreßgut ausgeschlossen gewesen sei, jedenfall aber bei der Versendung der Ware die für Kostbarkeiten maßgeblichen Vorschriften nicht beachtet worden seien.

Das Landgericht I zu Berlin und ebenso das Kammergericht haben aber den beklagten Eisenbahnfiskus zun Schadensersatz verurteilt. Das Reichsgerich hat dieses Urteil bestätigt und die vom Beklagten ver suchte Revision zurückgewiesen. Es führt in seiner Urteilsbegründung aus: „Die am 1. März 1919 eingeführte Ausführungsbestimmung zu § 54 EVO., auf die der Beklagte sich beruft, mußte, da derartige Vorschriften den Tarifen völlig gleichgestellt sind, entweder in einen ordnungsmäßig veröffentlichten Tarif oder Tarifnachtrag aufgenommen werden oder ihr Wortlaut war in den zur einfachen Bekanntmachung benutzten Blättern zu veröffentlichen. Für die Gültigkeit der durch sie herbeigeführten Abänderung der bisher maßgebenden Vorschriften ist ausschließlich die Bekanntmachung durch den Reichskanzler entscheidend. Als weiteres Erfordernis kommt hinzu, daß aus der Bekanntmachung auch die Genehmigung der Ausführungsbestimmung durch die Landesaufsichtsbehörde (das ist für Preußen der Minister der öffentlichen Arbeiten) ersichtlich sein muß. Diese Voraussetzungen sind hinsichtlich der fraglichen Ausführungsbestimmung bis zum 16. April 1919, dem Tage an dem da hier in Rede stehende Frachtgut zur Beförderung aufgeliefert worden ist, nicht erfüllt worden. Der Tarifnachtrag V der die Bestimmung in ihrem Wortlaute wiedergibt, ist erst im August 1919 veröffentlicht worden, kommt also als Unterlage für den am 16. April 1919 geschlossenen Beförderungsvertrag nicht in Betracht. Bis dahin war der Wortlaut der Bestimmung nur in dem von der Eisenbahndirektion Berlin herausgegebenen „Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger“ vom 17. Februar 1919 bekanntgemacht, auch war im „Deutschen Reichsanzeiger“ vom gleichen Tage durch eine Anzeige de Eisenbahndirektion Berlin darauf hingewiesen worden, da „vom 1. März 1919 ab neue Tarifbestimmungen für die nach § 54 EVO. bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände eingeführt würden“ und „der Wortlaut der neuen Bestimmungen in der nächsten Nummer des preußisch-hessischen Tarif- und Verkehrsanzeigers veröffentlicht werden würde.“ In derselben Anzeige wurden auch einzelne Änderungen als wesentlich hervorgehoben, darunter zu Nr. 1: „De Begriff Kostbarkeiten wird dahin festgelegt, daß hierz solche Gegenstände rechnen, deren Wert 150 ℳ für 1 kg de Ware übersteigt.“ Diese Art der Bekanntmachung ist vorschriftswidrig. Sie setzt sich hinweg über die gesetzliche Vorschriften, aus denen sich ergibt, daß Änderungen des Tarifs und der ihm gleichgestellten Ausführungsbestimmunge zu ihrer Gültigkeit der Bekanntmachung ihre Wortlautes durch den Reichsanzeiger bedürfen. Die kurz gefaßte Anzeige im Reichsanzeiger, die den Zusammenhang der Änderungen mit den aufrechterhaltenen Bestimmungen und demgemäß die rechtliche Tragweite der Änderungen nicht genügend ersichtlich macht, kann als zulässige Ersatz für die vorgeschriebene Veröffentlichung des Wor lautes nicht angesehen werden. Ferner ist auch die Bestimmung des § 2 Abs. 3, Satz 2 EVO., wonach die Genehmigung der Ausführungsbestimmungen aus dem Tarife zu e sehen sein muß, als eine zwingende Vorschrift anzusehe deren Nichtbeachtung die Nichtigkeit der Ausführungsbestimmungen zur Folge hat. Über die Genehmigung der streitige Ausführungsbestimmung durch die zuständige Behörde b sagt nun aber die Bekanntmachung im Reichsanzeiger nicht ebensowenig diejenige im „Gemeinsamen Tarif- und Ve kehrsanzeiger“. Ist hiernach die Ausführungsbestimmung, d den Kostbarkeitsbegriff neu regelt, bis zum 16. April 1919 nic ordnungsgemäß veröffentlicht worden und demgemäß b dahin auch nicht in Kraft getreten, so ist die frühere Recht lage für die Beurteilung des Streitfalles maßgebend. Na den bisherigen Bestimmungen hat das Kammergericht den Verlust geratenen Buxkinstoff nicht als Kostbarkeit, sonder als gewöhnliches Frachtgut aufgefaßt. Dabei hat es erwoge daß der Wert von 59 ℳ für das Meter des Stoffes, zumal b der jetzigen allgemeinen Preissteigerung, nicht als ungewöhnlich hoch anzusehen sei, auch ein ungewöhnliches Mißverhältnis des Wertes zum Umfang oder Gewicht der Sendung nic vorliege, da ein Ballen von etwa 90 m dickem Wolljoppe stoff ein Frachtstück von beträchtlichem Umfange bilde, au ein erhebliches Gewicht (31 kg) aufweise. Diese Ausführu gen sind rechtlich nicht zu beanstanden.“ (Aktenzeichen: 114/20. — 7. 7. 20.)

K. M. L.

Der Schriftleitung sind folgende Bücher zugegangen:

Schriften zur Psychologie der Berufseignung und des Wirtschaftslebens. Heft 11: Methoden zur Auslese hochwertiger Facharbeiter der Metallindustrie. Von Otto Liepmann und Otto Stolzenberg. Mit 29 Abbildungen im Text. Verlag von Johann Ambrosius Barth in Leipzig. 1920. Preis 4,30 *M.*

Neuere Vergebungsarten für Bauarbeiten im Rahmen des Verdingungswesens. Von Dr.-Ing. Carl Steinbrecher, Regierungsbaumeister im Reichsverkehrsministerium (Zweigstelle Preußen-Hessen). Verlag von Hans Robert Engelmann, Berlin W. 15.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrseinstellung.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Personenverkehr.

Lokalschiffverkehr auf der Strecke Grein-Melk und Melk-Krems.

Die Lokalfahrten auf der Strecke Grein-Krems werden diesjährig mit letzter Fahrt
von Melk nach Grein am 24. November
„ Grein nach Melk „ 25. „
„ Krems nach Melk „ 30. „
„ Melk nach Krems „ 30. „
eingestellt. (1111)

Wien, am 22. November 1920.

2. Güterverkehr.

Reichseisenbahnen. Sächsisches Netz.

Die in unserer Bekanntmachung vom 27. Oktober 1920 bezeichneten, vom 1. Dezember 1920 an gültigen neuen Tarife usw. sind vom 25. November an käuflich zu erlangen. (1099)

Dresden, am 22. November 1920.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Ausnahmetarif für verschiedene Futtermittel usw. — Tfb. 2 c.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1920 werden die Bestimmungen des Tarifs den rechtzeitig eintretenden Änderungen des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I, Abteilung B angepaßt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, 18. November 1920. (1100)
Eisenbahndirektion.

Tfv. 86. Binnengütertarif der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn. Teil II.

Am 1. Dezember d. Js. tritt der Nachtrag IX zum Gütertarif für den Binnenverkehr vom 2. Januar 1917 in Kraft. Derselbe enthält die Tarifänderungen aus Anlaß der Einführung des neuen Gütertarifs auf den deutschen Eisenbahnen.

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. (1105)

Elmshorn, den 20. November 1920.
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.
Die Direktion.

Teutoburger Wald-Eisenbahn.

Am 1. Dezember 1920 tritt, vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde, zum Binnengüter- und Tiertarif ein neuer Nachtrag in Kraft. Durch diesen werden die vom gleichen Zeitpunkt ab auch bei den Reichseisenbahnen zur Durchführung gelangenden Änderungen eingeführt.

Außerdem werden die Zuschläge erhöht. (1106)

Berlin, den 19. November 1920.
Die Direktion.

Binnen-Tiertarif, Teil II.

Die Station Hohen Mistorf (Bahnstrecke Malchin-Teterow) wird am 1. Dezember 1920 für den Tierverkehr eröffnet. (1108)

Schwerin (Mckl.), den 23. Novbr. 1920.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Anhang zu den bad. Gütertarifen.

Auf 1. Dezember 1920 wird der Nachtrag IV ausgegeben. Er enthält u. a. die nach dem neuen Tarifschema umgerechneten Frachtsätze. Verkaufspreis 40 Pfennig. (1167)

Karlsruhe, den 20. November 1920.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Binnengütertarif der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

1. Der am 15. Juli 1920 eingeführte Frachtzuschlag für Wagenladungen von 2 ₰ bzw. 2,2 ₰ für 100 kg wird mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1920 ab aufgehoben.

2. Vom 1. Dezember 1920 ab, dem Tage des Inkrafttretens der neuen Beförderungsgebühren, tritt eine Erhöhung der Frachten ein. Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). (1102)

Finsterwalde, den 20. November 1920.
Die Direktion
der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Ostdeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 1. Dezember 1920 ab wird die Station Heubach bei Gmünd in das Tarifheft 4 aufgenommen. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemalig preußisch-hessischen Staatseisenbahnen. (1101)

Breslau, den 19. November 1920.
Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Verkehr.

Mit Wirkung vom 15. d. M. werden die Entfernungen für Wintersdorf Grenze um 7 km, für Kehl Grenze, Neuenburg Grenze und Weil-Leopoldshöhe Grenze um je 6 km ermäßigt. Ferner wird mit sofortiger Gültigkeit die Station Heubach in die Tarifhefte 4 und 8 aufgenommen. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen und in der nächsten Nummer des gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeigers. (1103)

Frankfurt (M.) 14. November 1920.
Eisenbahndirektion.

Braunschweig-Schöninger Eisenbahn.

Am 1. Dezember d. J. werden die Frachtsätze unseres Binnentarifs erhöht. (1098)

Braunschweig, den 19. November 1920.
Der Vorstand.

Nebenbahn Waldhof-Sandhofen.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1921 ab werden auf der Nebenbahn Waldhof-Sandhofen zu den tarifmäßigen Frachten folgende feste Frachtzuschläge erhoben:

a) für Eil- und Frachtstückgut 100 Pf. für 100 kg,
b) für steuerpflichtige Wagenladungen 25 Pf. für 100 kg,
c) für steuerfreie Wagenladungen 23 Pf. für 100 kg.

Nähere Auskunft erteilt die Betriebleitung in Mannheim-Sandhofen. (1110)

Mannheim-Waldhof, den 25. Nvbr. 1920.
Bahngesellschaft Waldhof.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut und für die Ausgabe von Monatskarten im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1921 an werden im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr neue Mindestfahrpreise festgesetzt, die für Einzelkarten 70 Pf. in der 2. Klasse und 50 Pf. in der 3. Klasse und für Monatskarten 19,50 M. in der 2. Klasse und 13,70 M. in der 3. Klasse betragen. Dementsprechend werden auch die bisherigen Mindestpreise für Monatsneben-, Schülermonats- und Wochenkarten erhöht. Die Änderungen werden teils durch Ausgabe von Nachträgen zu den Tarifen und Preistafeln und teils im Verfügungswege durchgeführt. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (1109)

Berlin, den 22. November 1920.
Eisenbahndirektion.

4. Verkauf von Altmaterial.

Verkauf alter Werkstoffe.

Die in den Eisenbahn-Hauptwerkstätten Mainz, Darmstadt 1 b und 2 lagernden, zu Eisenbahnzwecken nicht mehr verwendbaren Werkstattsstoffe wie Blechschrot, Dreh- und Bohrspäne von Eisen und Stahl, Stahl-, Eisen- und Gußschrot, Gußspäne, Stahlformguß, Federstahl, Lokomotiv-, Tender- und Wagenradreifen und Gummischläuche sollen öffentlich verkauft werden.

Bedingungen mit Angebotbogen werden gegen postfreie Einsendung von 6 *M* in bar (nicht in Briefmarken) von unserem Zentralbüro abgegeben.

Die Angebote sind verschlossen und kostenfrei mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf alter Werkstattsstoffe“ bis spätestens Freitag, den 10. Dezember d. Js., 9.30 vorm. an uns einzusenden.

Eröffnung der Angebote erfolgt am gleichen Tage vorm. 10 Uhr auf Zimmer 40 des Direktionsgebäudes in Gegenwart etwa erschienener Bieter.

Der Zuschlag erfolgt spätestens bis zum 24. Dezember 1920. (1104)

Mainz, den 19. November 1920.
Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 87. | Berlin, den 1. Dezember 1920. | LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 16 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 80 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 90 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050-53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Inhalt:

Erziehliche Maßnahmen einer erweiterten Jugendpflege bei den Eisenbahn-Werkschulen.

Von Gewerbeschuldirektor **Gotter**, Dezernent für Unterricht und allgemeines Lehrlingswesen bei der Eisenbahndirektion Berlin.

Die Eisenbahnverwaltungen haben schon von jeher für ihre Arbeiter und Beamten besondere Wohlfahrtseinrichtungen geschaffen, um ihren Angehörigen die Lebensbedingungen zu erleichtern. Von großem Einfluß für eine größere Entwicklung war hierfür der Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 31. Dezember 1917, der besonders auf die Förderung von Garten- und Landbau sowie Kleintierzucht hinwies. Auf alle hierfür bestehenden Einrichtungen braucht heute nicht besonders hingewiesen zu werden; sie sind allgemein bekannt und erfreuen sich einer dauernden Förderung und beständigen Erweiterung. Auch ist bereits in diesem Blatte (Nr. 24, Jahrgang 1918) über die Erfahrungen bei diesen Einrichtungen, die aus der Not der damaligen Zeit heraus unter einem rein praktisch-wirtschaftlichen Gesichtspunkt geschaffen wurden, um in erster Reihe eine ausreichende Ernährung der Eisenbahnbediensteten auf dem Wege einer direkten und besseren Selbstversorgung herbeizuführen, von zuständiger Seite berichtet worden. Neben dem rein praktischen Grunde, die Leistungsfähigkeit der Arbeiter auf diesem Wege zu erhöhen, darf aber den heutigen Zeitumständen entsprechend noch ein weiterer Gesichtspunkt nicht unbeachtet bleiben, der diese Einrichtungen auch für die Jugend als dringend notwendig hinstellt: das ist die Erziehung zur Häuslichkeit, zur Pflege des Familiensinnes und zur Heimatliebe. Uns droht die Gefahr eines Exports von überzähligen Deutschen; hierzu werden sich in erster Reihe die entschließen, denen die Liebe zur Heimat verloren gegangen ist. Die bisher geschaffenen Einrichtungen auf Grund des vorher genannten Erlasses kommen eigentlich nur für die Erwachsenen in Betracht, da sie für diese zugeschnitten sind, für die Jugend nur, wenn sie die Vorteile als Familienmitglieder mit genießt, in manchen Fällen vielleicht auch selbst mit den Angehörigen sich praktisch mit betätigt. Heute soll es meine Aufgabe sein, vom Standpunkte der Schule aus nachzuweisen, daß auch der Jugend, der schulpflichtigen, wie der derselben entwachsenen, das sind die in den Werkstätten der Eisenbahn arbeitenden Lehrlinge und Gehilfen, eine größere erziehliche Fürsorge notwendig ist, soll sie für die kommenden Aufgaben im Staats-, Wirtschafts- und Familienleben gut ausgerüstet sein.

Eine gesunde und gut erzogene Jugend ist die beste Kapitalsanlage für jedes Volk. Diese Grundlage und Sicherstellung der Zukunft darf man nicht dem Zufall oder dem guten Willen des Erziehungsverpflichteten oder Erziehungsberechtigten überlassen, sondern es ist dies eine Aufgabe der staatlichen Behörden, und hier nicht nur derjenigen, denen das Erziehungs- und Unterrichtswesen als besondere Aufgabe übertragen ist, sondern eine Pflicht aller, die den jugendlichen Nachwuchs heranziehen und ausbilden. Dazu gehört auch die Eisenbahnverwaltung als der größte und bedeutendste Arbeitgeber mit der höchsten Anzahl von Lehrlingen. Sie darf daher bei allen Erziehungsmaßnahmen hinter den übrigen Privatbetrieben nicht zurückstehen, sondern muß ihnen mit besten Vorbildern dienen.

Unter den zahlreichen Maßnahmen der Förderung des Volkswohls, die sich neben den beruflich und wirtschaftlich dabei beteiligten Kreisen auch noch besondere Organisationen als Ziel gesetzt haben, steht heute die Jugendpflege mit im Vordergrunde. Sie ist besonders notwendig, weil der Krieg auch hier schwere sittliche Krankheiten gebracht hat, die nunmehr, soweit dies überhaupt noch möglich ist, wieder ausgeheilt werden müssen. Die wichtigsten Einrichtungen zur Förderung körperlicher, geistiger und sittlicher Ertüchtigung der Jugend sind allgemein bekannt; sie haben schon vor dem

Kriege bestanden, so daß sie im einzelnen nicht begründet zu werden brauchen. Diese bisher am meisten betriebenen Einrichtungen besitzen allerdings Vorzüge, die nicht unterschätzt werden sollen; sie enthalten aber eine Lücke, die heute noch wenig erkannt ist. Vielleicht nicht mit Unrecht bringen viele Eltern allen bestehenden Jugendpflegeeinrichtungen, so hohe Ziele sie auch sonst verfolgen mögen, Mißtrauen, ja oft auch Abneigung entgegen, mit der Begründung, daß sie die Jugend dem Elternhause durch recht häufige Entziehung entfremden. Durch eine zu große Förderung dieser Bestrebungen wird die Jugend aus der Familie heraus in die Vereine, die für alle nur denkbaren Zwecke gegründet werden, getrieben. Sie werden förmlich dazu erzogen, Erholung und Genuß—außerhalb des Familienhauses in anderer Gesellschaft zu suchen. Dies ist ein Nachteil, der sich später unliebsam bemerkbar macht. Diese zutreffenden Einwände besorgter Eltern dürfen nicht unbeachtet bleiben, kommen sie doch durchweg aus Kreisen, die die Stütze des Staates und unseres sittlichen Lebens in der Erhaltung und Stärkung der Familie erblicken. Aus diesem Grunde ist es Aufgabe derjenigen Organe, die Jugendpflegeeinrichtungen planen und schaffen, auch diese berechtigten Forderungen zu beachten und Erziehungsmaßnahmen den bereits bestehenden zur Seite zu stellen, die ausgleichend wirken und den Sinn für Familie, häuslich-wirtschaftliche Arbeit unnd damit für ein natürliches Gesellschaftsleben im Kreise der nächsten Angehörigen, der Familienmitglieder, fördern und die Jugend hierzu erziehen. Hierin liegt ein hoher kultureller Wert, der vielleicht wichtiger ist als alle die anderen durch die Jugendpflege erstrebten Ziele einschließlch der auf künstlerischen und sportlichen Gebieten. Gelingt es noch, mit diesen Erziehungsmaßnahmen für den Familiensinn auch gesundheitliche und körperliche Ertüchtigung zu verbinden, dann haben wir ideale Einrichtungen geschaffen, die allen bisherigen nicht nachstehen, sondern sie weit übertreffen. Zu diesen Einrichtungen, die als Ausbau dringend notwendig und unter Berücksichtigung der heutigen und auch zukünftigen wirtschaftlichen Lage einer jeden Familie sogar recht zweckmäßig und nutzbringend sind, gehören:

1. Anleitung in der Handfertigkeit zur Pflege der verlorengegangenen Heimarbeit. Die Heimarbeit ist die Grundlage einer jeden Volkskunst; wo sie schwindet oder zur Hausindustrie wird, geht die Volkskunst, die früher jedem Heim, auch dem des einfachsten Mannes etwas rein Persönliches verlieh, vollständig verloren. In dem Maße, in dem das eigene Heim an Reiz verliert, füllen sich die Gaststuben; das ist eine Erscheinung, die wir täglich beobachten können.

2. Anleitung in der Anlage und Bewirtschaftung von Gartenland, Pflege von Blumen, Obst- und Gemüsebau, Kleintierzucht usw. Eine für Besiedlung im großen Maßstabe reife Arbeiterbevölkerung muß hierzu erzogen werden, damit sie auch freiwillig auf die oft recht zweifelhaften Genüsse des Großstadtlebens verzichtet und wieder gern zu einem gesunden Landleben zurückkehrt. Diese Erziehung kann nur bei der Jugend beginnen. Da die allgemein bildenden Schulen hierfür bis heute noch keine Einrichtungen besitzen, so muß die Zeit nach der Volksschulpflicht ausgenutzt werden. Eine solche freie Beschäftigung, die neben der praktischen Ausbildung einhergeht, bietet dann einen recht gesunden Ausgleich gegenüber der oft recht einseitigen Arbeit in der Werkstatt. Bei der Durchführung dieser beiden in Vorschlag gebrachten Einrichtungen greifen wir auf die natürlichen Anlagen des Menschen zurück, das sind die Freude an der Arbeit für den eigenen Bedarf, für das eigene Heim und auf die Liebe zur Natur, die sich in der Pflege und Züchtung von Pfanzen und Tieren bei der Jugend schon recht frühzeitig kundgibt.

Beide so wichtigen Erziehungsfaktoren sind bis jetzt sowohl in den allgemein bildenden Schulen, als auch in den der nachschulpflichtigen Zeit (Pflichtfortbildungsschule und Werkschule) nicht genügend betont worden. Hier gilt es, eine Lücke auszufüllen, deren Wirkung später von erkennbarem Einfluß auf das Familien- und Privatwirtschaftsleben der Arbeiterbevölkerung sein dürfte.

Ganz besonders wichtig ist aber eine derartige Erziehung und Anleitung für die Eisenbahnarbeiter und -beamten, von denen eine große Zahl infolge ihrer beruflichen Tätigkeit zum Landleben gezwungen ist. Für diese bietet sich fast durchweg die Möglichkeit, ohne große Opfer neben ihrer beruflichen Tätigkeit sich der Bewirtschaftung von Land und Garten, der Kleintierzucht und der Erzeugung sonstiger landwirtschaftlicher Güter zuzuwenden. Eine frühzeitige Erziehung und Anleitung ist hierfür von großem Nutzen, damit der einzelne Arbeiter vor Schaden und Mißerfolg, vor Enttäuschung und vor größeren Verlusten, die Unkenntnis und Unerfahrenheit meist zur Folge haben, bewahrt bleibe. Die Befriedigung derartiger Arbeiten hängt ab von einem wirtschaftlich lohnenden Erfolge. Eine Anleitung in späteren Jahren ist doch nur ein Notbehelf; der natürliche Weg ist der einer Erziehung in der Jugend. Für solche Stellen in der Einsamkeit werden sich dann nur solche melden, die Liebe zur Natur und Freude am Landleben mit einer gesunden und ertragreichen Arbeit besitzen. Die Verwaltung selbst wird dabei von Anträgen auf Versetzung in andere Stellen und damit wieder vor unnötigen Ausgaben bewahrt.

Wenn dieser Teil der Erziehung nur dem Elternhause überlassen bleibt, so werden natürlich nur diejenigen erfaßt, deren Eltern Gartenbau und Kleintierzucht treiben, alle anderen sind ausgeschlossen. Um dies zu vermeiden, ist es notwendig, daß die Jugendpflege eine selbständige Einrichtung der Schule wird, die alle ohne Ausnahme erfaßt und damit jedem zugänglich ist. Eine Unterstützung durch die Familie kann nur willkommen sein; sie wird die Wirkung erhöhen.

Zur Durchführung dieser Einrichtungen ist es notwendig, daß folgende Vorkehrungen getroffen werden:

1. Die Beschaffung von Werkstatteinrichtungen für einfache Holz- und Metallarbeit. Hierbei ist zu beachten, daß bei etwaigen Neubauten gleich ein größerer Raum für diese Zwecke vorgesehen wird; in bereits bestehenden Werkschulen müßte versucht werden, einen solchen für besondere Handfertigkeit zu gewinnen. Scheiden beide Möglichkeiten aber aus, dann bleibt nur noch der Weg übrig, daß die Lehrwerkstatt selbst zu bestimmten Stunden des Tages nach der Arbeit für eine freie Betätigung unter der Aufsicht eines Jugendpflegers (erfahrenen Meisters) überlassen wird.

2. Die Beschaffung größerer Landflächen, Stallungen, Laub- und Schutzhütten für Land- und Gartenbau, für Kleintierzucht, Obst-, Gemüsebau usw., am besten in Verbindung mit den bestehenden Anlagen für die erwachsenen Arbeiter. Vielleicht ließen sich die hierfür bestehenden Einrichtungen, die durchweg mustergültig sind, auch bei der Jugend für erziehliche Zwecke nutzbar verwerten. Wo ein Wille besteht, wird sich auch ein Weg der gemeinsamen Ausnutzung finden lassen.

Die sogenannten Bastelarbeiten, die bisher schon in einfacher Weise betrieben wurden, tragen zu sehr den Charakter der Spielerei; von ihnen soll zwar ausgegangen werden, sie müssen aber nach und nach zu einer wirklich wirtschaftlich nutzbringenden Arbeit führen und sich von der Herstellung von allerlei wertlosen, die Wohnung belastenden Ziergegenständen frei machen. Neben diesen reinen Bastelarbeiten als Ausgang ist auch die Herstellung von einfachen Apparaten im Anschluß an den Unterricht in Physik und Chemie eine sehr begehrte Arbeit; derartige Übungen unterstützen ganz ungemein den Unterricht in den Eisenbahnwerkschulen, indem sie Gelegenheit bieten, durch Verfolgung der Vorgänge,

also durch eigene Beobachtung sich die Gesetze aus Physik und Chemie selbst zu erarbeiten. Im Unterricht der Schule fehlt hierfür die Zeit; da muß die freie Arbeit in der Jugendpflege helfend eingreifen.

Die Arbeiten in der Werkstatt sollen sich in der Hauptsache aber in den Dienst des Hauses und der damit verbundenen Wirtschaft stellen. Hier wird es Aufgabe des Jugendpflegers sein, die richtigen Wege zu weisen, um die Jugend dem gesteckten Ziel zur Herstellung von nützlichem Hausgerät zuzuführen. Diese Arbeit wird in der Hauptsache die Wintermonate ausfüllen, während die andere Betätigung im Garten für das Frühjahr und die Sommerzeit in Betracht kommt. Es tritt also eine natürliche gegenseitige Ergänzung ein. Die Durchführung einer erweiterten Jugendpflege hängt in der Hauptsache ab von der Größe der zur Verfügung stehenden Flächen und den zur Herrichtung der Anlage erforderlichen Geldmitteln; die späteren Unterhaltungskosten werden geringer sein, da sie durch die Erträge der Bewirtschaftung reichlich gedeckt werden können. Überall, wo die Frage einer zweckmäßigen Besiedlung schon jetzt spruchreif ist, und wo neben einer Betätigung in der Jugendpflege in der Form einer Anleitung auch gleich die Möglichkeit einer sofortigen praktischen Verwertung im elterlichen Hause und Garten vorhanden ist, da sollte man diese erweiterte Jugendpflege umfangreich fördern. Eine Zusammenarbeit von Familie und Jugendpflege ist ein ganz wesentliches Moment einer gesunden Erziehung, die auch die Eltern mit diesem Plane befreunden wird.

Freude an der Arbeit und der Genuß an den für das Haus, für den Garten, also für den eigenen Bedarf hergestellten brauchbaren Gegenständen werden das Ergebnis sein; sie erhöhen das Wohlbefinden und den Genuß des eigenen Heimes. Solche Gegenstände besitzen außerdem auch einen höheren kulturellen Wert als der geschmacklose Kram, der für teures Geld im Warenhaus gekauft wird. Die durch eigene Arbeit hergestellten Gegenstände werden ganz anders behandelt und bewertet, die selbst gezogenen Garten- und Feldfrüchte wieder besonders geschätzt, weil mit ihnen gleichzeitig die Vorstellung von der aufgewendeten Zeit und oft schwerer Arbeit verbunden ist. Die durch Herabsetzung der bisherigen Arbeitszeit gewonnene freie Zeit wird also in den Dienst der Familie und Hauswirtschaft gestellt, sie wirkt produktiv und trägt fördernd bei zum Wohlstand des Arbeiters und damit auch der Gesamtheit. Der erziehliche Einfluß der Familie, der in den letzten Jahren fast vollständig verlorengegangen ist, wird durch eine derartige Jugendpflege wieder erhöht; das Autoritätsgefühl, das bei der Jugend sehr zurückgegangen ist und selbst vor den Eltern und älteren Anverwandten keinen Halt gemacht hat, bedarf einer Stärkung. Neben so vielen anderen Mitteln der Erziehung bildet also auch dieser in Vorschlag gebrachte Teil einen nicht zu unterschätzenden, hohen Wert. Die Eisenbahndirektionen, denen nunmehr mit der Übertragung der Erziehung und der Ausbildung des jugendlichen Nachwuchses in den Werkschulen eine Pflicht und große Verantwortung auferlegt worden ist, würden durch das Beschreiten neuer Wege wesentlich zur Förderung der Jugendpflege in der Richtung einer Erziehung zum Familiensinn, zur Liebe und Wertschätzung der eigenen Häuslichkeit beitragen und damit die Führung auf dem Gebiete der Jugendpflege übernehmen. Folgende Zusammenstellung enthält eine Übersicht der bis jetzt beliebten und als Aufbau zu empfehlenden Einrichtungen einer gesunden Jugendpflege.

1. Solche zur Pflege körperlicher Ertüchtigung. Turnen, Spielen, Wandern, Schwimmen.

2. Solche für Unterhaltung, Belehrung und allgemeine Weiterbildung. (Jugendheim.) Förderung guter Jugendliteratur, Jugendbibliotheken, Beschäftigung im Spiel- und Lesezimmer (Spiel- und Lesevereinigungen), Unterricht in Stenographie, im Schachspiel, in fremden Sprachen, Gesang, Musik usw. je nach Bedürfnis.

3. Allgemeine größere Veranstaltungen. Elternabende, mit musikalischen, theatralischen und turnerischen Darstellungen, Vorträge mit Lichtbildern, belehrenden und unterhaltenden Inhalts über Literatur, Kunst, Handel, Verkehr und Technik, über Völkerleben, Gesundheitspflege, Alkohol, erste Hilfe bei Unglücksfällen usw., Turn- und Wanderfahrten, Besichtigungen von Ausstellungen, von industriellen Werken und sonstigen wirtschaftlichen Betrieben.

4. a) Einrichtungen zur Pflege des Familiensinnes. Förderung der Heimarbeit durch praktische Arbeit im Garten und in der Werkstatt, durch geeigneten Unterricht über Gartenbau und Kleintierzucht;

b) Physikalische und chemische Schülerübungen, Bau von Apparaten mit entsprechenden anschließenden Versuchen, Bau von Sportgeräten im Jugendheim;

c) Beratungsstellen für Eltern und Vormünder in bezug auf Erziehung, Krankheits- und Straffälle.

d) Einrichtung von Sparkassen.

Die Eisenbahnen Deutschlands im Rechnungsjahre 1918.

Die in der Aufsichtsabteilung des Reichsverkehrsministeriums bearbeitete Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands für das Rechnungsjahr 1918 (Vertrieb der Hofbuchhandlung E. S. Mittler & Sohn in Berlin), ist vor kurzem erschienen. Infolge von Streiks und mancherlei technischen Schwierigkeiten hat dieser XXXIX. Band der Statistik, die sonst in der Regel im Januar herauskam, erst einige Monate später fertiggestellt werden können. Während des Krieges ist es auch nicht möglich gewesen, das Werk in dem früheren Umfange zu erhalten, sondern es haben verschiedene Einschränkungen vorübergehend vorgenommen werden müssen. Es fehlen daher in dem XXXIX. Bande die Tabellen 4 bis 14, 17, 21, 24, 26, 27 und 32, sowie die sonst als Anhang III beigefügte Karte der Eisenbahnen Deutschlands ganz. Ferner haben folgende Tabellen eine Kürzung erfahren:

1. Tabelle 15. „Leistungen der Lokomotiven.“ Hier werden die Leistungen der Lokomotiven nur in Kilometern (Spalten 3 bis 48), nicht aber in Tonnenkilometern nachgewiesen.
2. Tabelle 16. „Leistungen der Wagen.“ Hier werden die Leistungen der Wagen ebenfalls nur in Kilometern (Wagenkilometern und Wagenachskilometern) (Spalten 3 bis 48), nicht aber in Tonnenkilometern nachgewiesen.
3. Tabelle 18. „Personenverkehr.“ Hier werden nur die aus dem Betriebsrechnungsabschluß unmittelbar zu entnehmenden Einnahmen aus dem Personenverkehr (Spalten 3 bis 13) nachgewiesen.
4. Tabelle 19. „Güterverkehr.“ Hier werden nur die aus den Kassenbüchern oder sonst vorhandenen Aufzeichnungen unmittelbar zu entnehmenden Einnahmen aus dem Güterverkehr (Spalten 3 bis 14) nachgewiesen.
5. Tabelle 25. „Anzahl und Gehaltsverhältnisse der Beamten und Arbeiter.“ Hier werden nur die Gesamtzahl der Bediensteten und die für sie aufgewandten persönlichen Ausgaben im ganzen (Spalten 64 bis 70) nachgewiesen.

Zum ersten Male fehlen die früheren Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen, während die Bahnen der in der Ostmark abgetretenen Gebiete noch in der Statistik enthalten sind.

Nachstehend werden einige wesentliche Ergebniszahlen des Werkes mitgeteilt und den entsprechenden Angaben aus dem vor 10 Jahren erschienenen XXIX. Bande der Statistik (Rechnungsjahr 1908) gegenübergestellt.

Die Eigentumslänge der deutschen vollspurigen Eisenbahnen ist von 57 354 km am Ende des Jahres 1908 auf 60 620 km am Ende des Jahres 1918, also um 5,71 % gewachsen. Von dieser Länge entfielen 1908: 53 102 km oder 92,6 % auf Staatsbahnen und 4 252 km oder 7,4 % auf Privatbahnen; 1918 dagegen 57 052 km oder 94,1 % auf Staatsbahnen und 3 568 km oder 5,9 % auf Privatbahnen. Nach der Betriebsart waren 1908: 34 038 km oder 59,4 % Hauptbahnen und 23 316 km oder 46,7 % Nebenbahnen; 1918 dagegen 33 750 km oder 55,7 % Hauptbahnen und 26 870 km oder 44,3 % Nebenbahnen vorhanden. Die Hauptbahnen haben somit um 0,9 % abgenommen (Elsaß-Lothringen), die Nebenbahnen um 15,2 % zugenommen.

Bei einem Flächeninhalt von rund 540 778 qkm besaß Deutschland 1908: 57 125 km, 1918 dagegen bei 526 336 qkm Flächeninhalt 60 567 km vollspurige Eisenbahnen.

Von den eigenen und fremden Lokomotiven und Triebwagen sind im Jahre 1918 in Zügen, im Vorspanndienst, bei Leerfahrten und im Verschiebedienst 952,90 Millionen, mithin auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 15 708 Lokomotivkilometer zurückgelegt worden; davon wurden 525,14 Millionen als eigentliche Nutzkilometer, d. h. zur Beförderung von Zügen geleistet. Gegen 1908 haben die Lokomotivkilometer um 12,2 %, die Nutzkilometer um 25,8 % und die auf 1 km Betriebslänge entfallenden Lokomotivkilometer um 17,6 % abgenommen. An Zügen entfielen auf das Betriebskilometer:

1908: 11 812 oder täglich . . . . 32,36 Züge,
1918: 8 280 oder täglich . . . . 22,68 Züge.

Die eigenen und fremden Personen-, Gepäck-, Güter- und Postwagen im ganzen, haben auf den vollspurigen Betriebsstrecken im Jahre 1918: 26 472,38 Millionen und auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 436 370 Wagenachskilometer geleistet. Auf die Personenwagen entfielen hiervon 6493,34, auf die Gepäck- und Güterwagen 19 547,07 und auf die Postwagen 431,97 Millionen Achskilometer. Gegen das Jahr 1908 ist bei den Wagenkilometern eine Zunahme von im ganzen 3 % zu verzeichnen. Die Personenwagenachskilometer sind um 5,9 % zurückgegangen, ebenso die Postwagenachskilometer um 15,3 %. Dagegen sind die Wagenachskilometer der Gepäck- und Güterwagen um 6,9 % gewachsen. Die auf 1 km durchschnittliche Betriebslänge entfallende Anzahl Wagenachskilometer hat um 3,3 % abgenommen.

Der P e r s o n e n v e r k e h r hat in dem zehnjährigen Zeitraum von 1908 bis 1918 eine weitere Steigerung erfahren. Im Jahre 1918 wurde eine Einnahme von 1562,61 gegen 773,19 Millionen Mark im Jahre 1908, mithin ein Mehr von 102,1 % erzielt. Jedes Kilometer brachte eine Einnahme von 26 595 ℳ gegen 13 903 ℳ im Jahre 1908, also ein Mehr von 12 692 ℳ oder 91,3 %. Die Einnahme auf je 1000 Wagenachskilometer der Personen- und Gepäckwagen ist von 90 ℳ auf 200 ℳ gestiegen.

An der Gesamteinnahme war die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr 1918 mit 33,19 % beteiligt, gegen 28,61 % im Jahre 1908.

Die Personenbeförderung im engeren Sinne einschließlich der Militär- und Sonderzüge hat gegen das Jahr 1908 ein Mehr von 770,35 Millionen Mark oder 103,8 %, die Beförderung von Gepäck und Hunden ein solches von 13,31 Millionen Mark oder von 51,8 % ergeben, während die Nebenerträge um 5,73 Millionen Mark oder 105,7 % gewachsen sind.

Auch der G ü t e r v e r k e h r ist in seinen Erträgen von 1908 bis 1918 erheblich gestiegen. Während die Einnahme im Jahre 1908 1726,84 Millionen Mark betrug, ist sie im Jahre 1918 auf 2714,44 Millionen Mark gewachsen, d. h. um 57,2 %. Jedes Kilometer brachte 1908 eine Einnahme von 30 465 ℳ, dagegen 1918 eine solche von 45 050 ℳ, also 47,9 % mehr. Die Einnahme auf je 1000 Achskilometer der Güterwagen hat sich von 104 ℳ im Jahre 1908 auf 149 ℳ im Jahre 1918 gesteigert. An der Gesamteinnahme war der Güterverkehr mit 57,66 % gegen 63,89 % im Jahre 1908 beteiligt.

Für die vollspurigen deutschen Eisenbahnen betrugen die B a u a u f w e n d u n g e n, worunter die eigentlichen Baukosten und verschiedene sonstige Aufwendungen fallen (Zinsen während der Bauzeit, Kursverluste, erste Dotierung der Reserve- und Erneuerungsfonds usw.), im Jahre 1908 im ganzen 16 022,28 Millionen Mark, somit auf 1 km Eigentumslänge 279 358 ℳ. Sie sind im Rechnungsjahr 1918 im ganzen auf 20 745,23 Millionen Mark und für 1 km Eigentumslänge auf 342 268 ℳ gewachsen. Bei der Gesamtsumme hat also eine Zunahme von 29,5 % und für das Kilometer eine solche von 22,5 % stattgefunden. Die Kosten des letzten Erwerbs, also das eigentliche Anlagekapital der Eigentümer, stellen sich etwas höher als die Bauaufwendungen, nämlich im Jahre 1908 auf 16 266,04 und 1918 auf 20 887,61 Millionen Mark oder 344 617 ℳ für 1 km.

Die gesamten Betriebseinnahmen, ausschließlich des Pachtzinses sind von 2695,08 Millionen Mark im Jahre 1908 auf 4694,75 Millionen Mark im Jahre 1918, also um 74,2 % gestiegen, obwohl die durchschnittliche Betriebslänge nur um 6,5 % zugenommen hat. Auch die auf das Kilometer Betriebslänge sowie auf 1000 Nutzkilometer und 1000 Wagenachskilometer aller Art berechneten Einnahmen sind gestiegen und zwar von 47 318 im Jahre 1908 auf 77 388 ℳ oder 63,6 %, bzw. von 3810 auf 8940 oder 134,7 % bzw. von 105 auf 177 ℳ oder 68,6 %.

Die B e t r i e b s a u s g a b e n ausschließlich der Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen und der Pachtzinse sind in der Zeit von 1908 bis 1918 von 1947,8 auf 5970,78 Millionen Mark, d. J. um 206,5 %, die Ausgaben auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge von 34 198 auf 98 422 ℳ, also um 187,8 % gestiegen. Ebenso sind die auf 1000 Nutz- und auf 1000 Wagenachskilometer aller Art berechneten Ausgaben gewachsen und zwar von 2754 in 1908 auf 11 370 ℳ in 1918, bzw. von 76 ℳ auf 226 ℳ. Der Prozentsatz der Betriebsausgaben im Verhältnis zu den Betriebseinnahmen (Betriebszahl) ist von 72,27 im Jahre 1908 auf 127,18 im Jahre 1918 emporgeschnellt.

Unter Ausscheidung der Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen, sowie der Pachtzinse hat der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben im Jahre 1908 noch 747,28 Millionen Mark betragen; im Jahre 1918 ist dagegen ein B e t r i e b s v e r l u s t von 1276,03 M i l l i o n e n M a r k zu verzeichnen, mithin ein Rückgang von 270,08 %.

Die Anzahl der Beamten und Arbeiter einschließlich der Handwerker, Lehrlinge und Frauen betrug im Jahre 1918: 925 572 Personen. Gegen das Jahr 1908 hat eine Vermehrung um 226 416 Personen oder 32,4 % stattgefunden, während in gleicher Zeit die Eigentumslänge der Eisenbahnen nur um 5,7 % zugenommen hat.

Die Besoldungen und sonstigen persönlichen Ausgaben für Beamte und Arbeiter betrugen im Jahre 1918 unter Hinzurechnung von 685,47 Millionen Mark zu Wohlfahrtszwecken im ganzen 4409,13 gegen 1144,90 Millionen Mark im Jahre 1908; sie haben also um 285,1 % zugenommen. Die Gesamtsumme der persönlichen Ausgaben ist hiernach erheblich mehr gewachsen als die Gesamtzahl der Beamten und Arbeiter, so daß die durchschnittliche Aufwendung für jede beschäftigte Person von 1638 ℳ auf 4764 ℳ, d. h. um 190,8 % gestiegen ist. Hierbei sei bemerkt, daß in dem Betrage von 685,47 Millionen Mark für Wohlfahrtszwecke etwa 83 Millionen Mark für Pensionen, widerrufliche Pensionszulagen, Witwen- und Waisengelder der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen enthalten sind, die bis zum Jahre 1908 beim Etat des Finanzministers verrechnet wurden.

Die E i g e n t u m s l ä n g e der dem öffentlichen Verkehr dienenden S c h m a l s p u r b a h n e n — ausschließlich der Kleinbahnen — (Tabellen 30 u. 31), betrug am Ende des Jahres 1908: 2116 km; bis Ende 1918 ist sie auf 1983 km, also um 133 km, das sind 6,3 % zurückgegangen. An F a h r z e u g e n besaßen diese Schmalspurbahnen im Jahre 1918: 513 Lokomotiven, 1446 Personenwagen und 12 458 Gepäck- und Güterwagen, während im Jahre 1908 nur 478 Lokomotiven, 1243 Personenwagen und 10 836 Gepäck- und Güterwagen vorhanden waren. Von diesen Fahrzeugen wurden im Jahre 1908: 10,04 Millionen Nutz- und 157,35 Millionen Wagenachskilometer, im Jahre 1918 aber nur 8,04 Millionen Nutz- und 140,08 Millionen Wagenachskilometer geleistet. An B a u k o s t e n für die statistisch erfaßten Schmalspurbahnen waren im Jahre 1908 im ganzen 161,55 Millionen Mark und auf 1 km Eigentumslänge 76 352 ℳ, im Jahre 1918 dagegen 192,45 Millionen Mark und für das Kilometer 97 063 Mark aufgewendet. Die kilometrischen Kosten sind demnach um 27,1 % gestiegen. Ausschließlich der Ergebnisse der Schmalspurstrecken der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen sind die B e t r i e b s e i n n a h m e n von 13,38 Millionen Mark im Jahre 1908 auf 24,15 Millionen Mark im Jahre 1918, die B e t r i e b s a u s g a b e n aber von 10,52 auf 25,29 Millionen Mark gestiegen. Demnach weist das Jahr 1908 noch einen Betriebsüberschuß von 2,86 Millionen Mark auf, während das Jahr 1918 mit einem Fehlbetrage von 1,14 Millionen Mark abschließt.

Es ist kein erfreuliches Bild, das uns die Statistik des Wirtschaftsjahres 1918 von den deutschen Eisenbahnen entrollt. Wie aber wird es übers Jahr aussehen, wenn im XXXX. Bande die verheerenden Wirkungen der sinnlosen Streiks und maßlosen Lohnforderungen irregeleiteter Bahnbediensteter auch statistisch in die Erscheinung treten?

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung. Das Reichsverkehrsministerium hat unterm 15. November einige Änderungen und Ergänzungen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung verfügt. Das Nähere geht aus der Bekanntmachung in Nr. 222 des Reichs-Gesetzblattes hervor.

— Übernahme weiterer Geschäfte in das Reichsverkehrsministerium. Von den ihm in der Vorläufigen Verwaltungsordnung der Reichseisenbahnen vorbehaltenen Angelegenheiten hat der Reichsverkehrsminister weiter vom 1. Dezember 1920 ab die in der Anlage zur Vorläufigen Verwaltungsordnung unter A 4, 5, 7 bis 13, B 13, C 2 (Rest) und H 1 bis 4 genannten Geschäfte übernommen, nämlich: 1. Grundsätze über Benennung und Klasseneinteilung der örtlichen Dienststellen, 2. Grundsätze für den Verkehr mit Auslandsbehörden, 3. Einheitliche Geschäfts- und Dienstanweisungen, 4. Einheitliche Regelung des Dienstes, 5. Grundsätze für die Herausgabe von Druckschriften, Jahresberichte, Statistik, 6. Genehmigung der wesentlichen Grundlagen für Verträge, betreffend Gemeinschaftsbahnhöfe, 7. Beteiligung an ausländischen Ausstellungen, 8. Grundsätze über Auskunftserteilung an Ausländer über Angelegenheiten und Einrichtungen der Eisenbahnverwaltung, 9. Grundsätze und allgemeine Bedingungen für die Zulassung von Privatgleisanschlüssen, 10. Festsetzung der allgemeinen Vorschriften für den Abfertigungs- und Verkehrskontrolldienst, 11. Abänderung von Verträgen zum Nachteil des Reichs, 12. Ermäßigung und Erlaß von Vertragsstrafen, 13. Niederschlagung von Schadensersatzforderungen gegen Beamte und Arbeiter, 14. Entschädigungen und Preisaufbesserungen aus Billigkeitsrücksichten. Entschädigungen und Erstattungen aus dem Beförderungsvertrag fallen nicht hierunter.

— Erhöhung der Personen- und Gütertarife. Der aus dem Sachverständigenbeirat des Reichsverkehrsministeriums gebildete Tarifausschuß hat in seiner Beratung vom 25. November folgende Entschließung gefaßt:

„Der Tarifausschuß hält für die Deckung des Eisenbahndefizits neben einer sorgfältigen Einschränkung der Ausgaben auch eine Erhöhung der Tarife, und zwar sowohl der Personentarife wie besonders der Gütertarife für unvermeidbar. Die Tariferhöhung soll, zum mindesten im Güterverkehr, nicht in der Form eines allgemeinen prozentualen Zuschlages vorgenommen werden, sondern im Wege einer Abstufung je nach der Tragfähigkeit der einzelnen Güter erfolgen. Die Tariferhöhung soll so durchgeführt werden, daß die Mehreinnahmen den Teil des Fehlbetrages decken, der nicht durch Ersparnis- oder andere Maßnahmen getilgt werden kann. Es erscheint erwünscht, mit der Durchführung dieser Maßnahme nicht bis zum Beginn des neuen Haushaltsplanes zu warten.“

— Betriebsräte in der Eisenbahnverwaltung. Die Vorlesung über die Betriebsräte in der Eisenbahnverwaltung, die im Dezember an der Verwaltungsakademie in Berlin gehalten werden sollte, ist bis auf weiteres verschoben worden mit Rücksicht darauf, daß die neue Verordnung über Betriebsräte noch nicht veröffentlicht worden ist.

— Wirklicher Geheimer Oberbaurat Dr.-Ing. e. h. Wittfeld, der Dirigent der Abteilung für elektrischen Zugbetrieb und Brennstoffwirtschaft im Reichsverkehrsministerium, ist am 1. d. M. in den Ruhestand getreten. Die ehemals preußisch-hessische, jetzige Reichseisenbahnverwaltung verliert dadurch ihren ersten Fachmann auf den genannten beiden Gebieten.

Daß in Preußen seit etwa 12 Jahren große Vollbahnelektrisierungen zustande gekommen sind, ist ebenso sein Verdienst wie das großzügige Vorgehen dieser Verwaltung in der heutzutage hochwichtigen Frage der besseren Ausnutzung der Brennstoffe, auch der bisher wenig beachteten minderwertigen, seinen Anregungen und Arbeiten zu verdanken ist. Er setzte die Elektrisierung der Hamburger Vorortbahn, der Hauptbahnstrecken Magdeburg-Leipzig-Halle, der schlesischen Gebirgsbahn Lauban-Königszelt und Seitenlinien durch und zwar in verhältnismäßig kurzer Zeit, wenn man die Größe dieser Anlagen in Betracht zieht und die ungemein großen Schwierigkeiten und Verzögerungen, die der Weltkrieg brachte. Noch in den letzten beiden Jahren seiner amtlichen Tätigkeit führte er nach jahrzehntelangen Entwurfsarbeiten, Berechnungen und Versuchen die ersten greifbaren Fortschritte in der Elektrisierung des Berliner Ortsverkehrs herbei. Er ließ kurz entschlossen die nördlichen Vorortstrecken nach Bernau und Hermsdorf in Angriff nehmen als Vorläufer der Gesamtelektrisierung des Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnnetzes. Seine zähe Arbeitskraft betätigte sich nach verschiedenen Richtungen.

Durch unausgesetzte Beschäftigung mit der Literatur der verschiedensten Wissenschaftsgebiete und durch Reisen ins Ausland, besonders Nord- und Südamerika, verschaffte er sich einen ungewöhnlichen Gesichtskreis. In seiner amtlichen Tätigkeit verstand er es, einen maßgebenden Einfluß auf die deutsche Industrie zu gewinnen. So konnte er sie im Sinne des Staatswohls leiten, ohne dabei ihre Lebensbedürfnisse außer Acht zu lassen. Er gab ihr stets neue und eigenartige Anregungen, er ging mit wissenschaftlicher Gründlichkeit, mit einer bewundernswerten, mathematischen Eleganz allen oft unerwarteten, schwer zu meisternden Erscheinungen des elektrischen Bahnbetriebes nach und bot den zahlreichen Hemmungen und Rückschlägen, die bei keinem großen Werk ausbleiben, die Stirn mit sieghaftem Optimismus und in unbeirrbarem Festhalten an den Leitgedanken, die er als richtig erkannt hatte.

Er sorgte ferner für einen Stab sachverständiger Ingenieure bei seiner Verwaltung, indem er junge Fachgenossen zur Privatindustrie beurlauben ließ, wo sie während mehrerer Jahre Gelegenheit zu gründlichem Eindringen in die Elektrotechnik fanden und zugleich die privatwirtschaftliche Beweglichkeit und technisch-wirtschaftliche Denkweise in sich aufnehmen konnten, die der Verwaltungskörper für die erfolgreiche Lösung der neuartigen, großen technischen Aufgaben zweifellos nötig hat.

Seit mehreren Jahren war es Wittfeld, der die lebenswichtige Bedeutung einer verbesserten Brennstoffwirtschaft und ihren Wert im Zusammenhang mit dem Eisenbahnwesen erkannte. Seine Anregungen in Richtung der Braunkohlen- und Torfvergasung, der Teergewinnung, der Halbkokerei, der Abwärmeverwertung, die Förderung, die er der Gas- und Ölturbine, der Schaffung einer Öllokomotive angedeihen ließ, stehen seinen Verdiensten um den elektrischen Bahnbetrieb nicht nach. Überhaupt ist er von jeher ein vielseitiger Ingenieur gewesen, der sich unter anderem auch im allgemeinen Eisenbahnmaschinenwesen und Dampflokomotivbau betätigt hat.

Wie jeder Bahnbrecher hat auch Wittfeld manche Gegner. Vertreter des bedauernswerten „Erfindertyps“, mancher Geschäftsmann, der weniger der Technik als seinem Geldbeutel zu dienen versuchte, und der in Wittfeld den gewissenhaften Beamten kennen lernte, dem das Gedeihen der Allgemeinheit über allen anderen Erwägungen steht, schalt ihn einen rückständigen Bürokraten. Wer Wittfeld, diesen Erzfeind aller „verwaltungstechnischen“ Umständlichkeiten, und Hemmnisse, kannte, lächelt über solche Verirrungen. Trotz seines eigenen Reichtums an erfinderischen Gedanken trat er für jede von außen kommende Anregung ein, von deren Zweckdienlichkeit er überzeugt war. Ernster zu nehmen sind vielleicht diejenigen seiner Gegner, die seine Pläne als kaum durchführbare Gedankengebilde bezeichnen. Sie werden die Kritik ihrer Ansicht wohl der Zukunft überlassen müssen; soviel ist aber sicher, daß Wittfeld wohl deshalb mitunter mißverstanden worden ist, weil seine Überlegungen der Gegenwart oft vorauseilten und von ihm selbst auch nicht anders aufgefaßt wurden. Wer an seinem Teil die Welt ein Stück vorwärts bringen will, darf nicht innerhalb einer kurzfristigen Zukunft mit seinen Berechnungen und Plänen endigen, sondern muß weit voraus denken und -wirken, um die Zeit gleichsam mit sich fortzuziehen. Und wenn es oft aussah, als wenn Wittfeld sich zu sehr in der Theorie erging, so muß man diesem Eindruck das entgegenhalten, was oben über seine Ingenieure gesagt ist, die von ihm in bewußter Absicht in die Praxis gestellt wurden, um seine Leitgedanken dort zu verwerten und zu verwirklichen, während er selbst die geistige Führung behielt. Will man die oben erwähnten großen Neuanlagen der Eisenbahnverwaltung als das Werk eines einseitigen Theoretikers hinstellen?

Aus seinem äußeren Lebenslauf sei mitgeteilt, daß er am 27. Oktober 1855 in Aachen geboren ist und nach dem Studium des Maschinenbaues in seiner Vaterstadt sich der Staatsbahnverwaltung zugewandt hat (15. Februar 1879). Er wurde 1886 zum Regierungsbaumeister ernannt und wirkte als solcher in Frankfurt (Main) und Dortmund. Seit 1891 gehörte er der Eisenbahndirektion Berlin an und wurde 1895 ins preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten berufen. Dort bekleidete er von 1904 an die Stelle eines vortragenden Rates und erhielt 1919 die Leitung der neubegründeten Ministerialabteilung für elektrischen Zugbetrieb und Brennstoffwirtschaft. Seine Verdienste wurden mit der höchsten akademischen Auszeichnung, der Ehrendoktorwürde, von der Technischen Hochschule Berlin, anerkannt. Die deutsche technische Wissenschaft genügte damit einer Dankespflicht gegenüber einem ihrer geist-

vollsten, scharfsinnigsten und erfolgreichsten Jünger. Seine Fachgenossen werden ihm auch nach seinem Ausscheiden aus dem Reichsdienst eine rüstig schaffende Tätigkeit wünschen, welche ihm — wohl weit mehr als äußerliche Anerkennungen — Lebenszweck und einzige Quelle wirklicher Befriedigung zu sein pflegte. Auch die deutsche Reichseisenbahnverwaltung wird sich die fernere Mitwirkung Wittfelds durch Inanspruchnahme seines sachverständigen Rates in schwierigen Fragen seiner vielseitigen Hauptarbeitsgebiete nicht entgehen lassen dürfen. Tetzlaff.

Österreich.

— **Trennung des Landes Niederösterreich in zwei Landesteile.** In diesem Gegenstande ist folgende Verfügung des Bundesministeriums für Verkehrswesen an die Dienststellen ergangen: Gemäß Artikel 108 bis 114 des Bundesverfassungsgesetzes ist das Land Niederösterreich in zwei Landesteile, Niederösterreich Land und Wien, zerfallen, denen in gewisser Hinsicht bereits mit dem 10. November 1920, dem Tage des Inkrafttretens des Bundesverfassungsgesetzes, die Stellung eines selbständigen Landes zukommt. Insbesondere ist gemäß § 33, Absatz 2 bis 4, des Übergangsgesetzes zur bundesstaatlichen Verfassung die bisherige politische Verwaltung mit dem bezeichneten Tage geteilt worden, und es besteht für jeden der beiden Landesteile fortan eine besondere Landesregierung. Alle Erlässe und besonderen Geschäftsstücke, die das Gemeindegebiet Wien betreffen, sind daher in Hinkunft unmittelbar an den Wiener Magistrat als Landesbehörde zu leiten. Geschäftsstücke, die das flache Land und Niederösterreich ohne Wien betreffen, sind künftighin, soweit sie eine Angelegenheit der bisherigen politischen Verwaltung zum Gegenstande haben, an die Landesregierung für Niederösterreich Land (übertragener Wirkungsbereich), Wien I, Herrengasse 11, soweit sie eine Angelegenheit der bisherigen autonomen Verwaltung zum Gegenstande haben, an die Landesregierung für Niederösterreich Land (selbständiger Wirkungsbereich), Wien, I. Herrengasse 13, zu richten.

— **Aufhebung der bisherigen Vorschriften über das Eheverbot weiblicher Bediensteten.** Das Bundesministerium für Verkehrswesen hat gemäß einem in der Sitzung vom 23. Juli 1920 gefaßten Beschlusse der früheren Nationalversammlung alle der Verehelichung weiblicher Bediensteten (Bahnoffiziantinnen und Manipulantinnen) entgegenstehenden Vorschriften aufgehoben. Die Vorschriften über die Unzulässigkeit der Verwendung beider Ehegatten bei derselben Dienststelle blieben aufrecht.

— **Änderung des Gepäckträgertarifes.** Mit 1. Dezember d. J. ist an Stelle des mit Erlaß des ehemaligen k. k. Eisenbahnministeriums vom 5. März 1917, Z. 51 785 aus 1916, eingeführten Gepäckträgertarifs folgender Tarif in Kraft getreten:

Für jede auf Verlangen des Reisenden innerhalb des Bahnhofbereiches ohne Unterbrechung vorgenommene Übertragung von Gepäck sind: a) bei Handgepäck für je ein Stück 2 K., mindestens 4 K., b) bei Reisegepäck für je angefangene 10 kg 1 K., mindestens für eine Gepäcksendung 5 K. zu entrichten.

Die Gepäckträgergebühr für aufgegebenes Reisegepäck fließt nicht mehr den Trägern, sondern allgemein der Staatseisenbahnverwaltung zu; sie ist im Gepäckschein unter der Frachtsumme einzusetzen, mit der Gepäckfracht einzuheben und in der Rechnung gesondert auszuweisen. Die Gepäckträgergebühren für abgeliefertes Reisegepäck und für sämtliches Handgepäck gehören auch weiterhin den Trägern und unterliegen keiner Verrechnung. Die Zoll- und Steuerbehandlung bildet keine Unterbrechung der Übertragung von Hand- oder Reisegepäck. Bei besonderen örtlichen Verhältnissen können mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde ergänzende und abweichende Bestimmungen getroffen werden. Für Expreßgut gilt das gleiche wie für Reisegepäck. Die Annahme eines durch diesen Tarif nicht begründeten Entgeltes ist den Gepäckträgern gemäß der am 2. Oktober 1920 unter Z. 1968 St. V. ergangenen Erinnerung strenge untersagt.

— **Schürftätigkeit in Deutschösterreich.** Die Schürftätigkeit ist im Kohlenbergbau andauerd rege. Besonders in Oberösterreich ist die bergbauliche Tätigkeit jetzt sehr lebhaft, während noch vor nicht langer Zeit die Wolfsegg-Traunthaler Kohlenwerks-A.-G. die alleinige Bergbautreibende im Lande war. Beim Revierbergamt Wels, dessen Amtsgebiet die Länder Oberösterreich und Salzburg umfaßt, sind in letzter Zeit zahlreiche Freischürfe auf Kohle und Erdöl angemeldet worden, darunter solche von der Schodnica A.-G. für Petroleumindustrie in den Gemeinden Golling, Hallein und Salzburg. Neu sind der Steinkohlenbergbau Unterhaussa der Gummi- und Kabelwerke J. Reithoffers Söhne, der Braunkohlenbergbau St. Radegund und der Braunkohlenbergbau der Welser Industriekohlen-Gesellschaft. Die Albus Alpenländische Bohr- und Schürfgesellschaft untersucht ein Braunkohlenvorkommen bei Feldkirchen, die Wolfsegg-Traunthaler Kohlenwerks-A.-G. das Kreidekohlenvorkommen bei Roßleithen. Letztere Gesellschaft stattet jetzt eine Reihe neuer Stollen maschinell aus. In Niederösterreich hat die vor kurzem gegründete Niederösterreichische Bergbau- und Schürfgesellschaft zahlreiche Kohlenfreischürfe in der Gegend von Grillenberg-Veitsau erworben und gedenkt sie auszubeuten. Nach Steinkohle wird geschürft in der Sois, in der Loich und bei Kirchberg a. d. P., nach Braunkohle bei Amstetten, Kulma und Wimpassing. Mit Rücksicht auf das Graphitvorkommen bei Horn wurde kürzlich die Graphitbergbaugesellschaft Horn gegründet. Bemerkenswert ist, daß in jüngster Zeit auch an der niederösterreichisch-mährischen Grenze, unweit von Retz, ein Braunkohlenvorkommen festgestellt worden ist. In Steiermark wurde kürzlich die Grazer Kohlenindustrie-Gesellschaft m. b. H., in Innsbruck die Alpenländische Bergbaugesellschaft gegründet. Kohlenschürfungen in Steiermark sind derzeit unter anderem bei den Orten Schweinz, Voitsberg, Paldau, Oberdorf und Groß-Klein im Gange.

— **Österreich und die Donau.** Längst war zwischen Österreich und Ungarn ein Wettbewerb gelegentlich der verschiedenen Wasserstraßen zutage getreten. Noch während des Krieges, im Jahre 1917, als die Herstellung von Verbindungskanälen zwischen Donau, Oder, Elbe, Weichsel von Deutschland, insbesondere dem Rheine, als dringlich bezeichnet worden war, und man immer wieder die Wichtigkeit einer für schwere Schiffe fahrbaren Donau betont hatte, ahnte niemand, daß bald England diesen Wettbewerbsweg für sich beanspruchen würde. Nicht mehr Mitteleuropa und Orient, sondern England und Orient über Rhein-Main-Donau heißt es nun. Der Hamburger Seewettbewerb ist durch Schiffsraub aus dem Felde geschlagen, nun wird auch der Binnenweg in Besitz genommen.

Der Rhein-Main-Donau-Kanal war für die Befahrung mit 1200-t-Schiffen an Stelle der 126-t-Kähne in Aussicht genommen. Die obere Donaustrecke Passau-Wien sollte ebenfalls für 1200-t-Schiffe fahrbar gemacht werden, wofür 35 Millionen Kronen veranschlagt waren. Sogar der Flutraum des Donau-Oder-Kanals war mit der Beschränkung auf 700-t-Schiffe ungenügend, und seine Erweiterung für 1000-t-Schiffe als nötig erachtet worden. Wien war als Hauptumschlagsplatz erkoren, trotz der Bereitwilligkeit und den Bemühungen Ungarns, Budapest zum Seehafen für 3000-t-Schiffe auszugestalten. Heute liegen die Verhältnisse für Österreich wesentlich anders. Zwar hat es trotz seiner Zerstückelung ein Donaustromgebiet von fast 350 km der 2366 km langen Donau und nicht deren unwichtigsten Teil behalten. Zwischen Rhein und Schwarzem Meer gibt es keinen bequemeren Weg. Aber was hülfe die Vertiefung im Oberlaufe, wenn die Tschecho-Slowakei die Strecke Theben-Preßburg nicht ebenfalls vertieft. Letzteres soll einen Hafen für 1000-t-Schiffe erhalten. Aber bis hierher und nicht weiter scheint die Tschecho-Slowakei die Donau für 1000-t-Schiffe fahrbar machen zu wollen. Preßburg soll der Umschlagsplatz sein, Wien ausgeschaltet werden.

Nach Wegnahme des fast gesamten Schiffsmaterials kommt Österreich vorerst kaum als Verfrachter in Frage. Um so erfreulicher ist es, daß trotz der ungünstigen finanziellen Lage Österreichs hier ernstlich an die Erweiterung bestehender und den Bau neuer Werften geschritten wird. Dieser Tage beschlossen die erst im Vorjahre von einigen Großindustriellen gegründeten Eos Automobilwerke A.-G. in Wien, unter neuerlicher Erhöhung ihres Aktienkapitals auf 24 Millionen Kronen bei Firmenänderung auf „Eos-Werke A.-G. für Schiffbau und Automobilindustrie“, die Konzession, Schiffe und Bestände der Linzer Motorboots-Verkehrsgesellschaft zu erwerben und den Werftbetrieb auszugestalten. Noch bestehen andere österreichische Schiffbaugesellschaften, und es steht nur zu befürchten, daß unter dem Titel der Unterstützung der kapitalschwachen österreichischen Firmen England, das durch den Ankauf von Aktien der verschiedenen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaften sein lebhaftes Interesse an dem Donauverkehr betätigt hat, auch beim Schiffbau maßgebend wirken wird. Allerdings würde es gewiß nicht ermangeln, auf die Verbesserung der Stromverhältnisse überhaupt und besonders in Österreich ausschlaggebenden Einfluß zu üben, wozu es durch seine hervorragende Stellung in der Internationalen Donaukommission zweifellos die Macht besitzt. Ohne Mittel wird Österreich die notwendigen Verbesserungen nicht veranlassen können, und es ist nicht ausgeschlossen, daß das Gerücht auf Wahrheit beruht, daß Amerika bei gleichzeitiger Herstellung von Donau-Wasserkraftanlagen auch die notwendigen Stromregulierungsarbeiten durchführen werde. Geschenkweise dürfte dies allerdings nicht der Fall sein.

Wenn Österreich in absehbarer Zeit genügendes Schiffsmaterial zu bauen in der Lage wäre, wäre es dazu berufen, [au]ch Verfrachterdienst zu übernehmen. Die tüchtigen Offiziere der österreichischen Kriegsmarine waren vorwiegend [de]utsch. Sie sind durch den Verlust der österreichischen [K]riegs-, aber auch zum Teil der Handelsschiffe brot- und [st]ellenlos geworden. Aber selbst ein Teil jener, die schon [ne]ue Berufe ergriffen haben, wird nicht säumen, sich dem [F]lußschiffahrtsdienst zu widmen, wenn sich dafür günstige [G]elegenheit bietet. Die auf allen Gebieten geänderten Ver[hä]ltnisse, der Mangel an Kohle, deren Ersatz durch Rohöl viel[le]icht möglich ist, wird die Schiffbautechniker zwingen, den [M]otorbootverkehr auf der Donau in Erwägung zu ziehen, ob[w]ohl Schraubenschiffe wegen ihres größeren Tiefganges auf [de]r oberen Donau bisher fast unbekannt waren. Eine beson[de]re Schwierigkeit, die den Schiffsverkehr auf der Donau ver[t]euerte, war, daß vielfach größere Frachtmengen stromauf [g]ingen, während talwärts die Schiffe fast leer verkehren [m]ußten. Hier einen entsprechenden Ausgleich, und wäre er [n]ur streckenweise, zu finden, wäre äußerst wichtig.

Wien selbst ist seit der Donauregulierung mit den Absperr[m]aßregeln beim Eingang des Donaukanals vom Schiffsverkehr [z]iemlich ausgeschaltet, was gegenwärtig besonders hart [e]mpfunden wird, wo Holz, aber auch Obst auf dem billigen [W]asserweg dahin gelangen könnte, wenn nicht im Laufe der [l]etzten 25 Jahre der früher ziemlich rege Schiffsverkehr ganz [a]ufgehört hätte. Holzlagerbrände gaben Veranlassung zu [e]inem allgemeinen Verbot der Holzlagerung längs des Donau[k]anals, also im Weichbilde von Wien. Die neuen Lagerplätze [w]aren so ungünstig und vom Mittelpunkt Wiens entfernt an[g]elegt, daß trotz ihrer Größe und besonderer Hafenanlagen [v]on ihnen kein Gebrauch gemacht wurde. Die Zufahrt ver[s]andete, die Plätze wurden zur Aue und werden nun als [S]trandbäder und für die Anlage von Schiffswerften verwendet.

Unter gewöhnlichen Verhältnissen wäre die Holzabfuhr [m]ittels Kraftwagen auch über weitere Strecken möglich; [g]egenwärtig ist sie aber untunlich. Durch das neue Bundes[g]esetz wurde Wien zum Bundesland und wird daher einflußloser als früher auf die in seiner nächsten Umgebung befindlichen Holzlagerplätze. Umgekehrt werden die Bundesländer kaum besonders geneigt sein, Wien bei etwa notwendigen Neuanlagen für den Schiffahrtsdienst finanziell zu unterstützen. So wird es wohl schwer zu kämpfen haben, um, wo es sich um Neuanlagen handelt, für die Errichtung eines großen Umschlagplatzes die notwendigen Kredite zu erlangen. Nur die Wiener Privatindustrie und andere private Unternehmungen werden imstande sein, im Schiffbau und Schiffsverkehr den Wettbewerb mit den Ausländern aufzunehmen und Wien auf diesem Gebiete einen ehrenvollen Platz zu erringen. Wien ist ein Vorposten des Deutschen Reiches; es geschähe dieses im Interesse des Reiches und verdiente seine Unterstützung.

Leopold Stockert.

Ungarn.

— **Dreitägige Einstellung des Güterverkehrs auf den Staatsbahnen.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hatte mit Rücksicht auf den stetig zunehmenden Kohlenmangel (vgl. auch Nr. 85 S. 934 d. Ztg.) eine neuerliche Einstellung des Lastenverkehrs für die Dauer von drei Tagen angeordnet. Infolgedessen ruhte auf den Staatsbahnstrecken der Güterverkehr am 16., 18. und 19. November. Im Interesse der Versorgung des Volkes mit den nötigsten Bedarfsgegenständen wurde jedoch die Beförderung von Fleisch, Geflügel, Fischen, Eiern, Holz und Kohle gestattet.

— **Kundmachung der Eisenbahntarife.** Laut einer Verordnung des Handelsministers werden die Kundmachungen der Eisenbahntarife künftig wieder nur in dem „Vasuti és Közlekedési Közlöny“ (Eisenbahn- und Verkehrsblatt) erfolgen und nicht abwechselnd auch im „Budapesti Közlöny“ (Budapester Zeitung).

— **Das „Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Verkehrsangelegenheiten“**, in dem die in Tarif- und Transportangelegenheiten verlautbarten Kundmachungen des Eisenbahn-, Schiffahrts- und Luftfahrtswesens erschienen, wurde im Monat Juli 1919 einstweilen eingestellt. Mit Rücksicht auf den Umstand, daß dieses Blatt einen Überblick über das Tatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt Ungarns ermöglicht, somit aus wirtschaftlichen Gründen von Interesse ist, sah sich das Handelsministerium veranlaßt, die obenbenannte Zeitschrift wöchentlich einmal wieder erscheinen zu lassen. Mit deren Schriftleitung wurde der Sekretär der Königlich ungarischen Staatsbahnen, Dr. Eugen von Holl, betraut.

— **Die Lage der Straßenbahnen.** Bekanntlich erfolgte während der Räteherrschaft die Übernahme und Vereinigung der Straßenbahnen durch den Staat. Nach Wiederherstellung der Rechtsordnung beschloß die Regierung, die Straßenbahnen den Gesellschaften zurückzugeben. Der frühere Präsident der ungarischen Staatsbahnen und Staatssekretär a. D. Kornél v. Tolnay, der über die Zukunft der Straßenbahnen eine interessante Studie veröffentlichte, betrachtet es als einen großen Fehler, wenn die Leitung der Straßenbahnen wieder in mehrere Hände gelange. Seines Erachtens wäre die Vereinigung der Straßenbahnen zweckmäßig. Die Verstaatlichung der Straßenbahnen biete nach keiner Richtung hin Vorteile, würde vielmehr geradezu verhängnisvolle Folgen haben. Es unterliegt daher keinem Zweifel, daß die zweckmäßigste Lösung die Übergabe der Straßenbahnen an eine Privatunternehmung wäre, dann könne man hoffen, daß die Straßenbahnlinien binnen kurzer Zeit wiederhergestellt würden. Durch eine Verschmelzung der alten Gesellschaften könnte nach Herrn v. Tolnay die Frage leicht gelöst werden. Da die neue Gemeinschaft schwere Verpflichtungen auf sich nehmen müßte, müßten ihr naturgemäß auch entsprechende Vergünstigungen eingeräumt werden, darunter in erster Reihe das Ausschließlichkeitsrecht für den Verkehr im Weichbild der Stadt. Zur Erleichterung der außerordentlichen finanziellen Lasten müßte die Konzessionsdauer auf neunzig Jahre festgesetzt werden. Nach Ablauf dieser Zeit würden sämtliche Linien in den Besitz der Hauptstadt übergehen.

— **Regelung der Handelsverträge mit dem Auslande.** Infolge Auflösung der Doppelmonarchie entfiel die Grundlage für die mit den ausländischen Staaten abgeschlossenen Handelsverträge. Die ungarische Regierung sah sich daher veranlaßt, die wirtschaftlichen Verhältnisse mit dem Ausland aufs neue zu ordnen. In dieser Richtung sind bereits erfolgreiche Schritte unternommen worden. So wurden die wirtschaftlichen Verhältnisse mit der Schweiz einstweilig geregelt. Auch mit Deutschland ist ein vorläufiger Handelsvertrag geschlossen, ferner wurde mit Österreich ein Ausgleichsvertrag zustande gebracht. Vertragsverhandlungen werden auch mit Bulgarien und binnen kurzer Zeit mit Polen aufgenommen werden. Auf diese Weise werden die bisherigen Verkehrsbeschränkungen beseitigt und der Übergang zum freien Verkehr bewerkstelligt.

— **Ungarische Waggon- und Maschinenfabriks A.-G. in Györ (Raab).** Die Direktion dieser Gesellschaft hat über die Bilanz für die beiden Geschäftsjahre 1918/19 und 1919/20 Beschluß gefaßt. Aus dem der Vollversammlung unterbreiteten Berichte entnehmen wir, daß die Gesellschaft infolge der rumänischen Besetzung und der Bolschewisten unermeßlichen Schaden erlitten hat. Nach Abzug der für Tilgung und Steuern bestimmten Beträge verblieb ein Reingewinn von 2097065 K., aus dem für die abgelaufenen beiden Jahre eine Dividende von je 6 Prozent zur Verteilung gelangt.

— **Ungarisch-Polnische Handels-A.-G.** Kürzlich hat sich die Ungarisch-Polnische Handels-A.-G. mit einem Aktienkapital von drei Millionen Kronen gebildet. Gründer der Gesellschaft sind: Die Warenverkehrs-A.-G., der Genossenschaftszentrale, die Hangya-Genossenschaftzentralen, die ungarische Lebensmittel-Transport-A.-G., die polnische Handels A.-G. und die Wawel-Transport A.-G. Die neue Gesellschaft wird besonders den Handel und Wirtschaftsverkehr zwischen Polen und Ungarn pflegen.

— **Die Pécser Kohlengruben,** die von den Südslawen besetzt sind, werden demnächst wieder in ungarische Verwaltung gelangen. Da die dort geförderten Kohlen besser sind als die aller übrigen Kohlenbergwerke Ungarns, so ist zu gewärtigen, daß die besonders den Eisenbahnverkehr hemmende Kohlennot einigermaßen gelindert wird.

Uebrige europäische Länder.

— **Norwegischer Eisenbahnerkonflikt.** Der norwegische Eisenbahnerkonflikt, über den wir in Nr. 64, S. 709 d. J. berichteten, besteht nach wie vor weiter und scheint sich gegenwärtig wieder zuzuspitzen. Nach einer Abstimmung des Eisenbahnpersonals hat die Oberleitung der Eisenbahnerorganisation beschlossen, die Arbeitsniederlegung bei den Eisenbahnen anzuordnen. Die Arbeitsniederlegung soll in der Nacht zum 1. Dezember zwischen 12 und 3 Uhr eintreten. Die Bediensteten, die dann nicht an ihre Wohnorte zurückkommen könnten, stellen sich am 29. und 30. November nicht zum Dienst. Wenn die Umstände es erheischen, ist das Recht, schon früher in den Streik zu treten, vorbehalten. Die Vertreter der Landesorganisation haben in einer Versammlung

den Streikbeschluß gutgeheißen. Sie ermächtigten das Sekretariat der Landesorganisation, alle Maßnahmen zu treffen, die für die Durchsetzung der Forderungen der Eisenbahnbediensteten erforderlich sind. Von dem Tage ab, an dem die Arbeitsniederlegung eintritt, ist alle Arbeit, die mit dem Eisenbahnverkehr in Beziehung steht, gesperrt. Staatsrat Middelthon hat auf Anfrage mitgeteilt, daß er den Streikbeschluß als einen Versuch auffaßt, auf das Storthing, das über die Forderungen der Eisenbahner zu befinden hat, einen Druck auszuüben. Auch Generaldirektor Holtfod hat sich in gleichem Sinne geäußert, zugleich aber die Hoffnung ausgesprochen, daß die Eisenbahner doch noch Vernunft annehmen würden. Zur Verhinderung des Streiks könne nichts unternommen werden, doch wird die Direktion alles vorbereiten, um auch nach Ausbruch des Streiks den Verkehr möglichst in Gang zu halten. Nach „Tidns Tegn“ soll der Russe Piatigerski in Vardö gelandet sein. Piatgerski war einer der Begleiter Litvinows während dessen Aufenthalts in Kristiania. Seine Ankunft wird in Beziehung zu dem angekündigten Eisenbahnerstreik gebracht. Dr. S.

— **Die schwedischen Staatsbahnen und der Saßnitzverkehr.** Die schwedische Eisenbahndirektion hat in letzter Zeit große Anstrengungen gemacht, den Festlandsgüterverkehr, den sie bisher mit den Dampfschifflinien in unmittelbarem Wettbewerb zu teilen hatte, im großen an sich zu ziehen. Sie hat zu diesem Zwecke nach „Sv. Dagbladet“ ein Auskuftsbüro in Berlin gegenüber dem Stettiner Bahnhof (Gartenstraße 33) errichtet. In letzter Zeit waren auch zwei Vertreter der schwedischen Eisenbahndirektion zugleich mit den Stationsvorständen von Trälleborg und Saßnitz in Berlin, um mit den deutschen Eisenbahndirektionen über gewisse Maßnahmen, welche mit diesen Plänen in Beziehung stehen, zu verhandeln. Die schwedische Eisenbahndirektion hat längst eingesehen, wie wichtig es ist, auf der Saßnitz-Trälleborg-Linie den Stückgutverkehr zusammenzufassen, der sich jetzt mittels privater Dampfschifflinien auf verschiedene Häfen verteilt und daher den Staatsbahnen weitaus nicht so viel abwirft, wie wenn dieser ganze Verkehr über Trälleborg ginge. Es macht z. B. für die schwedischen Staatsbahnen und teilweise auch für gewisse schwedische Privatbahnen sehr viel aus, ob der ganze Güterverkehr zwischen dem Festlande und Norwegen den Seeweg unmittelbar oder über Gothenburg nimmt, oder ob er nach Saßnitz geht und sich von da nach Kristiania fortsetzt. In diesem Sinne hat die schwedische Eisenbahndirektion mit Vergnügen die Gelegenheit ergriffen, mit Vertretern der deutschen Eisenbahndirektionen in Verhandlungen zu treten. Das Ergebnis der Unterhandlungen war sehr günstig und das deutsche Entgegenkommen hat die Schweden sehr befriedigt. Das neue Auskunftsbüro in Berlin hat für seine kurze Wirksamkeitsdauer schon recht gute Ergebnisse aufzuweisen derart, daß durchgehende Güterwagen zwischen Berlin und Trälleborg eingestellt werden konnten. Nach Saßnitz kommen jetzt täglich 50 Güterwagen, etwas mehr als unmittelbar vor dem Kriege. Um diese nach Trälleborg zu befördern, macht die deutsche Dampffähre zwei Doppelfahrten täglich und die schwedische eine — ihre gewöhnliche Passagierfahrt — und bei Bedarf eine Nachtfahrt lediglich für Güter.

Schweden beabsichtigt ähnliche Auskunftsbüros auch in Paris und Brüssel zu errichten, denn sobald der Güterverkehr von Belgien und Frankreich nach Deutschland in voller Ausdehnung aufgenommen wird, bedeutet es für diese Länder natürlich eine Zeitersparnis, ihre Waren auf dem gleichen Wege über Saßnitz zu befördern. Wenn die internationale Fahrplankonferenz, wie geplant, demnächst in Bern zustande kommt, will Schweden Verhandlungen über die Einlegung beschleunigter Gütertransportverbindungen nach Saßnitz von allen an Deutschland angrenzenden Ländern aus anknüpfen. Welchen Vorteil dies hat, zeigt das Beispiel, daß ein Gütertransport von Basel nach Trälleborg jetzt höchstens 10 Tage erfordert, während der Weg über Dänemark 15—16 Tage beansprucht. Auch die Schweiz zeigt für die schwedischen Pläne großes Interesse. Dr. S.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Trotz der am 1. August 1920 in Kraft getretenen Tariferhöhung, die im Personen- und Güterverkehr Mehreinnahmen von 10 bis 15 % gebracht hat, sind die Bundesbahnfinanzen noch immer in einer schwierigen Lage. Vorläufig scheint die Eisenbahnverwaltung von weiteren Tarifmaßnahmen absehen und lieber auf der Ausgabenseite Abhilfe schaffen zu wollen. Dieser Entschluß liegt zweifellos im Interesse der Volkswirtschaft; eine andere Frage ist, ob es der Verwaltung gelingen wird, genügende Ersparnisse zu erzielen. Über den Versuch, allmählich eine Verminderung des hochbezahlten und allzureichlichen Personals herbeizuführen, ist hier schon berichtet worden (vgl. Nr. 82 S. 892 d. Ztg.); ebenso über die geplante Verwaltungsreform, die, von der Generaldirektion in großzügiger Weise vorbereitet, an dem Widerstand der Gegner einer größeren Zentralisation und einer Schwächung der örtlichen (Kreis-) Organe zu scheitern droht (vgl. Nr. 83 S. 907 d. Ztg.). Neben diesen größeren Organisationsplänen greift die Bundesbahnverwaltung auch zu anderen Sparsamkeitsmitteln. Die Teuerung des Bauwesens zwingt zu einer Einschränkung neuer Bauanlagen. Der vor kurzem bekannt gewordene Bauvoranschlag für 1921 (vgl. Nr. 85, S. 935 d. Ztg.) trägt dieser Finanzlage Rechnung. Ein auf Veranlassung des Bundesrats durch das Eisenbahndepartement an die S. B. B. gerichtetes Schreiben (vgl. Nr. 52, S. 594 d. Ztg.) hatte die größte Sparsamkeit in den Ausgaben für Bauten und die Zurückhaltung der nicht unbedingt notwendigen Neubauten empfohlen. In Übereinstimmung mit diesen Grundsätzen hat die Generaldirektion u. a. trotz des von den örtlichen Interessenten erhobenen Widerspruchs beschlossen, den Umbau der Zürichseebahn einzustellen. Ein anderes, kleines Mittel zur Einschränkung der Ausgaben ist die allmähliche Beseitigung des Bahnhofsportiers. Das Abrufen der Züge in den Bahnhofswirtschaften und Wartesälen soll künftig fortfallen, soweit nicht besonders örtliche Verhältnisse dauernd oder an bestimmten Tagen (Sonn- und Feiertagen, Ferienbeginn) Ausnahmen rechtfertigen. Bei einer großen Anzahl von Zügen sollen künftig die Zugführer für die Fahrkartenkontrolle verwendet werden. — Die Schwierigkeiten, mit denen die Verwaltung zu kämpfen hat, hindern nicht daß man in der Schweiz jetzt wieder vorzüglich fährt. Pünktlichkeit und Sauberkeit sind mustergültig. Die Zugverbindungen konnten vermehrt werden. Die bisher nur dreimal wöchentlich verkehrenden Mittagsschnellzüge Zürich-Chur und die Abendschnellzüge Chur-Zürich werden seit 1. November täglich gefahren. Auch die wöchentlich dreimal verkehrende Fortsetzung nach Innsbruck-Wien soll in eine viermalige verwandelt werden. Der neue Bahnhof Interlaken ist vor kurzem dem Betrieb übergeben worden. Der seit 1872 bestehende alte Fachwerk-Bahnhof, der den Ansprüchen des Weltkurorts lange nicht mehr genügte, wird abgerissen. Das zur Erzeugung der elektrischen Kraft für die Bahnstrecke der Gotthardbahn südlich von Airolo errichtete Ritomwerk arbeitet nach Überwindung einer kurz nach Beginn des Betriebes aufgetretenen Störung ausgezeichnet. Die in der Presse verbreitete Nachricht von einer neueren Betriebsstörung war nach amtlicher Erklärung aus der Luft gegriffen. — Die durch die Elektrisierung der Gotthardbahn verfügbar gewordenen Dampflokomotiven sollen an Rumänien verkauft werden. Die Frage über die Zahlungsart verursacht allerdings noch Schwierigkeiten. Auch mit Südslawien schweben Verhandlungen über den Verkauf der durch die jetzt elektrisch betriebenen, sog. Berner Dekretsbahnen frei gewordenen Maschinen. — Der seit dem Kriege tatkräftig geförderte Verkehr der Schweiz mit dem Hafen Genua hatte seit einiger Zeit mit Schwierigkeiten zu kämpfen. Die italienischen Staatsbahnen schienen des gesteigerten Verkehrs nicht mehr Herr werden zu können. Es mußte zeitweise eine Umleitung stattfinden. Die Sicherheiten der Sendungen wurde durch zahlreiche Beraubungen gefährdet. Die Bahnfracht von Antwerpen und Rotterdam stellte sich für gewisse Waren billiger. Auch Marseille machte Anstrengungen, durch Gewährung von Erleichterungen den Verkehr an sich zu ziehen. Nunmehr haben zwischen der Schweiz und Italien Verhandlungen stattgefunden, auf Grund deren die Ausarbeitung eines neuen Abkommens beschlossen worden ist, daß die Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit des Verkehrs mit Genua sichern soll. — Durch Bundesratsbeschluß vom 16. Dezember 1919 war die Kommerzielle Konferenz, die bisher eine freiwillige Einrichtung der Transportanstalten war, auf eine neue Grundlage gestellt worden. Sie reicht in ihrer ersten Form auf den Anfang der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts zurück, wo zur Behandlung der gemeinsamen Tariffragen die „Konferenz der Reformtarifbahnen“ gegründet wurde, die man im Jahre 1886 in zwei getrennte Kommissionen für Personen- und Gütertarife teilte. Am 1. Januar 1903, nach Verstaatlichung der vier schweizerischen Hauptbahnen, wurden die Kommissionen durch die „Kommerzielle Konferenz des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen“ ersetzt. Seit dem Jahre 1910 sah eine neue Geschäftsordnung die Teilnahme von Vertretern des Eisenbahndepartements und von Verkehrsinteressenten an den Sitzungen der Konferenz vor. Der Bundesratsbeschluß vom 16. Dezember 1919 bestimmt nun, daß alle Transportunternehmungen der Konferenz angehören müssen, die einen direkten Verkehr aufweisen. Den übrigen Transportunternehmungen steht der Beitritt frei; in jedem Fall sind aber die Beschlüsse der Konferenz für alle verbindlich. In diesem Jahre ist nun eine neue Geschäftsordnung erlassen worden. Die Zahl der Verkehrsinteressenten ist auf 18 festgesetzt, denen ein Stimmrecht eingeräumt ist. Vertreten sind u. a. der Schweizerische Handels- und Industrieverein, der Gewerbeverband, der Bauernverband,

er Verband schweizerischer Konsumvereine, der Städteverband und die Verkehrszentrale. — Über die Finanzlage der ensions- und Hilfskasse der Bundesbahnen ist ürzlich durch eine Kommission von drei Sachverständigen us dem Versicherungswesen ein Gutachten erstattet worden. chon als anläßlich der Verstaatlichungen die Kassen der rivatbahnen übernommen werden mußten, wurde über den nanziellen Stand dieser Bahnen Erhebungen gemacht. Die nsichten der Sachverständigen gingen damals auseinander. Während die einen einen Überschuß herausrechneten, behaupteten andere Gutachter, es bestehe am 31. Dezember 1903 ein ehlbetrag von rd. 12½ Millionen Franken, und weitere Enttäuschungen seien zu erwarten. In einheitlicher Stellungnahme haben die drei neuen Sachverständigen leider die etztere Ansicht bestätigt. Das Gutachten zeigte, wie schwer s ist, für eine so umfangreiche Kasse zuverlässige Rechnungsunterlagen zu haben. Der tatsächliche Verlauf der Ereignisse at ergeben, daß von falschen Voraussetzungen ausgegangen wurde. Es ist mehr Personal pensioniert worden, die Sterbefälle waren zahlreicher, als angenommen wurde. Die Besoldungserhöhungen brachten weitere Lasten. Es stehen der Kasse zukünftige Verpflichtungen gegenüber, die viel größer ind als die vorhandenen Barwerte. Die Sachverständigen errechnen den sich hieraus ergebenden, äußerlich nicht erkennbaren Fehlbetrag auf über 51 Millionen Franken; sie kommen zu dem Schluß, daß die Grundlagen der Kasse geändert werden müssen. Ein neuer Gegenstand schwerer Sorge ür die Bundesbahnverwaltung!

— **Ein polnisch-italienisches Abkommen über Triest.** Zwischen Polen und Italien sind, wie wir der Schweiz. Verkehrskorrespondenz entnehmen, Verhandlungen im Gange über die Benutzung des Hafens von Triest, da der Hafen von Danzig sich ls ungenügend erwiesen habe. Auf Veranlassung der Handelskammer von Triest ist eine Sonderkommission ernannt worden, um die Grundlagen für eine gedeihliche Handelsentwicklung zwischen Polen und Italien zu schaffen. Polen will m Hafen von Triest eigene Lagerhäuser erstellen zur Lagerung der Baumwolle für Lodz und des Kaffees aus Brasilien und für den Verkehr von Holz und allen Waren aus dem Osten und der Levante.

— **Über den Zustand der spanischen Eisenbahnen** schreibt Dr. F. Krüger in dem „Wirtschaftsdienst“: Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß die spanischen Eisenbahnverhältnisse zurzeit außerordentlich schlecht sind und einer gründlichen Reform bedürfen. Schon während des Krieges waren Transportkrisen an der Tagesordnung. Zwar war die spanische Eisenbahn damals mit Diensten belastet, die in gewöhnlichen Zeiten die Handelsflotte ausführte; es kamen aber noch andere Momente hinzu, die den Eisenbahnverkehr auf das schwerste hemmten, vor allem die Unzulänglichkeit des Bahnnetzes und die Mängel des Transportmaterials. Daß in dem Ausbau der Bahnlinien keine Fortschritte erzielt worden sind, ist bekannt, und daß bis heute keine Maßnahmen ergriffen worden sind, um das durch langen Gebrauch unzulänglich gewordene Eisenbahnmaterial zu ergänzen und zu verbessern, steht ebenso unzweifelhaft fest. Nun sind die großen Eisenbahngesellschaften, die bekanntlich in den Händen ausländischer, vor allem belgischer und französischer Finanzleute sind, an die Regierung mit dem Ersuchen herangetreten, ihnen zum Zwecke der Wiederherstellung des Eisenbahnmaterials und einer Verbesserung des gesamten Dienstes durch die Erlaubnis zur Erhöhung der Eisenbahntarife die notwendigen Mittel an die Hand zu geben. Schon vor einem Jahre hatten die Eisenbahngesellschaften eine Tarifsteigerung nachgesucht, um den Lohnansprüchen ihrer Angestellten Rechnung tragen zu können. Die Regierung hatte ihnen eine Erhöhung von 15 % bewilligt. Nun soll eine weitere Steigerung auf 50 % stattfinden. Ein bereits vor mehreren Monaten von der Regierung den Kammern vorgelegter entsprechender Gesetzentwurf fand aber bei der Volksvertretung keine Zustimmung. Diese verschloß sich nicht den Gefahren, die mit einer abermaligen und nicht unbedeutenden Erhöhung der Tarife für die Entwicklung des gesamten Wirtschaftslebens und insbesondere der ohnedies bedenklichen Lebensmittelverhältnisse verknüpft sind. Der frühere Minister La Cierva hat in öffentlichen Reden auf die nationale Bedeutung des Problems hingewiesen und gefordert, daß die gegenwärtige Lage ausgenutzt werde, um die Fesseln der Abhängigkeit von ausländischen Privatgesellschaften, die ausschließlich ihre geschäftlichen Interessen verfolgen, nicht aber die Wirtschaftsinteressen Spaniens berücksichtigen, zu sprengen und die Nationalisierung der in fremden Händen befindlichen und für fremde Interessen ausgeschlachteten Eisenbahnlinien in dem Sinne herbeizuführen, daß sich der spanische Staat an den Unternehmungen mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln beteilige und in den Gesellschaften die Oberhand zu gewinnen strebe. Darüber, daß die ganze Rückständigkeit des spanischen Eisenbahnwesens dem bisherigen System des ausländischen Regimes zur Last fällt, kann kein Zweifel bestehen, ebensowenig darüber, daß mit einem neuen Zugeständnis an die fremdländischen Eisenbahngesellschaften die eigentliche Frage noch keinesfalls gelöst wird, da selbst auf der Grundlage einer neuen Tariferhöhung der so notwendige Ausbau der Bahnlinien im Sinne der nationalen Interessen nicht sichergestellt werden kann.

Allgemeines.

— **Automobilwesen.** Das Graf Sodensche Wechselgetriebe, das dieser Tage im Wiener staatlichen Gewerbeförderungsamte einem Kreise öffentlicher Beamten und erster Fachleute im Automobilbau vorgeführt wurde, kann, wenn es hält, was es verspricht, von ausschlaggebender Bedeutung für den Automobilbau und insbesondere für den Betrieb werden. Dipl.-Ing. Graf Soden, Direktor der Zahnradfabrik Friedrichshafen, schon durch die Erfindung des Sodenvergasers bekannt, führte im Lichtbilde das neue, von ihm ersonnene Getriebe vor, das ohne die üblichen Schalt- und Bremshebel durch die Umstellung eines an der Spritzwand befindlichen kleinen Hebels und durch Niederdrücken des Kupplungspedals in sinnreicher Weise betätigt wird. Der Hauptvorteil ist die spielend leichte Handhabung des neuen Geschwindigkeitshebels und die Möglichkeit der Anbringung des Getriebes an dem Motorkomplex selbst oder an der Hinterachse oder zwischen diesen beiden Punkten. Der „Gangwähler“ genannte Hebel wird selbstverständlich am besten in der Nähe des Lenkrades am Instrumentenbord anzubringen sein. Wenn man hört, wie vandalisch häufig Kraftwagenlenker die Umstellung des Hebels bei Wechsel der Geschwindigkeiten vornehmen, wird man von Mitleid für die Maschine ergriffen. Um so erfreulicher ist es, daß der Schnelligkeitswechsel mit dem Sodenschen Getriebe lautlos erfolgt, da seine Zahnräder im ständigen Eingriff stehen und nur bei Geschwindigkeitsänderung Klauen ineinandergreifen, was keinen Lärm verursacht. Abgesehen von der Ermäßigung der Unterhaltungskosten der Wagen bei Verwendung der Sodenschen Erfindung (vorausgesetzt, daß sie sich auch bei Dauerbetrieb bewährt), ist die Möglichkeit, ohne die kräftige Hand eines Fahrmannes die Geschwindigkeit schwerer Kraftwagenfahrzeuge zu regeln, nicht zu unterschätzen. Hoffentlich gewährt auch diese Erfindung der deutschen Kraftwagenindustrie dem Auslande gegenüber einen ähnlichen Vorsprung, wie der ursprünglich so bekämpfte Schiebermotor. Jede Erleichterung in der Lenkbarkeit der Lastkraftwagen macht sie für den Gebrauch wertvoller. Leopold Stockert.

Bücherschau.

— **Industrie-Fahrplan.** Amtlicher Fahrplan des Verkehrsverbandes „Industriebezirk“. Winter 1920/21. Oktoberausgabe. Verlag der „Wirtschaftlichen Nachrichten aus dem Ruhrbezirk“, Essen. Preis: 7,95 *M.* einschl. Buchhändlerzuschlag.

Dieses im Reisebüro der Friedr. Krupp A.-G. in Essen bearbeitete Kursbuch ist in erster Linie für den Verkehr des Ruhrbezirks bestimmt. Es enthält ausführlich die Fahrpläne für Westdeutschland, insbesondere für Rheinland-Westfalen. Das übrige Deutschland ist zwar auch für alle wichtigeren Strecken behandelt, aber unter Fortlassung der kleineren Stationen. Die bedeutenderen Verbindungen mit dem benachbarten Ausland sind gleichfalls vorhanden. Ein sehr praktischer Abschnitt enthält alle häufigeren und wichtigeren Verbindungen der Hauptverkehrspunkte des Ruhrbezirks (Krefeld, Düsseldorf, Duisburg, Oberhausen, Essen, Bochum, Gelsenkirchen, Dortmund) mit anderen deutschen Verkehrspunkten, ähnlich, wie das im Reichskursbuch für Berlin zusammengestellt ist, so daß man für die besonders häufigen Reisen aus den genannten Ortschaften die besten Reiseverbindungn unmittelbar ablesen kann. Ein weiterer Abschnitt enthält die Straßenbahn- und Kleinbahnfahrpläne des Ruhrbezirks. Außer einer Eisenbahnkarte Deutschlands ist dem Kursbuch noch eine sehr übersichtliche große Karte der Eisenbahnen des Ruhrbezirks beigegeben. — Das handliche, sehr gut durchgearbeitete Kursbuch ist den Bedürfnissen der Verkehrtreibenden Rheinland-Westfalens vortrefflich angepaßt.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Vom 1. Dezember 1920 ab sind die an der Bahnstrecke Schandelah-Öbisfelde liegenden Haltepunkte Glentorf und Volkmarsdorf für den durchgehenden Gepäck- und Expreßgutverkehr eingerichtet worden. Ferner ist der zwischen den Stationen Othfresen und Grauhof rechts der Bahnstrecke Hildesheim-Goslar gelegene Haltepunkt Dörnten, welcher bisher dem Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr diente, auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern im Einzelgewicht bis zu 250 kg eröffnet worden und in den Staats- und Privatbahn-Gütertarif aufgenommen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 23. November d. J. verstarb in Liegnitz im 70. Lebensjahre
der Eisenbahndirektor, Verkehrsinspektor a. D.

Herr **Franz Nerger.**

Der Verstorbene ist über 47 Jahre im Staatseisenbahndienste und 25 Jahre als Verkehrsinspektor tätig gewesen. Am 1. Januar 1920 trat er in den Ruhestand. Er hat sich in langjähriger treuer Pflichterfüllung große Verdienste um die Staatseisenbahnverwaltung erworben. Sein liebenswürdiges Wesen sichert ihm bei seinen früheren Amtsgenossen und Untergebenen ein dauerndes, ehrendes Gedenken.

Breslau, den 26. November 1920. (1142)

Der Präsident
und die oberen Beamten des Direktionsbezirks Breslau.

2. Verkehrseinstellung.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einstellung, beziehungsweise Sistierung der Güterannahme.

Mit 27. November d. J. wird im Hinblick auf die Witterungs- und Wasserverhältnisse die Güterannahme im Verkehre nach und von den gesellschaftlichen Stationen Regensburg und Passau diesjährig eingestellt. Ferner wird mit Wirksamkeit vom gleichen Tage die Güterannahme im sonstigen derzeit eröffneten Frachtgutverkehre (Verkehr zwischen den Stationen Linz, Wien, Bratislava [Pozsony, Pressburg] und Budapest untereinander, sowie von diesen Stationen nach Belgrad) wegen Niederwasser bis auf weiteres sistiert.

(Auskünfte über die Annahme von Schleppladungen zur Beförderung erteilt die gesellschaftliche Direktion.)

Wien, am 25. November 1920. (1119)

3. Güterverkehr.

Gemeinschaftliches Heft CIa (Frachtsatzzeiger). Tfv. 200.

Der Frachtsatzzeiger gilt auch für den Binnenverkehr der Brölthaler Eisenbahn. Auf dem Titelblatt ist daher unter den Ausnahmen diese Bahn zu streichen.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1135)

Berlin, den 26. November 1920.
Eisenbahndirektion.

Tfv. 5 und Tfv. 200 Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft CII.

Mit Gültigkeit vom 1. 12. 20 scheiden die Löwenberg-Lindow-Rheinsberger Eisenbahn und die Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn aus dem Versandgebiet des Ausnahmetarifs 1a für Rundhölzer zu Grubenzwecken des Bergbaues aus. Ferner werden gleichzeitig die Stationen Etzenhofen, Göttelborn und Kohlwald als Kohlengruben-Anschlußstationen in das Empfangsgebiet aufgenommen und der Stationsname Saarbrücken Hbf. in Saarbrücken Verschbf. geändert. (1137)

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 26. November 1920.
Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Verkehr.

Mit Wirkung vom 1. Dezember 1920 ab werden die Entfernungen der Stationen der Brohltaleisenbahn um 3 bis 26 km erhöht. Gleichzeitig tritt bei den württembergischen Stationen Tettnang, Baienfurt und Weingarten eine Änderung der bisherigen Frachtberechnung ein. Ferner wird bei den Stationen der Lübeck-Büchener Eisenbahn das Zeichen Zu zugesetzt. Näheres in der nächsten Nummer des gemeinsamen Tarifanzeigers und bei den beteiligten Abfertigungen. (1146)

Frankfurt (Main), 24. November 1920.
Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Südwestdeutscher Tiertarif, Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1920 treten infolge Einführung eines allgemeinen Tierfrachtzeigers für die deutschen Esenbahnen (vgl. Bekanntmachung der Eisenbahndirektion Berlin vom 27. Oktober 1920) wesentliche Änderungen und Ergänzungen in Kraft. Insbesondere werden die im Tarif und in den Nachträgen I—IX enthaltenen Entfernungen, Schnittentfernungen, Stationsfrachtsätze, Schnittfrachtsätze und Stücksätze aufgehoben. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und aus dem Tarifanzeiger der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen zu ersehen, auch geben unsere Stationen Auskunft. (1127)

Dresden, am 25. November 1920.
Eisenb.-Gen.-Dir.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn.

Infolge Inkrafttretens der neuen Beförderungsgebühren kommt mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. der Nachtrag 5 zum Binnentarif für die Beförderung von lebenden Tieren und Gütern zur Einführung. Durch diesen Nachtrag werden auch die jetzt bestehenden Frachtzuschläge erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455).

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. (1148)

Eschershausen, 26. November 1920.
Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn-gesellschaft.
Die Direktion.

Die am 1. Dezember d. J. auf den Reichseisenbahnen zur Einführung kommenden neuen Frachtsätze im Tier- und Güterverkehr gelten auch im Binnen- und direkten Verkehr mit den Stationen der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn.

Berlin, den 28. November 1920.
Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn-Gesellschaft. (1145)
Die Direktion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1920 ab wird der Binnenverkehr der Mecklenburgischen Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn in den Staats- und Privatbahn-Güterverkehr aufgenommen.

Näheres enthält die nächste Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehenden Änderungen des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, Seite 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1130)

Berlin, den 26. November 1920.
Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Sächsischer Tiertarif, Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1920 treten infolge Einführung eines allgemeinen Tierfrachtzeigers für die deutschen Eisenbahnen (vgl. Bekanntmachung der Eisenbahndirektion Berlin vom 27. Oktober 1920) umfangreiche Änderungen in Kraft. Insbesondere werden die Schnittafeln A und B, die Stationsfrachtsätze für Görlitz und die Kilometertariftafeln AI und BI aufgehoben. Näheres ist aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch erteilen die Abfertigungsstellen auf Anfrage Auskunft. (1114)

Dresden, am 25. November 1920.
Eisenb.-Gen.-Dir.

Braunschweigische Landes-Eisenbahn.

Vom 1. Januar 1921 ab werden die Zuschlagsfrachten unserer Stationen geändert. Es werden erhoben:

bei einer Tarifentfernung	für Eilgut	für Stückgut	für Wagenladungsgüter mit Steuer	für Wagenladungsgüter ohne Steuer
von 1—10 km	100 ₰	100 ₰	18 ₰	15 ₰
„ 11—30 „	150 „	150 „	28 „	25 „
über 30 „	200 „	200 „	38 „	35 „

für 100 Kilogramm.

Braunschweig, den 25. Nov. 1920.
Die Direktion. (1124)

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Am 1. Dezember 1920 wird der bereits angekündigte Nachtrag II ausgegeben. Preis: 50 ₰.

München, 23. November 1920. (1116)
Tarifamt des R. V. M., Z. B.

Badischer Binnengütertarif.

Mit sofortiger Wirkung wird auf den Stat. Basel und Schaffhausen für den Orts- und Grenzübergangsverkehr und auf den Stat. Konstanz, Singen und Waldshut für den Grenzübergangsverkehr das Standgeld auf 7 Franken für den Tag herabgesetzt und das erhöhte Lagergeld aufgehoben. Gleichzeitig wird auf den in der Schweiz gelegenen bad. Binnenstationen das Standgeld auf 7 Franken für den Tag ermäßigt. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 24. November 1920.
Eisenbahngeneraldirektion. (1115)

Reichseisenbahnen, Mecklenburgisches Netz.

Zum Binnengütertarif, Tarifverfügung 42, wird vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1920 der Nachtrag 2 herausgegeben. Er enthält neben bereits bekanntgegebenen Tarifmaßnahmen die durch die Neuregelung der Normalbeförderungsgebühren und das neue Tarifschema im Güterverkehr erforderlichen Änderungen und Ergänzungen. Fortgefallen sind die Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif) und 4 (Düngekalktarif). (1120)

Der Nachtrag ist zum Preise von 1 ℳ bei den Güterabfertigungen zu haben.

Schwerin, den 24. November 1920.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr.

Im Anschluß an die Bekanntmachung der Eisenbahndirektion Berlin vom 27. Oktober 1920 treten am 1. Dezember 1920 folgende Änderungen ein: Die besonderen Tarifhefte 1 bis 3 werden aufgehoben. Für die Frachtberechnung ist alsdann der als Anhang zum Tarif erschienene Tierfrachtzeiger maßgebend. Im Gemeinsamen Heft, das zunächst noch bestehen bleibt, werden umfangreiche Änderungen vorgenommen, die der Regelung im neuen Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, entsprechen. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemalig Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft. (1126)

Dresden, am 25. November 1920.
Eisenb.-Gen.-Dir.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nebenbahn Möckmühl-Dörzbach (Jagsttalbahn).

Infolge Inkrafttretens der neuen Beförderungsgebühren kommt mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. der Nachtrag VIII zum Binnentarif der Nebenbahn Möckmühl-Dörzbach zur Einführung. Durch den Nachtrag werden auch die jetzt bestehenden Umladegebühren erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455).

Nähere Auskunft erteilt die Unterzeichnete. (1113)

Berlin, den 25. November 1920.
Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft Aktiengesellschaft.

Bayerisch-Württembergisch-Badischer Tierverkehr.
Pfälzisch-Bayerischer Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1920 sind, bedingt durch den am gleichen Tage in Kraft tretenden neuen deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, einschneidende Tarifänderungen, die teilweise Frachterhöhungen zur Folge haben, durchgeführt worden.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen. (1117)

München, den 23. November 1920.
Tarifamt beim RVM, Z B.

Pfälzisch-Württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1920 an wird im Tarif bei gewissen Stationen das Zeichen „Rd....t“ nachgetragen. Näheres bei den Dienststellen und in unserem Tarifanzeiger. (1133)

Stutgart, den 26. November 1920.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Bad.-Württ. Güterverkehr.

Auf den 1. Dezember 1920 werden die Tarifentfernungen für die Stationen Baienfurt, Tettnang und Weingarten (Württ.) aufgehoben. Die Frachtsätze für diese Stationen werden von diesem Zeitpunkt ab gebildet durch Anstoß fester Beträge an die Frachtsätze für die Übergangsstationen. Näheres im Heft C I b (Tf. 200). (1132)

Karlsruhe, den 25. November 1920.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Württembergische Nebenbahnen.

Mit dem 1. Dezember 1920 treten bei der Härtsfeldbahn, Reutlingen-Gönninger Bahn und Strohgäubahn im Güter- und Tierverkehr Tarifänderungen ein, die großenteils aus Tariferhöhungen bestehen. Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist wurde vom Reichsverkehrsministerium genehmigt. Näheres bei der unterzeichneten Direktion und den äußeren Dienststellen. (1131)

Stuttgart, den 26. November 1920.
Direktion
der Württembergischen Nebenbahnen.

Wechselverkehre Sachsen-Bayern rechtsrheinisches Netz, Bayern pfälz. Netz, Baden und Württemberg.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1920 ab werden die Anwendungsbedingungen im Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. (besond. Tarifheft Nr. 1177 des Tarifverzeichnisses) geändert. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch erteilen unsere Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, 26. November 1920. (1128)
Eb.-Gen. Dir.,
als geschäftsf. Verwaltung.

Binnen- und Wechselgüterverkehr der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Die unterm 27. Oktober d. J. bekanntgegebenen, am 1. Dezember d. J. in Kraft tretenden Erhöhungen der Entfernungen und Frachtsätze sind von der Aufsichtsbehörde genehmigt worden.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung.

Der Binnen-Gütertarif wird zum 1. Dezember d. J. neu ausgegeben; er enthält die vorgenannten Erhöhungen sowie Änderungen und Ergänzungen verschiedener Tarifvorschriften. (1130)

Blankenburg (Harz), 25. Novbr. 1920.
Direktion der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde werden im Güterverkehr der Prignitzer Eisenbahn vom 1. Januar 1921 ab an Stelle der seitherigen folgende besonderen Frachtzuschläge erhoben:

- für 100 kg Eilstückgut 400 ₰ auf alle Entfernungen;
- für 100 kg Frachtstückgut und Spezialeilgut 200 ₰ auf alle Entfernungen;
- für 100 kg Wagenladungsgut auf Gesamtentfernungen von 1—60 km 25 ₰, über 60 km 50 ₰.

Das alsbaldige Inkrafttreten dieser Tariferhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (Reichs-Gesetz-Blatt 1914, Seite 455). (1150)

Perleberg, im November 1920.
Die Direktion
der Prignitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Freien Grunder Eisenbahn.

Vom 1. Dezember 1920 ab werden vorbehaltlich der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde die Frachtzuschläge im Binnen- und direkten Güterverkehr wie folgt erhöht:

- Für Eil- und Frachtstückgüter auf 100 ₰;
- für verkehrssteuerfreie Wagenladungen auf 28 ₰;
- für verkehrssteuerpflichtige Wagenladungen auf 30 ₰

für 100 kg.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der E. V. O. (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). (1112)

Frankfurt a. M., 23. November 1920.
Freien Grunder Eisenbahn-Aktiengesellschaft.
Die Direktion.

Deutsch-dänischer und deutsch-schwedisch-norwegischer Güterverkehr.

Vom 1. Dezember 1920 an werden im direkten Verkehr von und nach den in die genannten Tarifverbände aufgenommenen Stationen der Lübeck-Büchener Eisenbahn besondere Frachtzuschläge erhoben, die in die Schnittsätze eingerechnet sind.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen. (1138)

Altona, den 24. November 1920.
Eisenbahndirektion.
namens der Verbandsverwaltungen.

Unser Binnen-Gütertarif (Nr. 136 des Tfv.) wird mit Gültigkeit vom 30. d. M. aufgehoben. (1134)

Neustrelitz, den 25. November 1920.
Direktion der Mecklenburgischen Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1920 werden einige neue Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Altona in den Tarif aufgenommen und die Tarifentfernungen für die Station Eddelak mit Wirkung vom 1. Februar 1921 erhöht. Näheres enthält unser Verkehrsanzeiger und der Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Bereich der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung. (1125)

Dresden, am 26. November 1920.
Eisenb.-Gen.-Dir.,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Binnengütertarif der Westfälischen Landes-Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1920 ab werden die Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif) und 4 (Düngekalk) aufgehoben. Die Ausnahmetarife 5 (Steine usw.) und 5 c (Steingrus usw.) erhalten vom gleichen Zeitpunkte ab Fassung und Frachtsätze wie in dem ab 1. Dezember 1920 für den Staats- und Privatbahn-Güterverkehr gültigen Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil II Heft C: Frachtsätze, Teilheft C II: Ausnahmetarife abgedruckt. Die Fracht für Güter des Ausnahmetarifs 1 a (Rundhölzer für Grubenzwecke) wird nach den Frachtsätzen der Klasse D des Frachtsatzzeigers (Heft Tfv. 200 C I a) berechnet.

Das alsbaldige Inkrafttreten der zum Teil mit Erhöhungen verbundenen Tarifänderungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455). (1123)

Lippstadt, den 24. November 1920.
Die Direktion
der Westfälischen Landes-Eisenbahn.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr, Tarifheft 4.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1920 sind die für die Privatbahnstationen Tettnang, Baienfurt und Weingarten (Württ.) in den Tarifen vorgesehenen Entfernungen zu streichen und dafür zu setzen bei der Station T e t t n a n g „Anstoß an Meckenbeuren siehe Gemeinschaftliches Heft C I b, lfd. Nr. 54," und bei den Stationen B a i e n f u r t und W e i n g a r t e n (Württ.):

„Anstoß an Niederbiegen siehe Gemeinschaftliches Heft C I b, lfd. Nr. 68."

Das sofortige Inkrafttreten dieser Tarifänderungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). (1122)

Breslau, den 22. November 1920.
Eisenbahndirektion,
namens der bet. Verwaltungen.

Reichseisenbahnen, mecklenburgisches Netz.

Die im Binnen-Tiertarif (Tfv. 1542) auf den Seiten 8—11 enthaltenen Tariftafeln treten mit Ablauf des 30. d. M. außer Kraft. Vom 1. Dezember 1920 ab sind die Frachtsätze in dem als Anhang zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil II, herausgegebenen Tierfrachtzeiger (Tfv. 1504 a) maßgebend.

Das alsbaldige Inkrafttreten gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (1121)

Schwerin, den 25. November 1920.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Am 1. Dezember 1920 treten infolge der Neugestaltung der Deutschen Eisenbahn-Gütertarife hauptsächlich folgende Änderungen ein.

1. Besondere Bildung der Frachtsätze für die Stationen Baienfurt, Tettnang und Weingarten (Württ.).
2. Änderung der Stationsfrachtsätze.
3. Die Ausnahmetarife 2, 2 a und 4 fallen weg.
4. Neue Fassung erhalten die Ausnahmetarife 2 l, 5, 5 c und 6.

Näheren Aufschluß geben die beteiligten Abfertigungsstellen. (1139)

München, 23. November 1920.
Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

1. Zum 1. Dezember 1920 wird der Nachtrag 2 (neue Folge) ausgegeben. Der Nachtrag enthält außer bereits bekanntgemachten Änderungen und Ergänzungen: Aufnahme verschiedener Stationen in den Tarif, Änderungen in den Abfertigungsbefugnissen einzelner Stationen, Änderungen von Tarifentfernungen und Einführung des Verweisungszeichens „Rd". Abdrucke sind bei den beteiligten Verwaltungen und den Güterabfertigungen nach Erscheinen des Nachtrages käuflich zu haben.
2. Zum 1. Dezember 1920 sind die Tarifentfernungen der Stationen Baienfurt, Tettnang und Weingarten (Württ.) der Lok. A. G. München zu streichen. (1141)

Hannover, den 25. November 1920.
Eisenbahndirektion.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

L o k a l g ü t e r t a r i f. W i n t e r f a h r t s - u n d W i n t e r s t a n d s v e r s i c h e r u n g i m V e r k e h r e m i t S t a t i o n e n u n t e r h a l b B a j a.

Im Verkehre mit Schiffsstationen unterhalb Baja, somit auch für Sendungen, die — wenn auch in Winterhäfen oberhalb Baja geborgen — laut Frachtbrief nach Schiffsstationen unterhalb Baja bestimmt sind oder in Schiffsstationen unterhalb Baja aufgegeben wurden, wird bis auf weiteres weder eine Winterfahrts- noch eine Winterstandsversicherung seitens der Gesellschaft übernommen. (1143)

Wien, am 26. November 1920.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft

L o k a l g ü t e r t a r i f T e i l I, A b t. B. Ä n d e r u n g d e r S c h i f f a h r t s g e b ü h r e n a m E i s e r n e n T o r.

Die im Abschnitt D, Punkt XVIII, des oben bezeichneten Tarifes bzw. im Kundmachungswege nachrichtlich angegebenen Schiffahrtsgebühren am Eisernen Tor sind zufolge der mit 1. November 1920 eingetretenen Änderung der die Rechnungsgrundlage für die genannten Gebühren bildenden behördlich vorgeschriebenen Taxen mit Wirksamkeit vom vorbezeichneten Tage (nach Maßgabe des Zeitpunktes der Beförderung durch den regulierten Donauabschnitt) auf 20 Centimes Schweizer Währung, für Sendungen jedoch, die nur durch einen der zwei Teile des regulierten Donauabschnittes befördert worden sind bzw. befördert werden, auf 10 Centimes Schweizer Währung für 100 kg abgeändert.

Die Kundmachung [1024] in der Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 81 vom 3. November 1920 ist demgemäß aufgehoben.

Wien, am 26. November 1920. (1144)
Z. 115 349/I a.

Binnentarif der Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft vom 1. Mai 1913.
Wechseltarif
Nebenbahnen der Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft und der Nebenbahn Rhein-Lahr-Seelbach vom 1. Oktober 1914.

Am 1. Dezember 1920 treten im Tier- und Güterverkehr Tarifänderungen in Kraft. Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbüro Kehl und die Lahrer Eisenbahn-Gesellschaft in Lahr. (1149)

Kehl, den 27. November 1920.
Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft.
Eisenbahn-Generaldirektion Karlsruhe.

4. Personen- und Güterverkehr.

Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn.

Zum 1. Dezember 1920 erscheint ein neues Tarifheft B für den Binnenverkehr unserer Eisenbahn, das die Beförderungspreise für den Personen- und Gepäckverkehr in bisheriger Höhe enthält, und für den Tier- und Güterverkehr das bei den Reichseisenbahnen ab 1. Dezember 1920 gültige Tarifschema nebst neuen Normalbeförderungsgebühren vorsieht. Im Güter- und Tierverkehr treten geringe Erhöhungen, zum Teil auch Ermäßigungen ein. Die vorzeitige Inkraftsetzung gründet sich auf die vorübergehende Abänderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Mühlhausen (Thür.),
den 23. November 1920.
Der Vorstand. (1118)

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 31. Dezember 1920 wird die Einrichtung der Halbmonatskarten IV. Kl. und der Halbmonatsnebenkarten IV. Kl. aufgehoben. Nähere Auskunft erteilen die Stationen. (1129)

Dresden, am 30. November 1920.
Eisenb.-Gen.-Dir.

Preußisch-Sächsischer Staatsbahn-Privatbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

Mit Geltung vom 1. Januar 1921 werden die Gebühren für die Überführung des Gepäcks und Expreßguts zwischen dem Staatsbahnhof und dem Bahnhof der Teutoburgerwald-Eisenbahn in G ü t e r s l o h erhöht.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (1140)

Hannover, den 25. November 1920.
Eisenbahndirektion.

Cöln-Bonner Eisenbahnen.

Voraussichtlich am 1. Dezember erscheint der Nachtrag I zum Personen- und Gepäcktarif Teil II für den Binnenverkehr. Derselbe enthält, vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde, Erhöhungen der Fahrpreise für die Strecke Hermülheim-Berrenrath. Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbüro in Cöln, Ubierring 11. (1147)

Die Direktion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 88 | Berlin, den 4. Dezember 1920. | LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 16 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 80 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 90 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.







Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 88. | Berlin, den 4. Dezember 1920. | LX. Jahrgang.

Inhalt:

Verminderung der Betriebsausgaben durch Vereinfachungen im Fahrplanwesen.

Von **Hugo Goldhardt**, Eisenbahn-Obersekretär in Erfurt.

1. Aus welchem Grunde müssen die Betriebsausgaben vermindert werden?

Die Unterbilanz der deutschen Eisenbahnen ist so groß geworden, daß ihre Beseitigung durch Tariferhöhungen allein nicht mehr möglich ist. Die Fahrpreise und Frachten müßten noch erheblich erhöht werden und würden dann wahrscheinlich so verkehrseinschränkend wirken, daß ein großer Teil der Mehreinnahmen aus den Tariferhöhungen durch Mindereinnahmen infolge des Verkehrsrückgangs aufgezehrt werden würde. Der Haushalt der Eisenbahn kann daher nur durch erhebliche Einschränkung der Ausgaben wieder in das Gleichgewicht gebracht werden. Hierzu ist es erforderlich, daß jeder Eisenbahner das ihm besonders bekannte oder von ihm bearbeitete Spezialgebiet eingehend darauf prüft, ob sich der Zweck einer Arbeit nicht durch Vereinfachungen und Einschränkungen unter Aufwand von weniger Arbeit und Kosten erreichen läßt. Das ist im folgenden für das Fahrplanwesen versucht worden.

2. Lassen sich die Dienstfahrplanbücher vereinfachen?

Die Dienstfahrplanbücher für alle regelmäßig verkehrenden Züge werden zurzeit nach Anlage 15 der Fahrdienstvorschriften aufgestellt. Es wird also für jeden Zug eine ganze Seite verwendet. Nun haben wir unsere ganze Mobilmachung 1914 und die Hunderte von Heeresverschiebungen während des Krieges in Fahrplantabellen gefahren, in Tabellen, die 5 bis 12 Züge nebeneinander auf einer Seite vorsahen. Mir ist nicht bekannt geworden, daß das Betriebspersonal bei der Durchführung der Militärzüge infolge der Tabellenfahrpläne besondere Schwierigkeiten gehabt hätte. Insbesondere beweist der Aufmarsch 1914, daß ein pünktliches und betriebssicheres Fahren nach diesen Fahrplantabellen wohl möglich ist. Es dürfte daher ein triftiger betrieblicher Grund, der es verbietet, den Dienstfahrplan für gleichartige Züge in Tabellenform herauszugeben, nicht bestehen. Wenn z. B. täglich 4 Schnellzüge von Berlin nach Frankfurt a. M. mit gleicher Grundgeschwindigkeit und Bespannung und annähernd gleichen Aufenthalten gefahren werden, so muß es möglich sein, diese 4 Züge auf einer Seite so darzustellen, daß wohl die planmäßigen Fahrzeiten und Überholungen für jeden Zug besonders, aber die allgemeinen, für jeden Zug gültigen Bestimmungen nur einmal erscheinen. Dasselbe muß möglich sein für gleichartige Personenzüge einer Strecke und auch für gleichartige Güterzüge. Wenn z. B. täglich drei Durchgangsgüterzüge mit gleichen Beförderungsaufgaben und Belastungen zwischen Falkenberg und Bebra oder 4 Ortsgüterzüge aus dem Luckenauer Kohlengebiet bis Erfurt oder Neudietendorf fahren, dann werden sich diese Züge unter gewissen Voraussetzungen einwandfrei in Tabellenform, wie oben für Schnellzüge ausgeführt, darstellen lassen.

Bei den Güterzügen würden in den einzelnen Tabellen natürlich auch die für die betreffenden Beförderungsaufgaben oder Verbindungen vorgesehenen Bedarfsgüterzüge aufzunehmen sein.

Diese Tabellen würden also gleichzeitig eine Übersicht über alle für eine Beförderungsaufgabe oder Verbindung bestehenden Fahrpläne bieten, die in den jetzigen Fahrplanbüchern fehlt.

Wenn die allgemeinen Angaben für alle Züge einer Verbindung noch nicht übereinstimmen sollten, so dürfte doch kein wesentliches Hindernis bestehen, für alle Züge, die gleichen Zwecken dienen, gleiche Bespannung und gleiche Bremsbesetzung vorzusehen, was dann wieder gleiche Grund- und Höchstgeschwindigkeit bedeuten würde. Wenn dann aus betrieblichen Gründen die planmäßigen Fahrzeiten nicht vollständig gleichgemacht werden können, dann kann die davon abhängige Zugbelastung immer noch durch eine Bemerkung besonders angegeben werden.

Ich habe die Überzeugung, daß es unsere Betriebsbeamten (Rangiermeister, Aufsichtsbeamte, Zug- und Lokomotivführer) sehr begrüßen würden, wenn alle gleichartigen Züge einer Strecke mit gleicher Belastung, gleichen Bremsprozenten und gleichen Fahrzeiten gefahren werden könnten, und halte auch aus diesem Grunde eine Vereinfachung des Fahrplanes in diesem Sinne für recht erstrebenswert.

3. Wie würden die Fahrplantabellen zu gestalten sein?

Für die Fahrplantabellen schlage ich folgendes Muster vor:

Muster A. Schnellzüge Weißenfels-Bebra. (Zweigleisige Hauptbahn).
75 km Grundgeschwindigkeit. 1.—3. Wagenklasse.

Entf. km	Zug Nr. / Zuglauf / Stationen	D 38 (Berlin Ritschenh. Stuttgart) Zeiten	D 38 Überh. des durch	D 202 (Leipzig Frankfurt a/M.) Zeiten	D 202 Überh. des durch	D 2 (Berlin Frankfurt a/M. Basel) Zeiten	D 2 Überh. des durch	usw. Zeiten	usw. Überh. des durch	Kürzeste Fahrzeiten ohne Zuschläge Min.	Kürzeste Fahrzeiten ohne Zuschläge Min.	Höchstgeschwindigkeit km	Bremsachsen %	Höchstbelastung für S 10
	Weißenfels	9.06 / 09		10.22 / 24		10.37								
3,0	Uichteritz, Bk. "	15¾		30		43				3,6		65	39	550 (500)
2,4	Leißling	18¼		32½		45½				2,4		"	"	
2,5	Schönburg-Gos., Bk.	20¾		35		48				2,5	13,8	"	"	
3,0	Henne, Bk.	23½		38		51				2,8		"	"	
2,7	Naumburg (S.), H.		6802	41		54				2,5		"	"	
		26		45		11.00						"	"	
3,8	Schulpforta	31		52		07				3,8		70	"	
3,3	Bad Kösen	34½	7006	56	6884	11				3,3		"	"	
	usw.													

Muster B. Ferngüterzüge Probstzella-Weißenfels. (Zweigleisige Hauptbahn.)
20—35 km Grundgeschwindigkeit. (Talfahrt.)

Entf. km	Zug Nr. / Zuglauf / Stationen	D 6803 (Nürnberg Probstz. Berlin) Zeiten	D 6803 Überh. des durch	Bed. F 34 653 (Nürnberg Probstz. Schönebeck) Zeiten	Bed. F 34 653 Überh. des durch	D 6813 (Nürnberg Probstz. Weißenfels) Zeiten	D 6813 Überh. des durch	usw. Zeiten	usw. Überh. des durch	usw. Zeiten	usw. Überh. des durch	Kürzeste Fahrzeiten ohne Zuschläge Min.	Kürzeste Fahrzeiten ohne Zuschläge Min.	Höchstgeschwindigkeit km	Bremsachsen %	Höchstbelastung für G 10
	Probstzella	11.47 / 12.47		1.50 / 2.18		11.08 / 12.40										
4,0	Marktgölitz "	58		31		52						9,0		25	12	1350
5,2	Unterloquitz	1.10½		47		1.06 / 41	363					12,5		"	"	
3,7	Hockeroda	19		56		52						8,5		28	"	
2,2	Eichicht (Sch.-R.)	24		3.01½		58						5,0	55,0	"	"	
4,1	Breternitz	32½		10½		2.07						8,5		30	11	
5,8	Saalfeld (S.)	45 / 2.07		24 / 54		21 / 3.09	39					11,5		"	"	
6,1	Schwarza " (Sch.-R.)	18½		4.05½		21						9,5		35	9	1500
4,2	Rudolstadt (Th.)	26		13½		28½						7,5		"	11	
1,5	" Gbf.	28½		16		31						2,5		"	9	
2,6	Kirchhasel	33		21		35½						4,5		" / "	" / "	
5,2	Uhlstädt	42		31 / 45	49	44½						9,0		"	10	
3,8	Zeutsch	48½		53		51						6,5				
4,0	Orlamünde	55½		5.00		58						7,0		"	"	
	usw.															

Muster C. Personenzüge Erfurt-Nordhausen. (Eingleisige Hauptbahn.)
50—70 km Grundgeschwindigkeit. 2.—4. Wagenklasse.

Entf. km	Zug Nr. / Stationen	501 Zeiten	501 Kreuz mit	501 Überh. des durch	505 Zeiten	505 Kreuz mit	505 Überh. des durch	507 Zeiten	507 Kreuz mit	507 Überh. des durch	usw. Zeiten	usw. Kreuz mit	usw. Überh. des durch	Kürzeste Fahrzeiten Min.	Höchstgeschwindigkeit km	Bremsachsen %	Höchstbelastung für P 8
	Erfurt	6.04	442 (W)		2 18	7504		8.19	7510								
1,7	" Stellw En.	07½			21			22						3,1	70	35	360
4,1	" Nord	12 / 14			26 / 29			27 / 28	7312					4,2	"	43	(270)
3,0	Gispersleben	19 / 20	512 (W)		34 / 35	7552		33 / 34						4,6	"	39	
2,2	Kühnhausen	24 / 25		7501	39 / 40	7580		33 / 44	508					3,9	"	40	
3,9	Walschleben	31 / 32			46 / 48			50 / 51						5,4	"	38	
	usw.																

Die Muster A und B sind gleich und für zweigleisige Strecken, das Muster C für eingleisige Strecken bestimmt. Für die Fahrzeiten ist nur eine Längsspalte vorhanden. Besondere Querspalten für Ankunft und Abfahrt sind nur für die Stationen, auf denen alle oder viele Züge halten, vorgesehen. Um das Halten auf einem Bahnhofe recht sinnfällig zu machen, ist Ankunft und Abfahrt durch einen wagerechten Strich getrennt. Auf eine Spalte für Aufenthalt ist verzichtet, da die Aufenthaltszeiten als Unterschiede zwischen den über und unter den Aufenthaltsstrichen stehenden Zahlen leicht abgelesen werden können. Die Spalte für Kreuzungen ist nur für eingleisige Strecken erforderlich. Für Überholungen ist nur eine Spalte vorgesehen. Sie genügt, wenn die überholenden Züge von den zu überholenden durch Unterstreichung gekennzeichnet werden. In den kürzesten Fahrzeiten auf Muster A und B sind Zuschläge für Anfahren und Halten nicht enthalten. Diese Zuschläge können nicht mit aufgenommen werden, da die Züge aus Verkehrs- oder Betriebsgründen nicht ganz gleichmäßig halten. Die erforderlichen Zuschläge lassen sich nötigenfalls durch eine Fußnote festlegen.

4. Sind die in vorstehenden Tabellen enthaltenen Angaben für Höchstgeschwindigkeit und Bremsbesetzung technisch, betrieblich und wirtschaftlich richtig?

Für die auf Muster A eingetragenen Schnellzüge ist 80 km Höchstgeschwindigkeit allgemein zugelassen. In Spalte „Höchstgeschwindigkeit" sind aber ab Weißenfels nur 65 und ab Naumburg 70 km eingetragen. Das sind die Geschwindigkeiten, die eine S10 mit 500 t Zuglast auf diesen Streckenabschnitten fährt. Da die planmäßigen Fahrzeiten nach der Leistung der S10 mit 560 t Zuglast eingesetzt sind, ist naturgemäß der Spielraum zwischen der kürzesten und der planmäßigen Fahrzeit sehr klein. Das ist betrieblich ungünstig. Der Lokomotivführer ist an recht niedrige Höchstgeschwindigkeiten gebunden und kann bei Verspätungen wenig einfahren, auch dann nicht, wenn er infolge guten Wetters, guter Maschine oder guter Kohlen oder Feuerbehandlung dazu wohl in der Lage wäre. Ob diese starke Beschränkung der Bewegungsfreiheit des Lokomotivführers, die jede betriebliche Ausnutzung der persönlichen Tüchtigkeit des Lokomotivpersonals oder anderer günstiger Umstände von vornherein unterbindet, nötig ist, würden Lokomotivfachleute zu entscheiden haben.

Auf Muster B lassen sich die kürzesten Fahrzeiten ohne jede Kosten verbessern. Die Züge fahren in Talfahrt. Die Höchstgeschwindigkeit ist daher von der Bremsbesetzung abhängig und nur durch die für Güterzüge allgemein vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 45 km beschränkt. Ein Bremserwechsel ist nur auf den Personalstationen Probstzella, Saalfeld und Weißenfels möglich. Wenn man dann in Probstzella mit 12 % Bremsbesetzung abfährt, hat es keinen Zweck, in Eichicht auf 11 % herunterzugehen. Wenn man auf der Fahrt von Saalfeld bis Weißenfels 11 % bremsen muß, dann bedeuten die übrigen Angaben von 9 und 10 % nur eine die Übersicht erschwerende Schreib- und Setzerarbeit und beschränken außerdem ohne Grund die Höchstgeschwindigkeit. Im vorliegenden Falle wäre es wohl wirtschaftlich und betrieblich richtiger, die Höchstgeschwindigkeiten und die kürzesten Fahrzeiten nur von der Bremsbesetzung (12 bzw. 11 %) abzuleiten.

5. Ist die Einführung von Fahrplantabellen überall möglich, und was ist dazu erforderlich?

Es wird wohl von keiner Seite bestritten werden, daß die Einführung von Fahrplantabellen bei einfachen Betriebsverhältnissen und schwach belegten Strecken möglich ist. Wenn auf solchen Strecken noch nicht alle gleichartigen Züge mit gleicher Höchstgeschwindigkeit, Bespannung und Bremsbesetzung fahren, dann wird es keine erheblichen Schwierigkeiten machen, diese Züge nach einem Normalfahrplan umzuarbeiten und dadurch tabellenfähig zu machen. Schwieriger ist die Aufgabe auf stark belegten Strecken, besonders hinsichtlich der Güterzüge. Hier gibt es Züge, die sich wegen der dichten Streckenbelegung sozusagen hindurchquetschen müssen. Es wird mitunter schwer sein, solche Züge auf einen Normalfahrplan zu bringen. Hier ist es dann ganz besonders wesentlich, daß der Normalfahrplan zwischen kürzester und planmäßiger Fahrzeit möglichst viel Spielraum läßt, damit der Zug auch einmal beschleunigt werden kann. Auf so stark befahrenen Strecken dürfte es überhaupt richtig sein, bei der normalen Bremsbesetzung nicht zu sparsam zu sein. Es darf da auf 1—2 % nicht ankommen, damit alle Züge in den Fahrzeiten etwas Spielraum haben, und nötigenfalls auch eine Verspätung eingefahren werden kann.

6. Ist es möglich, den Güterzugfahrplan stark belegter Strecken durch eine durchgreifende Durch- und Umarbeitung zu verbessern?

Es ist wohl bisher bei den meisten Fahrplanstellen üblich gewesen, neu aufzustellende Güterzugfahrpläne so in den vorhandenen Fahrplan einzuzeichnen, daß die vorhandenen Züge möglichst wenig gestört wurden. Wenn dieses Verfahren jahrelang fortgesetzt wird, ist es unausbleiblich, daß einzelne Züge hier verzögert und dort beschleunigt werden müssen, und daß sie Überholungs- und Betriebsaufenthalte haben, die aus Verkehrsgründen allein nicht notwendig sind. Jedenfalls ist es bei dieser Art der Fahrplanaufstellung auf dichtbelegten Strecken schwer, alle Güterzüge nach einem Normalfahrplan zu fahren. Hier kann nur eine durchgreifende Umarbeitung helfen, die ich mir wie folgt denke.

Wenn z. B. eine zweigleisige Strecke in ihrer ganzen Ausdehnung nach den Abständen der Zugfolgestellen und den Steigungsverhältnissen eine Güterzugfolge von 14 Minuten gestattet, dann zeichne ich in das Personenzugfahrplanbild nach einem Normalgüterzugfahrplan durchgehende parallele Fernverbindungen mit dem doppelten Zugfolgeabstand = 28 Minuten Abstand von Zug zu Zug ein. Je nach der Belegung der Strecke mit Personenzügen werden sich 30 bis 40 solche durchgehende Güterzugverbindungen eintragen lassen. Damit jeder dieser Züge unbehindert durch den vorhergehenden und den folgenden Zug auf den Lokomotiv- und Personalwechselstationen abgefertigt werden kann, würden auf diesen Stationen für jeden Zug 20 Minuten Aufenthalt vorzusehen sein. Für Ausfahrt des einen Zuges und Einfahrt des folgenden bleiben dann noch 8 Minuten Zeit, was für normale Verhältnisse ausreichen dürfte. Diese 20 Minuten Aufenthalt werden auch zur Behandlung des Zuges auf Unterwegsstationen genügen. Wenn aus mehreren Gruppen aus- und einzusetzen ist, würde der Zug gleichzeitig von vorn und hinten (mit Zug- und Rangierlokomotive) zu behandeln sein. Um den gleichmäßigen Lauf der Fernzüge zu wahren und gegenseitige Überholungen zu vermeiden, muß jedenfalls bei dichter Zugfolge dahin gestrebt werden, mit einem Normalaufenthalt auszukommen. Wenn 20 Minuten Normalaufenthalt und 8 Minuten für Ein- und Ausfahrt wegen schwieriger örtlicher Verhältnisse nicht ausreichen, muß der Abstand der Fernverbindungen entsprechend erhöht werden.

Dieses so entstandene Netz von Fernverbindungen wird dann mit den bestehenden Fern- und Durchgangsgüterzügen je nach Lage derselben belegt. Wenn das Netz zur Unterbringung aller Züge nicht ausreicht, oder noch Pläne für Bedarfsfernzüge erforderlich sein sollten, so können, da die einzelnen Verbindungen mit doppeltem Zugabstand gebildet sind, weitere durchgehende Verbindungen geschaffen werden, wenn die Zugabfertigung (Lokomotiv- und Personalwechsel) auf mehrere Hauptstationen einer Strecke verteilt wird, so daß der eine Zug durchfährt (wenn möglich auf den Personenzuggleisen), während der andere abgefertigt wird.

Schließlich würden in dieses Netz der Fernverbindungen die Ortsgüterzüge einzuzeichnen sein. Das kann keine besonderen Schwierigkeiten machen, da die Fernzüge mit doppeltem Zugabstande fahren, die Überholungsgleise durch die Fernzüge wenig in Anspruch genommen werden, und die Ortsgüterzüge die Hauptgleise der Hauptstationen wenig brauchen, da sie dort meist direkt auf den Rangierberg fahren.

Ein so dichtes Netz von Fernverbindungen wird natürlich nur auf sehr stark belegten Strecken notwendig sein. Wenn auf einer Strecke nur 10 planmäßige Fernzüge liegen, dann wird es genügen, wenn etwa 20 Fernverbindungen vorgesehen werden, die dann mit drei- oder vierfachem Zugabstand einzurichten sein würden. Die einzelnen Züge haben dann mehr Spielraum bezüglich des Aufenthalts usw. Außerdem sind 10 Bedarfsverbindungen vorhanden, was bei einer Belegung mit 10 planmäßigen Zügen ausreichend sein dürfte. Alle Fernverbindungen würden fortlaufend einheitlich zu numerieren sein. Wenn eine Verbindung mit einem planmäßigen Zuge belegt wird, wird diese Nummer gestrichen und dafür die Fernnummer eingestellt. Die ganze Fahrplanarbeit bei Einlegung neuer Züge wird dann darin bestehen, daß eine freie Fernverbindung eine Güterzugnummer erhält.

Zur glatten Durchführung der Fernzüge in Normalfahrplänen und mit Normalaufenthalten ist es erforderlich, daß diese Fernzüge nicht zu sehr mit Unterwegsaufgaben belastet werden, und daß sie mit möglichst wenig Gruppen fahren. Auch für Ortsgüterzüge ist es aus fahrplantechnischen und wirtschaftlichen Gründen gut, wenn sie unterwegs nicht mit zu viel Zuggruppen arbeiten müssen. Das läßt sich erreichen, wenn die Ortsgüterzüge von Rangierberg zu Rangierberg der betreffenden Strecke fahren. Eine richtige Rangieranlage leistet in einer halben Stunde mehr als ein Bahnhof ohne diese Anlage in der dreifachen Zeit.

Um auf den ganz stark belegten Strecken einen gleichmäßigen Lauf der Fernzüge zu erreichen, müssen sich die anschließenden Strecken mit der Heranführung der Züge nach diesen Engpässen des Verkehrs richten. Die Fahrplanaufstellung für Fernverbindungen muß also bei diesen Engpässen beginnen. Daß alle Fernverbindungen mit den Nachbarverwaltungen gut abzustimmen sind, ist wohl selbstredend.

7. Ist es notwendig und wirtschaftlich richtig, daß die Güterzüge ohne Ausnahme den Personenzügen nachzustehen haben?

Soweit mir bekannt, wird bei allen Fahrplanstellen der Güterzugfahrplan in das abgeschlossene Personenzugfahrplanbild eingezeichnet. Es kommt da natürlich oft vor, daß wegen eines irgendwo vorgesehenen Triebwagens, eines Arbeiter-, Schüler- oder Marktzuges, der nur eine kurze Strecke fährt und wenig einbringt, ein oder mehrere Güterzüge verworfen und verzögert werden. Gerade auf dicht belegten Strecken entsteht durch solche ohne Rücksicht auf die Güterzüge eingelegte Ortspersonenzüge leicht eine Stunde Güterzugverzögerung. Eine solche Stunde kostet heute, wenn für die Lokomotivstunde 50 ℳ und für fünf Mann Zugpersonal $5 \times 6 = 30$ ℳ für die Stunde angesetzt werden, 80 ℳ. Das macht im Jahre bei nur 300 Zugtagen 24 000 ℳ.

Wenn es einen Weg gibt, derartige Ausgaben zu vermeiden, dann besteht heute bei unserer traurigen Finanzlage die unabweisbare Pflicht, diesen Weg zu gehen, auch dann, wenn er Unbequemlichkeiten mit sich bringen sollte. Wenn wir heute aus wirtschaftlichen Gründen den Reisenden zumuten müssen, daß sie z. B. von Berlin nach Frankfurt a. M. zwei Stunden länger fahren als früher, dann muß es auch möglich sein, eine Ortspersonenzugverbindung einmal 10 Minuten früher oder später zu fahren. Der Grundsatz, daß die Güterzüge den Personenzügen nachzustehen haben, dürfte daher nur auf Schnellzüge und durchgehende Personenzüge anzuwenden sein. Ortspersonenzüge würden sich möglichst den Güterzügen, wenigstens den Fernverbindungen, anzupassen haben.

8. Sind die Eilgüterzüge wirtschaftlich? Läßt sich ihre Zahl nicht einschränken? Sind für Viehzüge besondere Pläne noch notwendig?

Die Eilgüterzüge arbeiten sich sägeförmig durch das Fahrplanbild. Sie fahren z. B. auf der Strecke Bebra-Weißenfels mit 45—55 km Grundgeschwindigkeit, erreichen aber keine höhere Reisegeschwindigkeit, als die mit etwa 30 km fahrenden Durchgangsgüterzüge, weil sie auf vielen Stationen zur Bedienung des Ortsverkehrs halten müssen. Durch diese Eilgüterzüge wird sowohl der Orts- als auch der Fernverkehr bedient. Zurzeit fahren täglich 4 Post- und Eilgüterzüge von Frankfurt a. M. nach Berlin. In den Zügen laufen viel Durchgangsfrachten, z. B. geschlossene Postbeiwagen (Paket- und Sackwagen), sodaß wohl täglich zwei durchgehende Eilgüterzüge, die nur die Hauptstationen bedienen dürften, gefahren werden könnten. Wenn diese zwei Züge durch Wegfall von Aufenthalten nur je 5 Stunden früher nach Berlin gebracht werden, lassen sich, wenn auf die Zugstunde für Lokomotive und Zugpersonal, wie oben, 80 ℳ gerechnet werden, täglich $2 \times 5 \times 80 = 800$ ℳ, im Jahre bei 365 Zugtagen 292 000 ℳ sparen. Hinzukommt, daß die Ferneilgüter durch die Trennung vom Ortsverkehr das Ziel früher erreichen würden, als jetzt. Es fragt sich nur noch, ob diese schnellere Beförderung auch notwendig ist, und ob es nicht genügt, wenn die Ferneilgüter in Ferngüterzugverbindungen, die dieselben Reisegeschwindigkeiten wie die jetzigen Eilgüterzüge haben, gefahren werden.

Die Eilgüterzüge, die die gewöhnlichen Güterzüge wegen der höheren Grundgeschwindigkeit erheblich stören, würden dann wesentlich vermindert werden können, was auf die schlanke Durchführung der Güterzüge günstig wirken und abermals eine Kostenverminderung bringen würde. Auf die aus besseren Zeiten noch bestehenden Bedarfsviehzugpläne, die gegenwärtig so wenig benutzt werden, kann wohl ganz verzichtet werden, sie stören nur den einheitlichen Aufbau des Güterzugnetzes.

9. Worin bestehen die wirtschaftlichen Vorteile bei der Um- und Durcharbeitung des Fahrplanwesens nach vorstehenden Gesichtspunkten?

Wenn die Dienstfahrplanbücher in Tabellenform hergestellt werden und dann jede Seite nur durchschnittlich 3 Züge enthält, dann wird sich die jetzt mit der Fahrplanherstellung verbundene Schreib- und Setzerarbeit auf den dritten Teil vermindern. An Papier wird in der Annahme, daß das jetzt verwendete Muster etwas breiter gemacht werden muß, mindestens die Hälfte gespart werden. Auf jeden Fall muß der Drucker die Fahrplanbücher für die Hälfte des jetzigen Preises liefern können. Es werden also bei den hohen Druck- und Papierkosten große Summen gespart werden. Wenn der Güterzugfahrplan aller Hauptstrecken nach den unter Ziffer 6 erörterten Gesichtspunkten durchgebildet wird, dann sind im Fahrplan soviel durchgehende Bedarfsfernverbindungen vorhanden, daß auf die bei den meisten Verwaltungen jetzt noch bestehenden F. M.-Zugverbindungen (Friedens-Militärbedarfszüge) und die besonderen Fahrplanbücher für diese Züge ohne weiteres verzichtet werden könnte. Wenn durch die Aufnahme von vielen Bedarfsfernverbindungen in das Fahrplanbuch auch bei Herausgabe in Tabellenform einige Mehrkosten erwachsen, dann werden sie durch den Wegfall des besonderen F. M.-Fahrplanbuches doppelt aufgehoben werden.

Wie schon unter Ziffer 7 und 8 ausgeführt, kostet jede Zug-

…tunde ein erhebliches Geld. Wenn sich durch planmäßige …urch- und Umarbeitung des Fahrplans mit dem Ziele, die Unterwegsaufenthalte, besonders die Überholungsaufenthalte möglichst zu vermeiden, erreichen läßt, daß die Reisegeschwindigkeit der Güterzüge nur um 5 % verbessert wird, dann bedeutet das 5 % Ersparnis bei den Lokomotiv- (Kohlen-) und Zugpersonalkosten. Das ist bei den heutigen Kohlenpreisen und Gehältern eine gewaltige Summe.

Die vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahre 1918.

Nach dem Betriebsbericht für das Rechnungsjahr 1918 hat die Eigentumslänge der dem öffentlichen Verkehre dienenden Vollspurbahnen im Berichtsjahre durch Eröffnung neuer Strecken um 50,82 km, die der Schmalspurbahnen um 5,30 km zugenommen; dem öffentlichen Verkehr dienten somit Ende März 1919 im ganzen 40 277,01 km, davon waren:

	Hauptbahnen km	Nebenbahnen km	zusammen km
vollspurig	22 791,24	17 240,37	40,031,61
schmalspurig	—	245,40	245,40
eingleisig	5 323,94	16 842,99	22 166.93
zweigleisig	16 974,58	642,78	17 617,36
dreigleisig	84,74	—	84,74
viergleisig	402,63	—	402,63
fünfgleisig	5,35	—	5,35

Unter Hinzurechnung von 199.86 km Bahnstrecken ohne öffentlichen Verkehr belief sich die Gesamtlänge der in der preußisch-hessischen Betriebsgemeinschaft vereinigten Bahnen auf 40 476,87 km, wovon 39 126,78 km preußisches, 1308,97 km hessisches und 41,12 km badisches Eigentum waren. Die Betriebslänge der dem öffentlichen Verkehr dienenden Staatseisenbahnen betrug am Ende des Berichtsjahres im ganzen 40 375,38 km, von denen 38 812,97 km dem Personenverkehr und 40 000,99 km dem Güterverkehr dienten.

Das Anlagekapital berechnete sich Ende März 1919 wie folgt:

	Millionen Mark	auf 1 km ℳ
für Vollspurbahnen	auf 14 823,995	370 307
für Schmalspurbahnen	„ 26,652	108 609
für Anschlußbahnen	„ 12,368	61 882
im ganzen	„ 14 863,015	367 198

Der Fuhrpark bestand Ende 1918 aus 29 184 Lokomotiven, 54 832 Personenwagen, 15 177 Gepäckwagen und 624 459 Güter-, Arbeits- und Bahndienstwagen. Die Beschaffungskosten aller vorhandenen Fahrzeuge beziffern sich auf 5257,692 Millionen Mark, das sind 35,40 % des Anlagekapitals der dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnstrecken.

Die Einnahmen betrugen im Berichtsjahre im Vergleich mit dem Vorjahre:

	1918 ℳ		%		gegen 1917 ℳ		%
aus dem Personen- u. Gepäckverkehr	1 159 551 122	=	32,67	+	73 156 165	=	6,73
aus dem Güterverkehr	2 089 932 019	=	58,88	+	6 295 078	=	0,30
sonstige Einnahmen	300 042 836	=	8,45	—	22 135 970	=	6,87
Gesamteinnahmen:	3 549 525 977	=	100,00	+	57 315 273	=	1,65

Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge kam eine Gesamteinnahme von 87 957 ℳ gegen 86 667 ℳ im Vorjahre.

Die Gesamtausgabe belief sich 1918 auf 4778,367 Millionen Mark, das sind 1853,093 Millionen oder 63,35 % mehr als im Vorjahre. Davon kamen auf persönliche Ausgaben 2026,452 Millionen oder 42,41 % und auf sachliche Ausgaben 2751,915 Millionen oder 57,59 % der Gesamtausgabe. Der Hauptanteil der Mehrausgaben entfällt bei den persönlichen Ausgaben mit 404,2 Millionen Mark auf Vergütungen für Hilfsarbeiter, Löhne und Stellenzulagen, Dienstkleidungszuschüsse für Unterbeamte und Hilfsunterbeamte, und mit 341,7 Millionen Mark auf Kriegsbeihilfen und Kriegsteuerungszulagen für Beamte, bei den sachlichen Ausgaben mit 430,2 Millionen Mark auf die Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Fahrzeuge und der maschinellen Anlagen, mit 229,8 Millionen Mark auf die Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen, mit 160,8 Millionen Mark auf die Unterhaltung und Ergänzung der Geräte sowie Beschaffung der Betriebsstoffe, und mit 181,7 Millionen Mark auf verschiedene Ausgaben. Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge kam im Berichtsjahre eine Gesamtausgabe von 118 408 ℳ gegen 72 597 ℳ im Jahre 1917. Die Betriebszahl, d. i. das Verhältnis der Gesamtausgabe zur Gesamteinnahme verschlechterte sich von 83,77 % auf 134,62 %.

Während im Vorjahr noch ein Betriebsüberschuß von 566,937 Millionen Mark erzielt wurde, brachte der Abschluß für 1918 einen Fehlbetrag von 1228,841 Millionen Mark, d. i. bei einer durchschnittlichen Betriebslänge von 40 355.26 km 30 451 ℳ auf 1 km oder 34,62 ℳ auf 100 ℳ der Gesamteinnahme. Im Berichtsjahre ist somit der Abschluß wesentlich ungünstiger als 1917, und zwar überhaupt um 1795,778 Millionen Mark oder 316,75 %, auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge um 44 521 ℳ oder 316,43 %, auf 100 ℳ der Gesamteinnahme um 50,85 ℳ oder 313,31 % und auf 100 ℳ des im Jahresdurchschnitt verwendeten Anlagekapitals um 12,48 ℳ oder 309,68 %.

Jahrhundertfeier der Eisenbahnschienen aus Schmiedeeisen.

Im Jahre 1813 hatte Trevithik die erste erfolgreiche Reibungslokomotive gebaut und damit die Bahn zur Entwicklung des Eisenbahnwesens überhaupt freigemacht. Aber noch fehlte der Lokomotive der geeignete Schienenweg. Die drei englische Fuß (914,4 mm) langen, fischbauchförmigen, gußeisernen Schienen, deren Enden in kleinen gußeisernen Plattenfüßen auf Steinblöcken ruhten, erwiesen sich um so weniger widerstandsfähig, je größer die Belastung der Lokomotivachsen wurde — und gerade in dieser Hinsicht bewegte sich die Fortentwicklung der Lokomotive, deren Leistungsfähigkeit eben eine Abhängige ihres Gewichtes ist. Schienenbrüche waren an der Tagesordnung; sie traten meistens an den Schienenenden auf, zweifellos wegen der ungleichmäßigen Senkung der Unterlagen. Die Eisenbahntechniker waren sich darüber im Klaren, daß die Ursache dieser mißlichen Erscheinungen überwiegend im Baustoffe der Schienen lag. Stephenson erwähnte in dem Berichte über die Ergebnisse der Edinburger Bahn für das Jahr 1818 ausdrücklich, daß die Anwendung von Schmiedeeisen statt des Gußeisens für die Schienen von großem wirtschaftlichem Vorteile sein würde. Aber die Walztechnik konnte damals nur Flacheisen liefern, über dessen Verwendung für Schienen die Eisenbahntechnik schon hinausgegangen war. Stephenson suchte dem Übel durch Verbesserung des Schienenstoßes beizukommen, indem er übereinandergreifende Stoßfugen — nicht unähnlich dem neuzeitigen „Blattstoße“ — anordnete; auch nahm er im Jahre 1819 ein Patent auf „verbesserte Gußeiesenschienen“. Hawk schlug vor, die Schienenstöße aus Schmiedeeisen herzustellen, in Gußformen zu legen und mit einem Kopfe aus Gußeisen zu versehen; das Patent, das er auf diese Erfindung im Jahre 1817 erhielt, scheint aber nicht Anwendung gefunden zu haben.

Das Jahr 1820 brachte die ersehnte und schon dringend notwendige Wendung in der Schienenstofffrage. Am 23. Oktober dieses Jahres erhielt John Berkinshaw (auch Birkinshow geschrieben), der Besitzer des Bedlingtoner Eisenwerkes in der Grafschaft Darham, ein Patent auf die Walzung fischbauchförmiger Schienen aus Schmiedeeisen. Er gab den Schienen im Querschnitt anfangs die Keilform, ging aber sehr bald zu Schienen mit Kopf und Steg und dann zu der bekannten Pilzform (unten verdickter Steg) über. Die Schienen erhielten 15 engl. Fuß (4,572 m) Länge, 2¼ engl. Zoll (5,72 cm) Kopfbreite, ½ engl. Zoll (1,27 cm) untere Stegdicke und wogen 28 Pfund je Yard (13,9 kg je 1 m), also gerade die Hälfte der gußeisernen Schienen, die bei einem Yard Länge 56 Pfund schwer waren. Die Tragkraft war bei beiden Schienenarten die gleiche. Die gewalzten Schienen ruhten in Entfernungen von je 3 engl. Fuß (914,4 mm) in gußeisernen Stühlen, die mit zwei Holzpflöcken auf den Steinunterlagen befestigt waren; die Lage der Schienen in den Stühlen sicherte man anfangs durch Eisenstifte, später durch Holzkeile.

Wie Dr. Beck in seiner „Geschichte des Eisens in technischer und kulturgeschichtlicher Beziehung“ mitteilt, erhielt das Eisen im ersten Walzeneinschnitt einen trapezoidischen Querschnitt, im zweiten einen Kopf, der im dritten Einschnitt zugerundet wurde, während dem Fuß gleichzeitig eine Verstärkung gegeben wurde; der vierte Einschnitt vollendete den Kopf und gab dem Fuß unten auch auf der anderen Seite einen

Vorsprung; im fünften Einschnitt erhielt die Schiene die Fischbauchform und im sechsten die endgültige Gestalt. Nach den Untersuchungen Haarmanns (vgl. Haarmann, Das Eisenbahngleis, kritischer Teil) an einem Schienenstück der im Jahre 1825 eröffneten Stockton-Darlingtoner Eisenbahn, hatte das von Berkinshaw verwendete Schmiedeeisen einen verhältnismäßig hohen Phosphorgehalt (0,24 %), neigte mithin zum Kaltbruche.

Berkinshaw-Schienen fanden rasch Eingang bei den Eisenbahnen, denn sie verbesserten das Gleis nicht allein durch den besser geeigneten Stoff, aus dem sie erzeugt waren, sondern auch durch die Verringerung der Zahl der Schienenstoßstellen auf ein Fünftel. Auch bei der Stockton-Darlingtoner Bahn kamen sie zur Anwendung. Stephenson verlegte sie hier zum Teil auf Holzquerschwellen, zum Teil auf Steinblöcken; nur die Weichen waren aus Gußeisen gebildet. Berkinshaw empfahl, die Köpfe der Schienenenden zusammenzuschweißen; Stephenson hielt aber an der einfachen Form des geraden, ruhenden Stoßes fest. Die neuen Schienen zeigten allerdings zwei grundsätzliche Fehler: die von der Gußeisenschiene übernommene Fischbauchform und die im Gegensatz zur Gußeisenschiene gewählten kleineren Ausmaße, die im Widerspruche zu der fortschreitenden Erhöhung der Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Gleise standen. Schon in den dreißiger Jahren erkannten die Techniker, daß bei der auf sechs Stützen ruhenden Schmiedeeisenschiene nicht mehr die Schienenmitten allein den größten Beanspruchungen, also vorwiegend dem Bruche, ausgesetzt sind, wie dies bei der von Schwelle zu Schwelle reichenden Gußeisenschiene der Fall ist, und verließen die Fischbauchform; auch ging man sehr bald zu stärker bemessenen Schienen über.

Prag, Oktober 1920. Birk.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Befreiung der Beamten von der Krankenversicherungspflicht.** Der Reichsverkehrsminister hat an die Eisenbahndirektionen folgenden Erlaß gerichtet: Nach § 169 der Reichsversicherungsordnung (in der Fassung der Verordnung vom 3. Februar 1919 — Reichs-Gesetzbl. S. 191) sind Beamte in Betrieben oder im Dienste des Reiches von der gesetzlichen Krankenversicherungspflicht frei, wenn ihnen gegen ihren Arbeitgeber ein Anspruch mindestens entweder auf Krankenhilfe in Höhe und Dauer der Regelleistungen der Krankenkassen (§ 179 a. a. O.) oder für die gleiche Zeit auf Gehalt, Ruhegeld, Wartegeld oder ähnliche Bezüge im anderthalbfachen Betrage des Krankengeldes (§ 182 a. a. O.) gewährleistet ist. Auf Grund dieser Vorschrift und im Hinblick auf § 5 der Verordnung vom 30. April 1920 (Reichs-Gesetzbl. S. 769 — E. V. Bl. S. 163) bestimme ich mit Wirkung vom 10. Mai 1920 ab unter Aufhebung des Erlasses des Preußischen Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 6. März 1920 (E. V. Bl. S. 37), daß für alle im Geschäftsbereich der Zweigstelle Preußen-Hessen des Reichsverkehrsministeriums beschäftigten Beamten (planmäßig und außerplanmäßig beschäftigte), deren Diensteinkommen 15 000 *M* jährlich nicht übersteigt, ein Anspruch auf Gehalt, Ruhegeld, Wartegeld oder ähnliche Bezüge nach Vorschrift des § 169 R. V. O. als gewährleistet anzusehen ist. Diese Beamten sind daher auf Grund des § 169 R. V. O. versicherungsfrei und demzufolge nicht als versicherungspflichtige Mitglieder in die Betriebskrankenkasse aufzunehmen. Die Befreiten sind darauf aufmerksam zu machen, daß ihnen trotz der Befreiung das Recht der Weiterversicherung nach § 176 R. V. O. zusteht. Die Kosten dieser Versicherung haben sie selbst zu tragen. (Vgl. auch Nr. 31, S. 316, Jahrg. 1919 d. Ztg.)

— **Eine Reichszentrale für Verkehrswerbung.** In der richtigen Erkenntnis des engen Zusammenhanges von Fremden- und Reiseverkehr mit dem gesamten Wirtschaftsleben und der sich daraus ergebenden Notwendigkeit des Wiederaufbaues aller Verkehrsmöglichkeiten, besonders mit dem Auslande, hat der Reichsverkehrsminister eine Reichszentrale für Verkehrswerbung nach dem Beispiel der Schweiz, Italiens usw. gegründet, zu deren voller Entfaltung er mit Recht auf die Mitarbeit aller am Verkehr beteiligten Wirtschaftskreise rechnet. Die Reichsverkehrsverwaltung hat durch einstweilige Gewährung von Beihilfen bereits ein gutes Beispiel gegeben.

— **Holzschwellenbeschaffung für die Staatsbahnen.** Das Eisenbahnzentralamt hat schon seit einigen Jahren an Stelle der öffentlichen Ausschreibung des Schwellenbedarfes einen freihändigen Ankauf von Holzschwellen betrieben. Da sich aber fortgesetzt Unzuträglichkeiten ergaben und insbesondere bei der Preisbemessung sich Schwierigkeiten einstellten, ist der „D. Allg. Ztg." zufolge zum ersten Mal wieder für den 10. Dezember ein Verdingungstermin anberaumt worden. Man erwartet in Fachkreisen mit Rücksicht auf die in den Forsten jetzt stattfindenden ganz unangebrachten Preistreibereien beim Rundholzverkauf entsprechend hohe Schwellenpreise.

— **Über den Stand der Elektrisierung der Berliner Vorortbahnen** entnehmen wir der Reichshauptstädtischen Korrespondenz folgendes: Auf der Vorortstrecke Berlin-Bernau, auf der gleichzeitig mit der Strecke Berlin-Hermsdorf die elektrische Zugführung eingeführt wird, sind die ersten Masten für die Oberleitung und die Stromzuführung errichtet worden. Angesichts des Eisenmangels und der außerordentlich hohen Preise für Eisen hat man sich entschlossen, die Oberleitung, die aus Kupferzuleitung mit Stahldrahtfahrleitung besteht, an Masten aus Beton so aufzuhängen, daß die etwa 7 m langen Ausleger der Masten über die beiden Vorortgleise reichen und die Übersichtlichkeit der Strecke und die Sichtbarkeit der Signale nicht beeinträchtigen. Aus dem gleichen Grunde ist auch ein verhältnismäßig hoher Abstand der Masten voneinander (in der Regel 100 m auf gerader Strecke) gewählt worden. Die Stahldrahtfahrleitung selbst wird in einer Höhe von 6 m auf freier Strecke, bei Unterführungen 5 m, genau horizontal über den Schienen an der kupfernen Stromzuführung aufgehängt werden. Hierzu sind einige Veränderungen an den Signal- und Straßenbrücken erforderlich, die bereits teilweise fertig umgebaut worden sind. In bezug auf die Ausführung der gesamten Arbeiten hat der Reichsverkehrsminister angeordnet, daß sie tunlichst schnell durchgeführt, dabei aber auch die Wirtschaftlichkeit und Haltbarkeit der Bauausführung nicht außer Acht gelasen werden sollen.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Preußen-Hessen sind versetzt worden: der Ober- und Geheime Baurat Tackmann, bisher in Saarbrücken, zur Stammeisenbahndirektion Saarbrücken nach Trier, die Regierungs- und Bauräte Rupp, bisher in Danzig, nach Berlin-Schöneberg als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte Berlin-Tempelhof, Albermann, bisher in Königsberg (Pr.), zur Stammeisenbahndirektion Saarbrücken nach Trier, die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Dr.-Ing. Schütz, bisher in Breslau, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts nach Meseritz, Altenberg, bisher in Hannover, zur Eisenbahndirektion nach Königsberg (Pr.), Hammen, bisher in Gütersloh, zur Eisenbahndirektion nach Mainz, die Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbaufaches Passmann genannt Middeldorf, bisher in Dortmund, zur Eisenbahndirektion nach Essen, Geiges, bisher in Gießen, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Essen, der Regierungsassessor Dr. Hermann Koch, bisher in Essen, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Altena (Westf.). — Der Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbaufaches Johannes Blume ist bei der Eisenbahndirektion in Essen zur Beschäftigung im Reichseisenbahndienst einberufen. — Zum Regierungsbaumeister sind ernannt die Regierungsbauführer des Eisenbahn- und Straßenbaufaches Friedrich Wille aus Hannover und Bruno Zimmermann aus Spandau. — Dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Schliecker, Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung in Crefeld, den Eisenbahn-Verkehrsinspektoren, Eisenbahndirektoren Kublitz, Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts 2 in Königsberg (Pr.), und Georg Schmidt, Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts in Stargard (Pom.), ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichseisenbahndienst mit Ruhegehalt erteilt. — Der Regierungs- und Baurat Wilhelm Günther, Vorstand eines Eisenbahn-Werkstättenamts in Meiningen, ist gestorben.

Österreich.

— **Neuregelung der Grundlagen für den Gütertarif der Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen.** Auf Grund der vom Hauptausschusse der Nationalversammlung erhaltenen Ermächtigung (Vollzugsanweisung des Staatsamtes für Verkehrswesen vom 24. September 1920, St. G. Bl. Nr. 441,

hlußabsatz) hat der Bundesminister für Verkehrswesen die ordnung getroffen, daß die aus den Punkten 1, 2 und 3 der nannten Vollzugsanweisung sich ergebenden Tarifgrundgen mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1920 um 50 % erhöht erden. (Siehe Nr. 75, S. 817 d. Ztg.)

— **Neue Erhöhung des Aufgeldes bei Zollzahlungen.** Gemäß ner dieser Tage vom Bundesministerium für Finanzen veröffentlichten Verordnung ist für den Fall der Zollzahlungen Banknoten der zu entrichtende Gesamtbetrag mit dem ierzigfachen des Nennbetrages in Gold zu erlegen. Nach r letzten Verfügung war das Aufgeld für Zollzahlungen mit m Dreiunddreißigfachen bemessen, so daß insgesamt das ierunddreißigfache des Nennbetrages zu bezahlen war. Wenn so ein Zoll von 10 Kr. Gold vorgeschrieben ist, so werden Zukunft 400 Kr. in Noten zu bezahlen sein. Die neue egelung ist am 1. Dezember 1920 in Wirksamkeit getreten.

— **Wien als europäischer Verkehrsknotenpunkt.** In dem eitaufsatz des letzterschienenen Heftes der Wochenschrift Das Handelsmuseum" behandelt Hofrat Prof. Dr. Franz Heierich die geographischen und natürlichen Eigentümlichkeiten er Lage Wiens und die Bedeutung, die daraus für die Stellung eutschösterreichs in Europa abzuleiten ist. Deutschösterreich at mit dem Alpenvorlande und der Donau das Mittelstück der ürzesten und bequemsten Verkehrslinie in der Hand, die von em atlantischen Gestade nach der Balkanhalbinsel und den esegneten Randlandschaften des Schwarzen Meeres zielt. Auf iesem Wege kann es nicht übersehen und nicht umgangen verden. Alle Bemühungen um eine von blindem Chauvinismus nd in bedauerlicher Unkenntnis unabänderlicher geographicher Tatsachen verlangte Verlegung dieser internationalen Verkehrslinie werden scheitern müssen. Im Zusammenhange nit andern mitteleuropäischen Verkehrsanlagen, die ihr Mittelstück in der Donau-Main-Linie besitzen, werde eine einheitlicher Leitung unterstellte Großschiffahrtsstraße von den elgisch-holländischen Häfen bis zum Schwarzen Meer entstehen, deren natürlichen Mittelpunkt und Verwaltungssitz Wien bilden werde. Hofrat Heiderich bespricht eingehend die us dieser Erkenntnis einzuschlagende Verkehrspolitik, Flußegulierung usw., sowie die Reichweite der Verkehrsbeziehungen Wiens, das als hochentwickelter und leistungsfähiger Umschlagplatz am Schnittpunkte der nordsüdlichen und der orientalischen Wirtschaftslinie von keiner östlicher gelegenen Stadt hinsichtlich Bevölkerung, Größe und Beschaffenheit der Industrie übertroffen wird. Ein gekünstelter Linienzug quer durch das deutsche Mittelgebirge und die böhmische Kessellandschaft könne niemals zu ernstlichem Wettbewerb mit dem natürlichen Verkehrsknotenpunkt Wien führen, dessen Verkehrsleistungen daher im gesamteuropäischen Interesse durch dringende Behebung aller Verkehrsschwierigkeiten (Paß- und Zollplackereien, Kohlenmangel usw.) gesteigert und erhalten werden müssen.

—**Wienerwaldbahn.** Seit den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts tauchen immer wieder Projekte zum Bau einer Wienerwaldbahn auf, und es ist unter den im ersten Halbjahr 1920 erteilten Vorkonzessionen auch eine für den Bau einer Bahn niederer Ordnung ohne Angabe der Triebkraft erteilt worden, für eine Verbindung der Westbahn mit der Franz-Josefbahn. Ausgehend von der Stadtbahnstation Hütteldorf, würde diese Linie Gebiete durchqueren, die außer Touristen, die gute Fußgänger waren, nur Radfahrern und Automobilisten in ihrem ganzen Umfang bekannt geworden sind. Es ist nicht lange her, daß dort das während des Krieges in seinem Bestand sehr verminderte Rehwild ruhig fortäste, wenn man vorüberkam. So nahe der Großstadt gelegen, hatte dieser Teil seinen ländlichen Charakter vollständig bewahrt. Allerdings steht nicht zu erwarten, daß dieser nun in absehbarer Zeit verlorengehen wird, denn es ist ziemlich ausgeschlossen, daß bei der Höhe der Baukosten andere als dringendstem Bedürfnis dienende Eisenbahnen in Österreich gebaut werden. So wird auch die von den Niederösterreichischen Landesbahnen längst gesuchte Verbindung Wiens mit der eigenen, außerordentlich interessanten, elektrisch betriebenen Lokalbahn St. Pölten-Mariazell, obwohl nun für ihren Bau die politischen Verhältnisse außerordentlich günstig liegen, infolge der hohen Baukosten kaum zur Ausführung gelangen. Inwieweit die Linien, für die nun die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten erteilt wurde, mit der Linie St. Pölten-Wien, die während der Kriegsjahre zur Entlastung der Hauptbahn und besseren Versorgung Wiens zweifellos beigetragen hätte, zusammentreffen sollen, ist nicht ersichtlich. Jedenfalls war schon im Jahre 1914, kurz vor Kriegsausbruch, im niederösterreichischen Landtag darüber heftig Beschwerde geführt worden, daß in der damals von der Regierung vorgelegten Lokalbahnvorlage, die 94 Bahnen mit 2102 km Länge und ein Anlagekapital von 436 954 000 K. umfaßte, nur 7 Bahnlinien mit 122,6 km und einem Gesamtbetrag von 18,9 Millionen Kronen für das Land Niederösterreich, also nur 6,5 %, vorgesehen waren, während, wie stets, den Löwenanteil Galizien mit 18,2 % und Böhmen mit 17,3 % hatten und überhaupt alle von Österreich losgelösten Kronländer besser als Niederösterreich und Wien bedacht worden waren. Die damals veranschlagten Bahnen sind nur zum geringsten Teil als Militärbahnen während des Krieges gebaut und sämtlich Niederösterreich zurückgegeben worden. Damals wurde besonders gerügt, daß die immer wieder verlangte direkte Verbindung Wiens mit den Niederösterreichischen Landesbahnen nicht in die Lokalbahnvorlage aufgenommen worden war. Leider betrachtete man diese zur Eröffnung eines vollkommen neuen Gebietes bestimmte Schmalspurbahn stets als Wettbewerbsbahn der westlichen Staatsbahn, während sie dieser zwar an Sonntagen für den Ausflugverkehr die notwendige Entlastung, sonst aber kaum Schaden gebracht hätte. Da die Wasserkraft zur Erzeugung des elektrischen Stromes für den Betrieb der Niederösterreichischen Landesbahnen nicht ausreicht, wäre auch der neuen Linie eine Drosselung, wenn nicht gar Einstellung des Verkehrs bei dem herrschenden Kohlenmangel sicher beschieden gewesen, dagegen hätte ihr Vorhandensein die Zufuhr von Brennholz und seine Verbilligung im Interesse der frierenden Wiener Bevölkerung gestattet. L. R.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Die Privatbahnen in der Tschecho-Slowakei.** Der tschechischen Nationalversammlung wird laut Prager Meldungen ein Gesetzentwurf über die Verstaatlichung der Kaschau-Oderberger Bahn zugehen. Die Grundlage der Verstaatlichung dürfte voraussichtlich das in der Konzession garantierte Reinerträgnis der Gesellschaft bieten, da die Bahn in den letzten Jahren die Staatsgarantie stark in Anspruch genommen hat und nicht mehr darüber hinausgegangen ist. Bezüglich der Buschtiehrader und Aussig-Teplitzer Bahn ist bisher bloß eine allgemeine Entschließung wegen der Verstaatlichung gefaßt worden. Die Gesellschaften haben aber keine Aufforderung zu Verhandlungen erhalten, und man nimmt auch nicht an, daß eine solche Einladung in der nächsten Zeit zu erwarten ist. Der Verkehr der Buschtiehrader Bahn ist in diesem Jahre außerordentlich lebhaft; die Mehreinnahmen übersteigen bisher den Betrag von 100 Millionen Kronen. Der größte Teil dieser Mehreinnahmen wird allerdings durch die Ausgaben aufgesogen. Immerhin nimmt man an, daß die Gesellschaft dieses Jahr mit einem Überschusse abschließen werde. Fraglich ist es aber, ob der Betriebsabgang des vorigen Jahres, der für beide Netze zusammen 11.4 Millionen Kronen betragen hatte, hereingebracht werden wird. Hierfür wird in erster Linie maßgebend sein, ob der Gesellschaft das Recht eingeräumt werden wird, den Kriegszuschlag auf die Tarife zu erheben oder nicht.

Ungarn.

— **Einschränkung des Eisenbahnverkehrs.** Nach einer Verordnung der Direktion der ungarischen Staatsbahnen ruht infolge der erheblichen Kohlennot vom 27. November 1920 bis 1. Januar 1921 der Fernverkehr an jedem Sonnabend und Sonntag. Am Sonnabend wird nur der aus Wien in Budapest-Ostbahnhof abends 7 Uhr 30 Minuten eintreffende Sondereilzug verkehren. Außerdem werden an Sonnabenden ausschließlich in bestimmten Verkehrsverbindungen Beamten- und Arbeiterzüge verkehren. In der Umgebung der Eisenbahnknotenpunkte in der Provinz verkehren die nötigen Lokal- und Lebensmittelzüge. Die von Budapest Ostbahnhof um 9 Uhr 30 und 9 Uhr 40 Minuten abends abgehenden Fehringer und Miskolcz-Sátoraljaujhelyer Züge sowie der von Budapest-Westbahnhof um 10 Uhr 40 Minuten abgehende Szegeder Personenzug verkehren in der Nacht von Freitag auf Sonnabend noch bis zu den Endstationen.

— **Erhöhung des Straßenbahntarifs.** Die Leitung der Vereinigten Budapester Stadtbahnen beabsichtigt mit Rücksicht auf die fortwährende Steigerung der Betriebskosten, den Straßenbahntarif abermals zu erhöhen. Sie hat bereits dem Handelsminister einen Vorschlag unterbreitet, laut dessen der Tarif von 2 auf 3 K. erhöht werden soll. Im „Extravillan" würde jedoch der Fahrpreis (sowohl bei unmittelbarer als auch bei mit Umsteigen verbundener Fahrt) 2 K. betragen. Kinder im Alter unter 10 Jahren hätten nur eine Krone zu bezahlen. Nach dem obenerwähnten Vorschlag sollen Tageskarten ausgefolgt werden, deren Inhaber ohne Photographie den ganzen Tag uneingeschränkt die Wagen der Straßenbahnen

benutzen können. Der Preis einer solchen Karte soll 25 K. betragen. Es war in Aussicht genommen, den Tarif am 1. Dezember d. J. ins Leben treten zu lassen.

— Sonderwagen I. Klasse zwischen Budapest und Balatonfüred. Seit 15. November verkehrt der zwischen Budapest und Balatonfüred fahrende Sonderwagen I. Klasse behufs Vorheizung bei dem Zuge 1116—1118 bis Tapolca, bei den Zügen 1115—1117 aber von Tapolca aus. Dieser Sonderwagen I. Klasse kann von jedem zwischen Balatonfüred und Tapolca auf- und absteigendem Reisenden I. Klasse gegen eine Zuschlagsgebühr von 500 K. benutzt werden.

— Die Regelung der Überstunden und die Reisen der Eisenbahnangestellten. Nach einer Verordnung des Handelsministers wurden die Bestimmungen über die Entlohnung der über die Amtszeit hinaus geleisteten Arbeiten der Eisenbahnangestellten teilweise abgeändert. Je nach dem verschiedenen Bildungsgrade der betreffenden Angestellten beträgt die Vergütung für eine volle Überstunde 6—12 K., sowohl für Tages- wie für Nachtstunden. Es darf für je einen Tag höchsens für vier Überstunden Stundengeld aufgerechnet werden. Die Verordnung enthält ferner Bestimmungen, für welche Arbeiten und von welchen Beamten Stundengelder nicht aufzurechnen sind. Ferner wurden die Gebühren geregelt, die bei amtlichen Reisen aufgerechnet werden können. Die Gebühren für Reisen in das Ausland oder in besetzte Gebiete werden besondere Bestimmungen regeln. Die Verordnung regelt die Wagenkosten, Gepäckbeförderungsgebühren u. dgl.

Uebrige europäische Länder.

— Lohnbewegung bei den schwedischen Privatbahnen. Seit Wochen wird Schweden durch eine überaus ernste Lohnbewegung des unteren, an den Eisenbahnerverband angeschlossenen Personals der schwedischen Privatbahnen*) in Spannung gehalten, durch eine Bewegung, die die ganze wirtschaftliche Grundlage des schwedischen Eisenbahnwesens zu erschüttern und unberechenbare Folgen für die von der Höhe der Eisenbahnfrachten abhängigen Nahrungszweige herbeizuführen droht. Nachdem das Preisverzeichnis der Sozialdirektion eine gewisse im Lohnabkommen festgesetzte Grenze erreicht hatte, kamen die Abgeordneten der Eisenbahnverwaltungen und der Parteien nach den Bestimmungen der Verhandlungsordnung zusammen, um auf eine im Abkommen näher bezeichnete Art die Teuerungszulagen zu regeln. Bei diesen Verhandlungen erklärten indes die Personalvertreter, daß sie sich nicht mit einer einfachen Regelung der Teuerungszulagen begnügen könnten, sondern daß es sich jetzt darum handeln müsse, eine solche Erhöhung der Personaleinkommen durchzuführen, daß die Bediensteten bei allen größeren Privatbahnen die gleichen Löhne wie das Staatsbahnpersonal bekämen. Der Verwaltungsvertreter erwiderte hierauf, daß eine Bewilligung bei der gegenwärtig gedrückten wirtschaftlichen Lage der Privatbahnen ausgeschlossen sei. Daraufhin wurden die Verhandlungen abgebrochen. Die Regierung griff ein, ernannte einen Vermittler, der seinerseits rasch wieder mit Anknüpfung von Verhandlungen vorging. Diese Verhandlungen spielten nun Wochen hindurch. Der Lohnstreit ist dadurch bemerkenswert, daß er offenbar eine unmittelbare Folge der vom Staate in seinen eigenen Geschäftsbetrieben in letzter Zeit eingeschlagenen Lohnpolitik ist. Das Personal bei den großen Privatbahnen, deren Verkehr dem der Staatsbahnen vergleichbar ist, fordert die gleichen Löhne wie die Staatseisenbahner. Hiergegen wäre nun wohl nichts weiter einzuwenden, als daß die Privatbahnen eben solche Löhne nicht leisten können. Die größeren Privatbahnen haben lange versucht, in der Entlohnung des Personals mit den Staatsbahnen Schritt zu halten. Noch in der ersten Hälfte des laufenden Jahres waren die Löhne bei den privaten sog. A-Bahnen im großen ganzen denen der Stastsbahnen gleich. Aber seit dem 1. Juli haben sich die Verhältnisse geändert. Das untere Personal der Staatsbahnen — übrigens auch der anderen Verkehrsanstalten — hat zur Deckung der verteuerten Lebenshaltung nicht nur Teuerungszulagen erhalten, sondern auch eine umfassende Lohnregelung, die am 1. Juli in Kraft trat, während die Privatbahnen nur Teuerungszulagen gewährten. Das Ergebnis ist, daß ein gewöhnlicher Stationsbediensteter bei den Staatsbahnen jetzt ungefähr den vierfachen Lohn von 1914 bekommt. Soweit glauben die Privatbahnen nicht gehen zu können. Das Personal wendet nun ein: Was die Staatsbahnen können, können die Privatbahnen auch. Gegen diesen Einwand wäre nichts zu sagen, wenn die Staats- und Privatbahnen auf gleicher wirtschaftlicher Grundlage ruhten. Das ist jedoch nicht der Fall. Die Erfahrungen der letzten Jahre haben immer deutlicher die Unfähigkeit des Staates, auch auf der Grundlage eines Monopols mit Erfolg Erwerbsgeschäfte zu betreiben, erwiesen. Eine private Eisenbahngesellschaft muß aus dem in der Bahn niedergelegten Kapital eine Rente herauswirtschaften und genügende Abschreibungen vornehmen. Sie muß auch schwere Steuern zahlen. Die Staatsbahnen suchen ja auch eine Rente aus ihrem Kapital herauszuwirtschaften, aber wenn es nicht gelingt, so geht es auch anders. Die schwedischen Staatsbahnen hatten ja vor einigen Jahren einen Betriebsverlust von 60 Millionen Kr. Wie würde es in einem solchen Falle einer Privatbahn ergehen? Die Einkünfte der Eisenbahnen können zwar durch Erhöhung der Tarife vermehrt werden. Der Staat hat den Privatbahnen eine solche Tariferhöhung, wo sie notwendig war, auch wohl nie verweigert, und er würde sie wohl auch jetzt nicht verweigern, obwohl die Kosten natürlich von der Allgemeinheit zu tragen sind. Allein alles hat seine Grenzen. Diese Grenze ist nach der bestimmten Anschauung der Verkehrsfachleute erreicht. Weitere Tariferhöhungen drücken den Verkehr so, daß trotz erhöhter Abgaben die Gesamteinkünfte fallen werden. Der Staat ist an dem vorliegenden Lohnstreit nicht ganz schuldlos. Als Vermittler hat er den Bureauchef Kihlmark eingesetzt, und es ist wohl erklärlich, daß der Staat alle Mühe aufwenden wird, eine Vermittlung herbeizuführen.

Naheliegenderweise hat die Industrie die Befürchtung, daß sie in Form von Tariferhöhungen die Kosten der ganzen Lohnbewegung zu zahlen haben wird. Ihre Vertreter sind daher beim Sozialministerium vorstellig geworden mit der Erklärung, daß die Lage der schwedischen Industrie durch Erhöhung der Arbeitslöhne, Verkürzung der Arbeitszeit, hohe Zinsen, vervielfachte Kohlen- und Ölpreise usw. wie auch infolge der unerhört hohen Frachtsätze in bedrückter Lage sei. Es trete das auch Tag für Tag durch Betriebseinstellungen und Betriebseinschränkungen in Erscheinung. Wenn das Privatbahnpersonal auf Kosten der Industre jetzt wieder seine Löhne in die Höhe schraube, so könne die Industrie den ausländischen Wettbewerb nicht mehr aushalten. Die Vermittlung hat darauf hingewiesen, daß die Forderungen des Privatbahnpersonals noch über die des Staatsbahnpersonals hinausgingen insofern, als das Privatbahnpersonal billigere Mietpreise habe und auch vielfach noch den Vorteil freier ärztlicher Behandlung genieße, der dem Staatsbahnpersonal nunmehr entzogen worden sei. Es wird daher als Vermittlung eine 20 prozentige Lohnerhöhung zu der Teuerungszulage vorgeschlagen. Nach allen vorhergegangenen Erklärungen muß bei der Mehrzahl der Privatbahnen bezweifelt werden, ob sie diese Lohnerhöhung noch leisten können. Der Vermittlungsvorschlag wurde dann auch am 15. November durch Abstimmung zuerst von den Privatbahnverwaltungen und daraufhin auch vom Personal abgelehnt. Die zu Rate gezogenen Vertreter der Industrie haben wiederholt erklärt, daß jede Frachterhöhung verhängnisvoll werden könne. Natürlich gelte das in erster Linie für Waren, die im Verhältnis zu ihrem Werte ein bedeutendes Gewicht haben, wie Eisenerz, Ackerbauerzeugnisse, Brenn- und Baustoffe usw. Die Industrie arbeite jetzt schon vielfach ohne Gewinn, da die erzielten Preise gerade die Selbstkosten für Erzeugung und Frachten decken.

Die Lohnbewegung ist damit an einem besonders kritischen Punkte angelangt. Die Privatbahnverwaltungen treffen Vorkehrungen, um für den Fall des Streiks den Verkehr wenigstens notdürftig aufrechterhalten zu können. Die Regierung gibt sich alle Mühe, die Vermittlung weiter zu führen und hat einen besonderen Vermittlungsausschuß unter Leitung des Direktors Allan Kederborg eingesetzt, der seine Vermittlung spätestens bis zum 6. Dezember zu Ende führen soll. Das Personal hat sich bereit erklärt, sofern die Verwaltungen mit der Anwerbung und Ausbildung von Arbeitswilligen aufhören, auf die Dauer der Verhandlungen nicht in Streik zu treten. Dr. S.

*) Schweden hatte Ende 1918 bei 5441 km Staatsbahnen 9284 km Privatbahnen. Letztere haben sonach in Schweden eine große Bedeutung.

— Auflassung der Grenzstation Riksgränsen. Seitdem das norwegische Storthing die Elektrisierung der Eisenbahnlinie Riksgränsen-Narvik im Anschluß an die schon elektrisierte schwedische Eisenbahnlinie beschlossen hat, ist vorläufig ein Abkommen mit den norwegischen Staatsbahnen über den durchgehenden Lokomotivverkehr auf der Strecke Abisko-Riksgränsen-Narvik getroffen worden. Danach sollen die Züge auf genannten Strecken abwechselnd durch schwedische und norwegische Lokomotiven befördert werden. Dabei könnte der Maschinenwechsel, der jetzt in Riksgränsen erfolgt, in Abisko stattfinden, und damit ist die Frage aufgetaucht, die infolge dieser Umstände vom Verkehrsstandpunkte überflüssige Eisenbahnstation an der Reichsgrenze aufzulassen. Die Schwierigkeiten liegen nur bei der Verzollung, die dann eben auch landeinwärts rücken müßte. Hierüber haben nun

zwischen Eisenbahn- und Zolldirektion Verhandlungen stattgefunden unter Beiziehung aller Stationsvorstände der Strecke Kiruna-Riksgränsen, Vertretern der Gemeinde, der Grubengesellschaften und des Handels. Die Erfahrungen haben ergeben, daß eine Verlegung der Verzollung von der eigentlichen Grenze nach Kiruna keinem Bedenken begegne, und man einigte sich über die Weiterbehandlung des Kirunaplanes.

Dr. S.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahn-Generaldirektion Dresden. Vom 29. November 1920 ab ist die Beförderung von Milch von und nach den Personenhaltepunkten Obermolbitz und Pirna Süd zugelassen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden: Nr. III 186 vom 24. November 1920 an sämtliche stimmberechtigten Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag des Eisenbahn-Zentralamts in Berlin auf Änderung der Fußnote zu § 10 VWÜ. (abgesandt am 25. November 1920);

Nr. III 188 vom 24. November 1920 an sämtliche Vereinsverwaltungen und das Eisenbahn-Zentralamt in Berlin, betreffend das Adressenverzeichnis der Wagenverwaltungen (abgesandt am 30. November d. Js.);

Nr. II 135 vom 26. November 1920 an sämtliche Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend Änderung der Verträge für das technische Vereinsorgan (abgesandt am 29. November d. J.).

Nr. I 161 vom 28. November 1920 an das Bundesministerium für Verkehrswesen in Wien, die Königl. Ungarischen Staatseisenbahnen, die Kaschau-Oderberger Eisenbahn, die Südbahngesellschaft, die Buschtehrader Eisenbahn, das Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern, die Eisenbahn-Generaldirektion in Dresden, die Eisenbahndirektion Berlin sowie an die übrigen Verwaltungen der österreichischen, ungarischen usw. Abrechnungsgruppe, betreffend die Zahlungsstockungen bei der Vereinsabrechnung (abgesandt am 2. Dezember d. Js.).

Amtliche Bekanntmachungen.

Güterverkehr.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Dezember 1909.

Mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1920 werden die Stationsfrachtsätze für Konstanz-Lindau-Reutin und Lindau Stadt (Nachtrag VI Seite 13) aufgehoben und durch folgende ersetzt:

Kilometer	Konstanz nach oder von	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig															
		Stückgut			Wagenladungen												
		Allgemeine Eilgutklasse	Allgemeine Stückgutklasse	Ermäßigte Stückgutklasse	Klassen										Ausnahmetarife 5	5 c	6
		e	I	II	A	An	B	Bn	C	Cn	D	Dn	E		Wegebaustoffe	Steingrus	Brennstoffe
105	Lindau-Reutin F Bes	—	520	448	318	366	270	327	232	293	190	245	166		113	75	172
104	Lindau-Stadt E Bes .	960	520	—	318	366	270	327	232	293	190	245	165		—	—	—

(1161)

München, den 26. November 1920.

Tarifamt beim R. V. M., Z. B.

Badisch-bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Dezember 1909. Pfälzisch-bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. August 1916.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1920 werden

1. die im Nachtrag VI (Seite 20—22) bzw. im Nachtrag 3 (Seite 7—8) enthaltenen Ausnahmetarife 5 und 5 c aufgehoben und durch neue ersetzt.

Warenverzeichnis, Anwendungsbedingungen, Geltungsbereich und Frachtberechnung } der Ersatztarife siehe Teil II Heft C II gültig vom 1. Dezember 1920.

2. Die Ausnahmetarife 2, 2a und 4 ohne Ersatz aufgehoben.

3. Erhalten die Anwendungsbedingungen für den Ausnahmetarif 6 folgende Fassung:

Anwendungsbedingungen:

1. Frachtzahlung:

a) bei Steinkohlen und Steinkohlenbriketts, Braunkohlen und Braunkohlenbriketts für das wirklich verladene Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, bei Wagen mit weniger als 10 t Ladegewicht für mindestens 10 t;

b) bei Steinkohlenkoks und Gaskoks für das wirklich verladene Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, jedoch wird
für Wagen mit einem Ladegewicht von mehr als 10 t aber weniger als 15 t das Ladegewicht nur für 10 t,
für Wagen mit einem Ladegewicht von 20 t und mehr das Ladegewicht nur für 15 t gerechnet,

c) bei Braunkohlenkoks für das wirklich verladene Gewicht, mindestens für 10 t für den Wagen.

Die bisherige Ziffer 3 der Anwendungsbedingungen erhält die Ziffer 2.

4. Erhält der Vortrag unter „Frachtberechnung" beim Ausnahmetarif 6 folgenden Wortlaut:

Frachtberechnung:

Die Fracht wird nach den im Kilometerzeiger vorgesehenen Entfernungen und den Frachtsätzen der nachfolgenden Kilometertariftafel berechnet.

Ergibt bei Nichtausnutzung des in Ziffer 1 der Anwendungsbedingungen vorgeschriebenen Ladegewichts die Berechnung für das wirklich verladene Gewicht der Sendung nach den Bestimmungen und den Frachtsätzen der Klasse D eine niedrigere Fracht, so wird nur diese erhoben. Wird die Bedingung der Verwendung im Inlande nicht erfüllt, so ist die Fracht nach den Frachtsätzen der Klasse D zu berechnen.

Die Frachtsätze der Kilometertariftafel für den Ausnahmetarif 6 des pfälzisch-bayerischen Tarifs (Seite 9 des Nachtrages 3) sind nach wie vor zu verdoppeln. (1154)

München, den 25. November 1920.

Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 11. Dezember 1920 werden die Entfernungszuschläge für den Verkehr mit den Stationen der Brohlthal-Eisenbahn erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455). Näheres enthält unser Verkehrsanzeiger und der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preuß.-hess. Staatseisenbahnen.

Dresden, am 2. Dezember 1920. (1163)

Eisenbahn-Generaldirektion namens der beteiligten Verwaltungen.

1. Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien der Reichseisenbahnen, sächsisches Netz, Teil II, Heft 1 vom 1. Dezember 1920. 2. Wechselverkehre Sachsen-Bayern rechtsrh. Netz, Bayern pfälz. Netz, Baden u. Württemberg, besonderes Tarifheft enthaltend Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. (Tfv. 1177).

Mit sofortiger Gültigkeit erhält im Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. Ziffer 1 b der Anwendungsbedingungen folgenden Wortlaut: „bei Steinkohlenkoks und Gaskoks für das wirklich verladene Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, jedoch wird für Wagen mit einem Ladegewicht von weniger als 10 t die Fracht für 10 t, für Wagen mit einem Ladegewicht von mehr als 10 t, aber weniger als 15 t, das Ladegewicht nur für 10 t, für Wagen mit einem Ladegewicht von 20 t und mehr das Ladegewicht nur für 15 t gerechnet." (11160)

Dresden, am 1. Dezember 1920.

Eisenbahn-Generaldirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1920 werden im Verkehr von und nach den Stationen der Lübeck-Büchener Eisenbahn folgende Zuschläge neben den Frachtsätzen erhoben:

für Eilstückgut 120 ₰ für 100 kg,
„ Frachtstückgut, Klasse I und II, 60 ₰ für 100 kg,
„ die Wagenladungsklassen A, An, B, Bn, C, Cn, D und Dn 30 ₰ für 100 kg,
„ die Wagenladungsklasse E, ferner für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art sowie für Güter der Ausnahmetarife 20 ₰ für 100 kg.

Näheres im gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger. (1152)

Hannover, den 28. November 1920.
Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Gütertarif.

Am 1. Dezember d. J. werden a) aufgenommen die badische Station Unteruhldingen und die württembergische Station Heubach b. Gmünd. b) geändert: die Entfernungen für die württembergischen Stationen Baienfurt, Tettnang und Weingarten (Württ.). Näheres bei den Abfertigungsstellen. (1157)

Erfurt, den 27. November 1920.
Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil I B (Tfv. 1 b).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1921 ab wird die nach Abschnitt X. 1. des Nebengebührentarifs zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B zu berechnende Mindestgebühr für Deckenmiete von 20 ℳ auf 30 ℳ erhöht. Die Nichtinnehaltung der zweimonatigen Veröffentlichungsfrist ist vom Reichsverkehrsministerium auf Grund des vorübergehend geänderten § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914. S. 455) genehmigt.

Berlin, den 28. November 1920. (1156)
Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zuchtviehtarif, Meßkirch usw.-Sachsen.

Der Tarif für die Beförderung von Zuchtvieh zwischen Meßkirch, Herbertingen und Mengen einerseits und einigen sächsischen Stationen anderseits, dessen Frachtsätze auf Grund der Neuordnung der Tierfrachten und der neuen Bestimmungen für Zuchttiere auf 1. Dezember 1920 außer Kraft gesetzt worden sind, wird auf 1. Januar 1921 gänzlich aufgehoben. (1158)

Karlsruhe, den 30. November 1920.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Am 6. Dezember 1920 tritt zum gemeinsamen Binnentarif der Deutschen Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft (Badische Nebenbahnen) der Nachtrag 5 in Kraft. Außer Tariferhöhungen im Tier- und Güterverkehr enthält der Nachtrag alle seit dem 1. März d. J. im Verfügungswege durchgeführten Änderungen. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der E. V. O. (R. G. Bl. 1914, S. 455). Nähere Auskunft erteilt die Unterzeichnete. (1159)

Berlin, den 1. Dezember 1920.
Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft Actiengesellschaft.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 2 (Entfernungszeiger).

Am 1. Dezember 1920 wird die im Anhang des Tarifs — Nachtrag XIV, S. 3 u. 4 — enthaltene Tariftafel zur Berechnung der Fracht im Verkehr mit Stationen mit beschränkter Abfertigung durch eine neue ersetzt. Sie enthält die auf Grund der neuen Normalbeförderungsgebühren berechneten Frachtsätze. Diese sind in unserm Verkehrsanzeiger abgedruckt, auch geben unser Verkehrsbüro in Dresden und die beteiligten Stationen Auskunft. (1155)

Dresden, am 29. November 1920.
Eisenb.-Gen.-Dir.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Heft A, Anhang 4, Gemeinsames Heft A, Anhang 5 und Heft C II.

Infolge Aufnahme des Binnenverkehrs der Mecklenburgischen Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn in den Staats- und Privatbahn-Güterverkehr treten mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1920 ab in den oben genannten Heften Änderungen und Ergänzungen ein, die durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger bekanntgegeben werden. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen, sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1162)

Berlin, den 27. November 1920.
Eisenbahndirektion.

Binnen-Güter- und Tier-Tarif der Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde wird mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1920 der Ausnahmetarif 6 für Kohlen — Tfv. Nr. 1101 — auch im Binnenverkehr unserer Bahnen eingeführt und zwar unter Hinzurechnung der für diesen Verkehr bestehenden Zuschläge zu den Frachtsätzen. Vom gleichen Tage ab gelten die Tierfrachtsätze der Reichsbahnen — Tarifheft Nr. 1504 a — auch für den diesseitigen Binnenverkehr. (1153)

Sommerfeld, 29. November 1920.
Direktion
der Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

Südbahn-Gesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1920 gelangt ein neuer Gütertarif, Teil II für die österreichischen Linien der Südbahn-Gesellschaft zur Einführung.

Dieser Tarif enthält neue, erhöhte und auf neuen Grundlagen ermittelte Frachtsätze sowie Abänderungen der sonstigen Gebühren und Tarifbestimmungen.

Durch den neuen Gütertarif wird der Lokal-Gütertarif, Teil II für die österreichischen Linien der Südbahn-Gesellschaft, gültig vom 16. April 1920, außer Kraft gesetzt. (1167)

Wien, am 26. November 1920.

Leoben-Vordernberger Eisenbahn.
Gütertarif, Teil II und Kilometerzeiger. — Einführung eines Nachtrages.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1920 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1921 gelangt der Nachtrag I zu dem vom 15. Oktober 1920 gültigen Gütertarif, Teil II und Kilometerzeiger der Leoben-Vordernberger Eisenbahn zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält neue, erhöhte Gebührenberechnungstafeln für die allgemeinen Tarifklassen und die allgemeinen Ausnahmetarife sowie Änderungen und Ergänzungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien I, Biberstraße 16, oder im Wege der Stationen erhältlich. (1164)

Wien, am 26. November 1920.
Südbahn-Gesellschaft
als betriebführende Verwaltung.

Lokalbahn Liesing-Kaltenleutgeben.
Lokal-Gütertarif, Teil II. — Abänderung.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1920 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1921 erhält im Abschnitt „A. Tarif" die Überschrift und der erste Absatz nachstehende neue, geänderte Fassung:

„Allgemeine Bestimmungen.
Für den Verkehr auf der Lokalbahn Liesing-Kaltenleutgeben kommt der jeweils gültige Gütertarif, Teil II für die österreichischen Linien der Südbahn-Gesellschaft zur Anwendung."

Der Absatz „II. Besondere Bestimmungen" ist zu streichen. (1165)

Wien, am 26. November 1920.
Südbahn-Gesellschaft
als betriebführende Verwaltung.

Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn.
Einführung eines neuen Gütertarifes, Teil II und Kilometerzeigers.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1920 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1921 gelangt ein neuer „Gütertarif, Teil II und Kilometerzeiger" für die Linien der Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn zur Einführung.

Durch diesen Tarif wird der „Lokal-Gütertarif, Teil II und Kilometerzeiger vom 1. August 1917 für die Beförderung von Leichen, Gütern und lebenden Tieren auf den Linien der Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn" und der Nachtrag I hierzu außer Kraft gesetzt.

Exemplare dieses Tarifes sind durch die Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien I, Biberstraße 16, oder im Wege der Stationen erhältlich. (1166)

Wien, am 26. November 1920.
Südbahn-Gesellschaft
als betriebführende Verwaltung.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.
Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918.

Die „Schiffahrtgebühren am eisernen Tor" betragen mit Geltung ab 1. November 1920 bei Durchfahrung eines Abschnittes der regulierten Strecke 10 Schweizer Centimes, und bei Durchfahrung beider Abschnitte der regulierten Strecke 20 Schweizer Centimes für 100 kg.

Ziffer XVIII des Abschnittes F des Tarifs wird dementsprechend abgeändert.

Die Bekanntmachung (1055) in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 83 vom 17. November 1920 wird gleichzeitig aufgehoben. (1151)

München, den 25. November 1920.
Z. 30 242/T/20.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 89. | Berlin, den 8. Dezember 1920. | LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.
Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **[Sc]hriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, [s]amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher [Ei]senbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.
Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 20 M. [fü]r das Vierteljahr bezogen werden.
Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuch[ha]ndlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-[un]garischen Postgebietes für 96 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 106 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.
Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.
Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24
Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Inhalt:

Wegen des Weihnachtsfestes fällt die am 25. d. Mts. fällige Nummer der Zeitung aus.

Zur Reform des Personentarifs der Reichsbahnen.

Von Reinhold Melchior, Berlin.

Der Fehlbetrag der Reichseisenbahnen zwingt dazu, alle [M]ittel anzuwenden, die geeignet erscheinen, das Verhältnis der [E]innahmen zu den Ausgaben günstiger zu gestalten. Eines [d]er wichtigsten und nächstliegenden Mittel dazu ist die Erhöhung der Tarife. Will man möglichst hohe Einnahmen aus [d]em Verkehr erzielen, so muß die Tarifgestaltung der [L]eistungsfähigkeit und den Bedürfnissen des Verkehrs tun[l]ichst angepaßt sein. Von den geltenden Tarifen kann nicht [b]ehauptet werden, daß sie diesem Gesichtspunkt genügend [R]echnung tragen. Man hat sich bisher im Personen- wie im [G]üterverkehr im wesentlichen auf schematische Erhöhung der [f]rüheren Sätze beschränkt und den Tarif im ganzen nicht ver[f]einert, sondern vergröbert. Leitender Gesichtspunkt war da[b]ei, auf möglichst einfache Art zu höheren Sätzen zu gelangen. Die Möglichkeiten, die sich auf die Art boten, dürften nunmehr annähernd erschöpft sein. Will man die Einnahmen [d]urch tarifarische Maßnahmen noch weiter steigern, so bedarf [e]s eines sorgfältigen organischen Ausbaues der Tarife. Im Güterverkehr wird nunmehr ein erster Versuch in dieser Richtung gemacht. Man geht allerdings zunächst weniger auf Hebung der Einnahmen als auf zweckmäßigere Verteilung des Gesamtfrachtenaufkommens aus und schafft dadurch eine bessere Grundlage für spätere Tariferhöhungen, wie man zugleich auch durch Heraufsetzung des Normalfrachtgewichts von 10 auf 15 t eine bessere Ausnutzung des Wagenladegewichts und damit Verringerung der Betriebsunkosten anstrebt. Entsprechende Maßnahmen hinsichtlich der Ausgestaltung des Personentarifs stehen noch aus. Anscheinend liegen auch noch keine festen Pläne auf diesem Gebiet vor. Es dürfte daher angebracht sein, hier einen Vorschlag für die zweckmäßige künftige Gestaltung des Personentarifs der Reichsbahn zu machen. Der nachstehende Entwurf geht von folgendem Grundgedanken aus:

Will man einen einträglichen Tarif haben, so muß dieser die Tragfähigkeit des Verkehrs im weitestgehenden Maße berücksichtigen. Das tut, wie gesagt, der geltende Tarif nicht. Es werden jetzt in allen Klassen (von den Schnellzugzuschlägen abgesehen) gleichmäßige kilometrische Einheitssätze erhoben. Der Beförderungspreis wächst also genau im Verhältnis der Entfernung. Das ist, wie im Güterverkehr, auch im Personenverkehr unzweckmäßig. Der Reisende, der die Eisenbahn nur für eine kurze Strecke benutzt, empfindet einen hohen kilometrischen Durchschnittssatz viel weniger drückend als jemand, der eine lange Fahrt auf der Eisenbahn zurückzulegen hat. Solange am System der gleichmäßigen kilometrischen Einheitssätze festgehalten wird, muß die Bahn daher darauf verzichten, den Reisenden, die nur kurze Strecken zurücklegen, soviel abzufordern, wie sie in der Regel zu zahlen fähig und bereit wären, weil sonst zu hohe, den Verkehr hemmende und damit die Einnahmen schmälernde Beförderungspreise für den Verkehr auf weite Entfernungen entstehen. Den Verkehr über weite Entfernungen tarifarisch zu begünstigen, liegt sowohl im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse des Landes wie auch im Interesse der Eisenbahn, der im Verkehr über weite Entfernungen geringere Selbstkosten erwachsen als im Nahverkehr. Voll ergiebig kann daher auch im Personenverkehr nur ein mit wachsender Entfernung abgestaffelter Tarif sein.

Die Abstaffelung allein genügt aber nicht. Vielmehr ist noch folgendes zu berücksichtigen: Wer die Eisenbahn nur gelegentlich benutzt, sei es auf kurze oder lange Entfernungen, wird sich in seinem Entschluß, zu reisen, durch die Höhe der

Sätze weniger beeinflussen lassen als der Reisende, der zu häufiger Benutzung der Eisenbahn Veranlassung hat. Schafft man also Einrichtungen, die es dem regelmäßigen Benutzer der Eisenbahn gestatten, billiger zu fahren als der nur gelegentliche Benutzer, und zwar um so billiger, je häufiger er reist, so können die Normalbeförderungsgebühren entsprechend höher angesetzt werden. Zurzeit werden ermäßigte Sätze nur denjenigen Reisenden eingeräumt, die in häufiger Wiederholung immer die gleiche Strecke befahren. Diese Reisenden können Zeitkarten lösen, die zu einer beliebig häufigen Benutzung der zwischen zwei Orten bestehenden Bahnverbindung oder -verbindungen berechtigen. Vorteil von dieser Einrichtung haben vor allem diejenigen, welche die Bahn regelmäßig zur Fahrt von dem Wohnort nach ihrer Arbeitsstätte und zurück benutzen. Die große Zahl der Geschäftsreisenden wie überhaupt aller derer, die häufig mit der Bahn fahren, ohne sich auf eine bestimmte Strecke zu beschränken, hat keinen oder doch nur ganz gelegentlichen Vorteil von der Einrichtung der Zeitkarten.

In der Schweiz und in Belgien ist man nun früher dieser wichtigen Schicht von Reisenden durch sogenannte Generalabonnements entgegengekommen. Solche Generalabonnements bei uns einzuführen, erscheint jedoch nicht ratsam. Der Reisende erwirbt gegen Zahlung eines festen Betrages das Recht, während der Gültigkeitsdauer mit seiner Abonnementskarte beliebig oft und weit innerhalb des Geltungsbereichs der Karte zu reisen. Die Einnahme der Bahn bleibt also die gleiche ohne Rücksicht auf den Grad der Ausnutzung des Abonnements. Die Bahn läuft infolgedessen Gefahr, viele Inhaber von Generalabonnements weit unter ihren Selbstkosten befördern zu müssen. Sucht sie dem durch Erhöhung der Preise der Abonnementskarten entgegenzuwirken, so wird dadurch der Kreis derer, die von der Einrichtung Nutzen haben könnten, entsprechend eingeschränkt, und im gleichen Maße verfehlt die Einrichtung ihren Zweck. Die Einführung von Generalabonnements kann daher für die Reichsbahn nicht befürwortet werden, wohl aber die Ausgabe von Kilometerheften, die sich vor der Durchführung der deutschen Personentarifreform auf den badischen Staatsbahnen großer Beliebtheit erfreut haben. Der Käufer eines Kilometerheftes erwirbt durch Vorauszahlung das Recht, innerhalb einer gewissen Zeit eine gewisse Zahl von Kilometern in einer bestimmten Wagenklasse abzufahren. Ist die Gültigkeitsdauer des Kilometerheftes nicht zu lang und die Kilometerzahl nicht zu gering bemessen, so kann ein Rabatt gegenüber dem Normalfahrpreis zugestanden werden, und zwar ein um so höherer, je größer die Entfernung ist, für die der Reisende im voraus zu bezahlen bereit ist. Es ist nun nicht dasselbe, ob das Kilometerheft auf wenigen, langen Reisen oder auf vielen, kurzen abgefahren wird. Würde man beispielsweise Kilometerhefte für 1000 km, für ganz Deutschland gültig, ausgeben, so würde bei entsprechend niedriger Preisfestsetzung das Kilometerheft bei langen Fahrten mit der Einzelfahrkarte in Wettbewerb treten. Das wäre aber nicht angängig. Bei dem abwärts gestaffelten Tarif werden Reisen über lange Entfernungen von vornherein begünstigt und können, wenn sie vereinzelt gemacht werden, keinen Anlaß zu besonderer Vergünstigung bieten. Man muß also Gruppen von Kilometerheften schaffen, die sich nach der Größe des Netzes, für welches sie gültig sind, und nach der Dauer ihrer Gültigkeit unterscheiden. Wer nur in einem kleineren Bereich zu häufigen Reisen Veranlassung hat, soll nicht gehalten sein, sich auf soviel Kilometer im voraus festzulegen, wie derjenige, der seine Reisen über ganz Deutschland ausdehnt; dafür aber muß er für das Kilometer mehr zahlen, aber in jedem Falle nennenswert weniger, als wenn er gewöhnliche Fahrkarten löst.

Es wird nicht notwendig sein, bei den Kilometerheften den Preisunterschied gegenüber den gewöhnlichen Karten sehr groß zu bemessen, wenn man für besonders starke Benutzer der Eisenbahn noch weitere Erleichterungen schafft. Hier kommt die Ausgabe von Karten in Betracht, die den Inhaber berechtigen, innerhalb des Netzes, für das sie gültig sind, während einer festgesetzten Frist alle Fahrkarten zum halben Preise zu lösen. Diese Karten, die hier kurz Halbpreiskarten genannt seien, würden also die zweite Stufe bilden in dem System der Fahrpreisbegünstigungen für starke Benutzer der Eisenbahn. Sie unterscheiden sich von den Generalabonnements dadurch, daß der Inhaber um so mehr an die Eisenbahn zu zahlen hat, je mehr er fährt. Der Preis der Halbpreiskarten, für die die gleiche Gruppeneinteilung vorzusehen ist wie für die Kilometerhefte, ist so bemessen, daß dem Inhaber der Karte gegenüber dem Inhaber eines entsprechenden Kilometerheftes erst Vorteile erwachsen, wenn er wesentlich mehr Kilometer abfährt, als für den Inhaber eines Kilometerheftes der entsprechenden Gruppe vorgesehen sind. Reisende, die besonders viel Gebrauch von der Eisenbahn machen, erhalten auf diese Weise einen entsprechend höheren Rabatt. Das Interesse der Bahn aber bleibt genügend gewahrt, denn der Reisende hat stets 50 % des Normalpreises zuzüglich der einmalig erhobenen festen Mindestgebühr zu entrichten.

Im einzelnen ist die Durchführung der vorstehend skizzierten Maßnahmen wie folgt gedacht: An Stelle des jetzigen Tarifs treten nachstehende Sätze:

Entwurf eines neuen deutschen Personentarifs.

I. Normalbeförderungsgebühren.

(Die Sätze des Tarifs vom 1. März 1920 sind zum Vergleich in Klammern beigefügt.)

A. Grundgebühren:

	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	IV. Kl.
Pfennig für 1 km	42 (54)	26 (23,94)	16 (14,43)	10 (9)

B. Zuschläge zu den Grundgebühren:

für die Entfernungsstufen:	in allen Klassen:
1— 50 km	50 % (0 %)
51—100 „	40 % (0 %)
101—150 „	30 % (0 %)
151—250 „	20 % (0 %)
251—450 „	10 % (0 %)
über 450 „	0 % (0 %)

C. Schnellzugzuschläge:

für Entfernungen von:	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
1—100 km	ℳ 21 (6 bezw. 12)	13 (6 bezw. 12)	8 (3 bezw. 6)
101—200 „	ℳ 31 (12 „ 18)	19 (12 „ 18)	12 (6 „ 9)
über 200 „	ℳ 42 (18)	26 (18)	16 (9)

Hiernach ergeben sich folgende Fahrpreise in Mark:

Tarifkm	berechnete km	I. Klasse Personenzug	I. Klasse Schnellzug	II. Klasse Personenzug	II. Klasse Schnellzug	III. Klasse Personenzug	III. Klasse Schnellzug	IV. Klasse Personenzug
10	15	6,30	27,30	3,90	16,90	2,40	10,40	1,50
20	30	12,60	33,60	7,80	20,80	4,80	12,80	3,00
30	45	18,90	39,90	11,70	24,70	7,20	15,20	4,50
50	75	31,50	52,50	19,50	32,50	12,00	20,00	7,50
100	145	60,90	81,90	37,70	50,70	23,20	31,20	14,50
150	210	88,20	119,20	54,60	73,60	33,60	45,60	21,00
200	270	113,40	144,40	70,20	89,20	43,20	55,20	27,00
250	330	138,60	180,60	85,80	111,80	52,80	68,80	33,00
300	385	161,70	203,70	100,10	126,10	61,60	77,60	38,50
350	440	184,80	226,80	114,40	140,40	70,40	86,40	44,00
400	495	207,90	249,90	128,70	154,70	79,20	95,20	49,50
450	550	231,00	273,00	143,00	169,00	88,00	104,00	55,00
500	600	252,00	294,00	156,00	182,00	96,00	112,00	60,00
600	700	294,00	336,00	182,00	208,00	112,00	128,00	70,00
700	800	336,00	378,00	208,00	234,00	128,00	144,00	80,00
800	900	378,00	420,00	234,00	260,00	144,00	160,00	90,00
900	1000	420,00	462,00	260,00	286,00	160,00	176,00	100,00
1000	1100	462,00	504,00	286,00	312,00	176,00	192,00	110,00

Auf das Kilometer werden also erhoben in Pfennigen:

Tarifkm berechnete km	I. Klasse Personenzug	I. Klasse Schnellzug	II. Klasse Personenzug	II. Klasse Schnellzug	III. Klasse Personenzug	III. Klasse Schnellzug	IV. Klasse Personenzug
Entfernung 50 km	63,0	105,0	39,0	65,0	24,0	40,0	15,0
150 „	58,8	79,5	36,4	49,1	22,4	30,4	14,0
300 „	53,9	67,9	33,4	42,0	20,5	25,9	12,8
500 „	50,4	58,8	31,2	36,4	19,2	22,4	12,0
1000 „	46,2	50,4	28,6	31,2	17,6	19,2	11,0

Vergleich des neuen Tarifs mit dem Tarif vom 1. März 1920.

	50 Kilometer.						
alter Tarif ℳ	27,00	51,00*)	12,00	30,00*)	7,20	15,00*)	4,50
neuer „ „	31,50	52,50	19,50	32,50	12,00	20,00	7,50
Erhöhung . . %	17	3	63	8	67	33	67
	150 Kilometer.						
alter Tarif ℳ	81,00	93,00	35,90	47,90	21,60	27,60	13,50
neuer „ „	88,20	119,20	54,60	73,60	33,60	45,60	21,00
Erhöhung . . %	9	28	52	54	55	65	55
	300 Kilometer.						
alter Tarif ℳ	162,00	180,00	71,80	89,80	43,30	52,30	27,00
neuer „ „	161,70	203,70	100,10	126,10	61,60	77,60	38,50
Erhöhung . . %	0	13	39	40	42	48	42
	500 Kilometer.						
alter Tarif ℳ	270,00	288,00	119,70	137,70	72,20	81,20	45,00
neuer „ „	252,00	294,00	156,00	182,00	96,00	112,00	60,00
Erhöhung . . %	—7	2	30	32	33	38	33
	1000 Kilometer.						
alter Tarif ℳ	540,00	558,00	239,40	257,40	144,30	153,30	90,00
neuer „ „	462,00	504,00	286,00	312,00	176,00	192,00	110,00
Erhöhung . . %	—17	—11	19	21	22	25	22

*) Jetziger Mindestschnellzug-Fahrpreis.

II. Kilometerhefte, gültig für den Inhaber und die mit ihm fahrenden Angehörigen.

(Die eingeklammerten Zahlen geben den Pfennigpreis für 1 km an.)

	3 Monate gültig				6 Monate gültig			
	gültig km	Gruppe	II. Kl. ℳ	III. Kl. ℳ	gültig km	Gruppe	II. Kl. ℳ	III. Kl. ℳ
für Netze bis 3000 km . . .	1000	a	330 (33,0)	205 (20,5)	2000	b	620 (31,0)	385 (19,25)
für Netze bis 12 000 km . . .	2000	c	620 (31,0)	385 (19,25)	4000	d	1160 (29,0)	720 (18,0)
für ganz Deutschland .	3000	e	870 (29,0)	540 (18,0)	6000	f	1620 (27,0)	1005 (16,75)

Einschreibgebühr: je Fahrt 3 km bzw. bei Reisebüros II. Kl. 1 ℳ, III. Kl. 60 ₰.

Schnellzugzuschlag: für Fahrten bis 100 km 30 km, 101—200 km 45 km, über 200 km 60 km.

Die Schnellzugzuschläge betragen hiernach für Kilometerhefte:

Länge der Schnellzugstrecke	Gruppe a		Gruppen b u. c		Gruppen d u. e		Gruppe f	
	II. Kl.	III. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
bis 100 km ℳ	9,90	6,15	9,30	5,77	8,70	5,40	8,10	5,02
101—200 km ℳ	14,85	9,22	13,95	8,26	13,05	8,10	12,15	7,54
über 200 km ℳ	19,80	12,30	18,60	11,55	17,40	10,80	16,20	10,05

III. Halbpreiskarten (Karten, die zur Lösung von Fahrkarten zum halben Preise berechtigen), nur für den Inhaber gültig.

	3 Monate gültig			6 Monate gültig		
	Gruppe	II. Kl. ℳ	III. Kl. ℳ	Gruppe	II. Kl. ℳ	III. Kl. ℳ
für Netze bis 3000 km	a	165	103	b	310	193
für Netze bis 12000 km	c	310	193	d	580	360
für ganz Deutschland	e	435	270	f	810	503

Zur Erläuterung vorstehenden Tarifs sei folgendes bemerkt:

Die Grundgebühren des Normaltarifs sind in der IV., III. und II. Klasse um etwa ein Zehntel höher, in der I. Klasse um fast ein Viertel niedriger als die jetzigen Sätze. Dadurch wird die sachlich nicht begründete übermäßige Preisspannung beseitigt, die seit Frühjahr 1919 zwischen I. und II. Klasse besteht und naturgemäß recht ungünstig auf die Benutzung der I. Klasse wirkt. Die Preise für die einzelnen Klassen übertreffen die der jeweils nachfolgenden Klassen um rund 60 % und sind so festgesetzt, daß der Übergang aus der III. in die II. Klasse genau die Nachlösung einer Karte IV. Klasse, der Übergang aus der II. in die I. Klasse die einer Karte III. Klasse erfordert.

Die Staffelung des Tarifs wird dadurch bewirkt, daß bei der Fahrpreisberechnung mit steigender Entfernung prozentual fallende Zuschläge zu den Tarifkilometern gemacht werden. Die Zuschläge betragen für die ersten 50 km: 25 km, für die folgenden 50 km: 20 km, für die folgenden 50 km: 15 km, für die folgenden 100 km: 20 km, für die folgenden 200 km 20 km, insgesamt also 100 km für Entfernungen von 450 km und darüber. Der Grundtarif wird auf diese Weise überschritten: bei Entfernungen bis 50 km um 50 %, bei einer Entfernung von 150 km um 40 %, von 300 km um 28,3 %, von 500 km um 20 %, von 1000 km um 10 %.

Die in den drei oberen Klassen wie bisher vorgesehenen Schnellzugzuschläge sind von Klasse zu Klasse entsprechend den Grundfahrpreisen abgestuft, belasten also, im Gegensatz zu den gegenwärtigen Zuschlägen, die verschiedenen Klassen gleichmäßig. Zur wirksameren Abwehr des Ortsverkehrs werden in der ersten Entfernungsstufe, bis 100 km (gegenwärtig bis 75 km) 50 % des Höchstsatzes (jetzt 33 %) erhoben. Die Mindestzuschläge betragen demgemäß in der III. Klasse 8 ℳ, in den höheren 13 und 21 ℳ und lassen die Aufhebung der jetzt in Anwendung befindlichen Mindestfahrpreis für Schnellzüge*) zu, die in Fällen, wo Schnellzugbenutzung auf kurze Entfernung nicht gut vermieden werden kann, als ungebührliche Härte empfunden werden.

Die durch den neuen Normaltarif bewirkte Fahrpreiserhöhung beträgt bei kurzen Entfernungen in den drei unteren Klassen etwa zwei Drittel der gegenwärtigen Preise; infolge der Abstaffelung sinkt sie bei 500 km Reiselänge auf etwa ein Drittel und bei 1000 km auf ein gutes Fünftel.

Die regelmäßigen Benutzer der Eisenbahn, die sich des Kilometerheftes bedienen, werden von dieser Verteuerung erheblich weniger getroffen. Fahren sie so viel, daß sie sich mit Vorteil der Halbpreiskarte bedienen können, so werden sie bei langen Reisen unter Umständen sogar billiger fahren können als unter dem geltenden Tarif. Nachstehende Beispiele mögen die Anwendungsweise der Kilometerhefte und Halbpreiskarten erläutern.

1. Ein Reisender macht in einem Netz von nicht über 3000 km (z. B. Direktionsbezirk Königsberg, Bezirk Kattowitz nebst Teil des Bezirks Breslau, Bezirke Elberfeld und Essen, Gebiet des ehemaligen württembergischen Staatsbahnnetzes nebst angrenzenden badischen und bayerischen Strecken,

*) Diese Aufhebung ist bereits durchgeführt (vgl. Nr. 85, S. 932 d. Ztg.). D. Schriftl.

Gebiet des ehemaligen sächsischen Staatsbahnnetzes) in 3 Monaten in Personenzügen 25 Fahrten III. Klasse von durchschnittlich 37 km. Löst er gewöhnliche Fahrkarten, so zahlt er nach dem geltenden Tarif 25 × 5,40 = 135,— ℳ, nach dem neuen Tarif 25 × 8,90 = 222,50 ℳ. Benutzt er ein Kilometerheft, Gruppe a, so zahlt er für 25 × (37 + 3 [Einschreibgebühr]) km = 1000 km 205 ℳ. Benutzt er eine Halbpreiskarte, Gruppe a, so zahlt er 103 ℳ + ½ · 222,50 ℳ = 214,25 ℳ.

2. Macht der Reisende in dem gleichen Gebiet in 3 Monaten 40 Fahrten III. Klasse von durchschnittlich 37 km und löst gewöhnliche Fahrkarten, so zahlt er nach dem geltenden Tarif 40 × 5,40 ℳ = 216 ℳ, nach dem neuen Tarif 40 × 8,90 Mark = 356 ℳ. Benutzt er ein Kilometerheft, Gruppe b (in der Erwartung, den nicht abgefahrenen Teil in den folgenden 3 Monaten verwenden zu können), so zahlt er für 40 × (37 + 3) km = 1600 km zu je 19,25 ₰ = 308 ℳ. Benutzt er eine Halbpreiskarte, Gruppe a, so zahlt er 103 ℳ + ½ · 356 ℳ = 281 ℳ.

3. In einem Netz von nicht über 12 000 km (z. B. rechtsrheinisches Bayern, Württemberg, Baden und angrenzende Teile des Direktionsbezirks Mainz) macht ein Reisender mit seiner Familie, zusammen 6 Köpfen, eine Sommerreise von 250 km im Schnellzug II. Klasse. Bei Lösung einfacher Fahrkarten sind zu zahlen 12 × 111,80 ℳ = 1341,60 ℳ. Wird ein Kilometerheft, Gruppe d, benutzt, in der Erwartung, die nicht abgefahrenen Kilometer später verwerten zu können, so sind zu berechnen 12 × (250 + 3 + 60 [Schnellzugzuschlag]) km = 12 × 313 km = 3756 km zu je 29 ₰ = 1089,24 ℳ. Da Halbpreiskarten für Angehörige nicht gelten, bietet deren Verwendung hier keinen Vorteil.

4. Werden 12 Schnellzugfahrten II. Klasse von 250 km von ein und demselben Reisenden binnen 3 Monaten in einem Netz von nicht über 12 000 km ausgeführt, so sind zu zahlen bei Lösung von einfachen Fahrkarten (wie zu 3.) 1341,60 ℳ, bei Benutzung eines Kilometerheftes (wie zu 3.) 1089,24 ℳ. Benutzt der Reisende eine Halbpreiskarte, Gruppe c, so zahlt er 310 ℳ + ½ . 1341,60 ℳ = 980,80 ℳ, d. h. nur wenig mehr, als nach dem geltenden Tarif zu zahlen wäre (936 ℳ).

Als allgemeine Regel würde gelten: Wenn ein Kilometerheft innerhalb seiner Geltungsdauer in seinem Geltungsbereich ausgenutzt werden kann, so ist sein Gebrauch immer vorteilhafter als die Lösung gewöhnlicher Fahrkarten. Fährt der Reisende innerhalb eines bestimmten Netzes (unter Einrechnung der Entfernungszuschläge von 30 bzw. 45 und 60 km bei Schnellzugbenutzung) in 3 bzw. 6 Monaten eine wesentlich größere Kilometerzahl ab, als für Kilometerhefte der zugehörigen Gruppe vorgesehen ist, so bietet die Lösung einer Halbpreiskarte der gleichen Gruppe Vorteil. Durchfährt also z. B. ein Reisender binnen 3 Monaten in einem 3000 km-Netz wesentlich mehr als 1000 km (Kilometerheft, Gruppe a), so empfiehlt sich für ihn die Lösung einer Halbpreiskarte, Gruppe a. Durchfährt ein Reisender binnen 6 Monaten in ganz Deutschland wesentlich mehr als 6000 km (Kilometerheft, Gruppe f), so bietet ihm die Lösung einer Halbpreiskarte, Gruppe f, Vorteil. Bei Verwendung von Halbpreiskarten kann im Fall besonders starker Benutzung der Eisenbahn der Gesamtfahrpreis derart sinken, daß Reisende II. Klasse etwa zum Normalfahrpreis III. Klasse, Reisende III. Klasse etwa zum Fahrpreis IV. Klasse fahren. Die Einrichtung der Kilometerhefte ist für die I. und IV. Klasse nicht vorgesehen. Bei der IV. Klasse nicht, weil davon auszugehen ist, daß die IV. Klasse eine besonders wohlfeile Einrichtung darstellt, deren Tarif unter keinen Umständen unterboten werden sollte. Für Kilometerhefte und Halbpreiskarten I. Klasse dürfte, zumal angesichts der begrenzten Verwendungsmöglichkeit, ein Bedürfnis nicht anzuerkennen sein. Im übrigen können Inhaber von Kilometerheften oder Halbpreiskarten II. Klasse gegen Nachlösung von Fahrkarten III. Klasse stets die I. Klasse benutzen, wobei sie, wenn die allgemeinen Vorbedingungen erfüllt sind, billiger fahren, als wenn sie eine Fahrkarte I. Klasse zum Normalfahrpreis gelöst hätten. Zur Vermeidung von Mißbräuchen und zur Erleichterung statistischer Feststellungen erscheint es erforderlich, vorzuschreiben, daß bei Lösung der Kilometerhefte (nötigenfalls auch der Halbpreiskarten) 20 % Aufgeld erhoben werden. Wird ein Kilometerheft (oder Halbpreiskarte) bis spätestens 10 Tage nach Ablauf der Gültigkeitsdauer bei einer beliebigen Reichsbahnstation oder sonstigen zugelassenen Fahrkartenverkaufsstelle eingeliefert, so wird das Aufgeld ohne weiteres zurückerstattet; sonst verfällt es. Kilometerhefte wie Halbpreiskarten müssen die Unterschrift des Inhabers, Halbpreiskarten auch dessen Lichtbild aufweisen. Die für 3000- und 12 000 km-Netze gültigen Kilometerhefte und Halbpreiskarten müssen in geeigneter Darstellung eine Übersichtskarte der Bahnstrecken enthalten, auf denen sie benutzt werden können. Es werden für das Gebiet der Reichsbahn sich gegenseitig überschneidende 3000 km- und 12 000 km-Netze mit etwa folgenden Verkehrsmittelpunkten zu bilden sein (die durch Sperrdruck hervorgehobenen Orte sollen Verkehrsmittelpunkte sowohl für die 3000 km- wie für die 12 000 km-Netze sein, die übrigen nur für die 3000 km-Netze): Königsberg, Elbing, Stolp, Neustettin, Stettin, Neustrelitz, Berlin, Landsberg a. W., Glogau, Breslau, Oppeln, Görlitz, Cottbus, Dresden, Wittenberg, Leipzig, Magdeburg, Wittenberge, Schwerin, Kiel, Hamburg, Bremen, Osnabrück, Münster, Dortmund, Essen, Crefeld, Elberfeld, Cöln, Aachen, Gerolstein, Coblenz, Trier, Saarbrücken, Kaiserslautern, Kreuznach, Frankfurt a. M., Gießen, Arnsberg, Paderborn, Bielefeld, Hannover, Ülzen, Goslar, Nordhausen, Erfurt, Cassel, Fulda, Würzburg, Coburg, Reichenbach i. S., Nürnberg, Regensburg, Mühldorf, München, Kempten, Ulm, Crailsheim, Stuttgart, Mannheim, Karlsruhe, Freiburg i. B., Konstanz. Die Einbeziehung wichtiger Privatbahnen in den Geltungsbereich der Kilometerhefte und Halbpreiskarten erscheint erwünscht. Eine brauchbare Grundlage für die Abrechnung der Reichsbahn mit den Privatbahnen wird nicht allzu schwer zu finden sein. Die glatte Abfertigung der Reisenden mit Kilometerheften erfordert auf größeren Stationen die Einrichtung besonderer Schalter und in jedem Fall eine Mehrbelastung des Schalterpersonals. Zur Deckung des Mehraufwandes ist die Erhebung einer besonderen Einschreibgebühr in Form eines rechnungsmäßigen Zuschlags von 3 km für jede in das Kilometerheft eingetragene Fahrt vorgesehen. Reisebüros können statt dessen einen Barbetrag von 1 ℳ für jede Fahrt II. Klasse und 60 ₰ für jede Fahrt III. Klasse erheben, wodurch eine Verrechnung mit der Bahnverwaltung wegen der Einschreibgebühren überflüssig wird.

Wird die Einrichtung der Kilometerhefte und Halbpreiskarten in der geschilderten Weise durchgeführt, so wird sie rasch Anklang finden und einen starken Ansporn zum Reisen bieten. Der Verkehr wird sich dank dieser Einrichtung mit der Erhöhung des Normaltarifs leichter und williger abfinden. Kilometerhefte und Halbpreiskarten bieten in der Regel keinen Ersatz für Monats- und Wochenkarten. Diese müssen auch künftig ausgegeben werden; allerdings kann es dabei nicht bei den jetzigen niedrigen Preisen bleiben. Die Preisermäßigung von 50 % für Monatsnebenkarten muß, wenn nicht beseitigt, so doch erheblich verringert werden. Schließlich erfordern die viel zu niedrigen Stadtbahn- und Vororttarife von Berlin und Hamburg eine recht kräftige Erhöhung.

Die auf diese Weise insgesamt erzielbaren Mehreinnahmen können auf etwa 40 % des jetzigen Erträgnisses aus dem Personenverkehr geschätzt werden. Es würde sich somit um ein recht beträchtliches Anziehen der Tarifschraube handeln. Der Aufbau des vorgeschlagenen Tarifs ist auf weitere Erhöhung der Sätze zugeschnitten und soll sie erleichtern. Wie weit man darin schließlich gehen kann, hängt

von der Gesamtentwicklung unserer wirtschaftlichen und politischen Zustände ab. Für den Augenblick dürfte es sich kaum empfehlen, über die vorgeschlagenen Sätze wesentlich hinauszugehen. Daß sie schwerlich genügen, um die Personenverkehrseinnahme dem Erfordernis anzupassen, zeigt folgende Überlegung: Die 40 % Einnahmesteigerung, die der vorgeschlagene Personentarif voraussichtlich ergeben wird, machen rund 1½ Milliarden Mark aus, eine stattliche Summe, die aber doch nur 9 % des für das laufende Jahr erwarteten (und in Wirklichkeit vielleicht noch stark überschrittenen) Fehlbetrags der Reichsbahn ausmacht. Gelingt es, mit einem verbesserten Tarifsystem auch die Güterverkehrseinnahmen um 40 % zu steigern, so würde das eine weitere Mehreinnahme von etwa 4 Milliarden ergeben. Es bliebe auch dann noch ein Fehlbetrag von nahezu 11 Milliarden. Hiervon ließen sich durch Abschaffung der Personen- und Güterverkehrssteuer (auf die erhöhten Einnahmen gerechnet) ohne weiteres reichlich 1½ Milliarden Mark beseitigen. Es ist ein Unding, unter den heutigen Verhältnissen den Personen- und Güterverkehr zum Steuerobjekt zu machen und Reichseinnahmen zu veranschlagen, die nur durch Schaffung eines Fehlbetrages an anderer Stelle zu erzielen sind. Der nach Beseitigung der Steuer immer noch verbleibende Reichsbahnfehlbetrag von über 9 Milliarden läßt sich durch rationellere Betriebsführung sicher noch wesentlich einschränken, aber schwerlich ganz beseitigen. Es wird also wohl schließlich nichts übrig bleiben, als den Versuch zu machen, die hier erwogenen Tariferhöhungen noch fortzuführen. Nur der Erfolg vermag zu entscheiden, ob man so unsere Eisenbahnfinanzen ins Gleichgewicht bringen kann.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die Eisenbahner und der 9. November.** Der Reichsverkehrsminister hat an die Beamten und Arbeiter der Reichseisenbahnen folgenden Erlaß gerichtet: In Erkenntnis seiner Mitverantwortung für die Gesundung unseres so schwer darniederliegenden Volkslebens hat das Eisenbahnpersonal — Beamte wie Arbeiter — der Entschließung des Reichskabinetts folgend, am 9. November d. J. seinen Dienst weiter versehen und zwar auch an Orten, wo sonst gefeiert wurde. Ich spreche dem gesamten Personal meinen Dank hierfür aus. Besonders danke ich den Berliner Beamten und Arbeitern, die trotz der durch den Ausstand der Elektrizitätsarbeiter verursachten Schwierigkeiten treu und aufopferungsvoll ihre Pflicht erfüllt haben. Das Verhalten des Personals in diesen Tagen wird auch die Öffentlichkeit davon überzeugen, daß es den Eisenbahnern nicht an Arbeitswillen fehlt, und daß es nicht ihre Schuld ist, wenn der Überfluß an Menschen, der auf die Demobilmachungsmaßnahmen zurückzuführen ist, bis heute noch nicht hat abgestoßen werden können.

— **Großmütige Spende.** Wie die Reichshauptstädtische Korrespondenz meldet, hat ein großmütiger Spender mit Rücksicht auf die pflichttreuen Dienste des Eisenbahnfahrpersonals am 4. November einen Betrag von 1000 ℳ gespendet, der vom Reichsverkehrsminister angenommen worden ist. Er hat sich dazu, wie folgt, geäußert: „Nach Einvernehmen mit der Beamtenvertretung habe ich den Betrag dankend angenommen. Ich beabsichtige, die eine Hälfte der Spende dem Christianenheim in Erfurt zur ausschließlichen Sonderverwendung für die aus dem Bezirk Berlin dort untergebrachten Pfleglinge und Zöglinge, die andere Hälfte dem hiesigen Eisenbahnverein für die Ferienkolonie in Buheim zu überweisen. Die Zuwendung kommt dadurch ausschließlich Kindern — im ersten Falle nur Waisen — von Eisenbahnern zugute.“

— **Bayern gegen weitere Eisenbahn-Vereinheitlichung.** Der Staatshaushaltsausschuß des Landtages nahm folgenden Antrag an: Die Staatsregierung wird ersucht, mit der Reichsregierung hinsichtlich der Organisierung des Reichseisenbahnunternehmens umgehend in Verbindung zu treten. Es ist jede weitere Zentralisierung der Betriebsverwaltung nach Berlin einzustellen. Die Zweigstellen des Reichsverkehrsministeriums müssen bis zur Schaffung einer grundlegenden Neuorganisation belassen werden. Eine grundlegende Neuorganisation ist sofort in Angriff zu nehmen. Zu einer weitgehenden Dezentralisation und Wiederherstellung des wirtschaftlichen und technischen Wettbewerbes sind umgehend die zu bildenden Gruppenverwaltungen mit der Betriebsverwaltung zu betrauen. Der Betriebsverwaltung ist nach Artikel 92 der Reichsverfassung weitgehende finanzielle Selbständigkeit unter Entpolitisierung des Verwaltungsapparates einzuräumen.

— **Durchgehender Güterverkehr nach Holland, Belgien, Frankreich und Luxemburg.** Die Handelskammer Berlin weist die beteiligten Kreise darauf hin, daß die Vorschrift, nach der Gütersendungen nach Belgien, Frankreich und Luxemburg im besetzten Gebiet mit neuen Frachtbriefen aufgeliefert werden müssen, mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. aufgehoben worden ist und alle Sendungen ohne Rücksicht darauf, daß durchgerechnete Tarife nicht bestehen, mit direkt auf die französische usw. Empfangsstation lautenden Frachtbriefen aufgeliefert werden können, wodurch sich noch Frachtvorteile ergeben. Für den Verkehr mit Holland hat dieser Zustand schon immer bestanden. Im Interesse einer glatten Abwickelung des Verkehrs empfiehlt die Handelskammer, Neuaufgaben von Sendungen im besetzten Gebiet nach Möglichkeit zu vermeiden, da sich infolge dieses Verfahrens Verkehrsschwierigkeiten, besonders Wagenansammlungen, Überfüllung der Güterböden usw. gezeigt haben.

— **Die Verkehrsnot im Ruhrgebiet.** Aus Essen wird in der „D. Allg. Ztg.“ vom 2. d. M. berichtet: Die stark geminderte Aufnahmefähigkeit der Wasserstraßen beeinträchtigte weiterhin die Verkehrs- und Betriebslage der Eisenbahn. Auch die Anordnung einer völligen Sperre für andere als Kohlen- und Lebensmitteltransporte hat nur eine geringe Besserung zur Folge gehabt. Immerhin konnte in den letzten Tagen die Sperre etwas gemildert werden. Eine wesentliche Besserung der Verhältnisse kann naturgemäß erst eintreten, wenn der Rheinwasserstand sich beträchlich hebt. Unter den geschilderten Umständen erfuhr leider auch die Förderung eine wenn auch nur geringe Einbuße. Die Haldenbestände nahmen von 330 639 t auf 415 429 t am 27. November zu. Die Wagengestellung betrug arbeitstäglich 20 417 (20 152) Wagen, die Fehlzahl 5468 (4922) Wagen. Die Umschlagsleistung in den Duisburg-Ruhrorter Häfen überstieg mit 18 005 die vorwöchige Leistung arbeitstäglich um 700 t. Der Brennstoffumschlag in den Kanalzechenhäfen erreichte im Durchschnitt 18 923 (14 733) t.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Preußen-Hessen, sind zu Regierungsbaumeistern ernannt: die Regierungsbauführer des Eisenbahn- und Straßenbaufaches Julius Neußer aus Wiesbaden und Otto Zeininger aus Saargemünd. — Der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Rudolf Geisler, Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts in Crefeld, ist gestorben.

Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Bayern, sind in planmäßiger Weise berufen: der Vorstand der Betriebsinspektion Ansbach Direktionsrat Wilhelm Puchta in gleicher Diensteseigenschaft an die Eisenbahndirektion Ludwigshafen (Rhein) und der Eisenbahnassessor der Eisenbahndirektion Nürnberg Friedrich Grunwald in gleicher Diensteseigenschaft an die Bauinspektion II Kaiserslautern. — Dem Eisenbahnassessor der Eisenbahndirektion Ludwigshafen (Rhein) Ludwig Thurn ist die erbetene Entlassung aus dem Eisenbahndienst bewilligt.

Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Sachsen, ist der Regierungsassessor bei der Betriebsdirektion Leipzig I Dr. jur. Fuchs zum Regierungsamtmann ernannt.

Der Ministerialdirigent im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Wirklicher Geheimer Oberbaurat Dr.-Ing. Wittfeld ist unter Bewilligung des gesetzlichen Ruhegehalts aus dem Staatsdienste ausgeschieden.

Österreich.

— **Die wirtschaftlichen Verhandlungen zwischen Österreich und Ungarn.** Die in jüngster Zeit eingeleiteten Besprechungen zwischen den Vertretern der österreichischen und ungarischen Regierung sind zunächst abgeschlossen. Beide Regierungen sind über eine die Regelung der gegenseitigen Handels- und

Verkehrsbeziehungen betreffende Verhandlungsordnung einig geworden, die die Grundlage für weitere Besprechungen bilden wird. Die Besprechungen über die eisenbahnpolitischen Fragen haben am 4. d. M. begonnen, über die handelspolitischen werden sie am 9. d. M. in Wien beginnen.

Die leitenden Persönlichkeiten in Ungarn erkennen die Notwendigkeit der Wiederaufrichtung des Verkehrs mit den Nachbarländern an, erklären jedoch, unter einem drückenden Mangel an Kohle und Fahrbetriebsmitteln zu leiden. Man erwartet, daß es der gemeinsamen Arbeit der österreichischen und ungarischen Staatseisenbahnverwaltung gelingen wird, vielleicht doch eine Besserung herbeizuführen. Hinsichtlich des Durchgangsverkehres sind die unter gewöhnlichen Verhältnissen erforderlichen Vereinbarungen schon früher getroffen worden, aber ihre Durchführung hängt eben an betriebsdienstlichen Schwierigkeiten, und neben den Vereinbarungen mit Ungarn über handelspolitische, wirtschaftliche und Verkehrsfragen besteht auch die zwingende Notwendigkeit, die Schwierigkeiten zu beseitigen, die sich im Transport zwischen Österreich und Rumänien über Ungarn ergeben haben. Die Ungarn haben ganz dasselbe Interesse an dem Durchgangsverkehr über Österreich nach Deutschland, der Schweiz und Italien, wie umgekehrt. Was heute für einen Verkehr über Ungarn verabredet wird, kann morgen oder in einigen Tagen für einen anderen Verkehr erforderlich sein. Die Vorteile, die jedes der beiden Länder dem anderen zu bieten hat, ergeben gegenüber den Opfern ein vollkommenes Gleichgewicht. Auf diesem Gebiete kann jeder so viel geben, wie er von dem andern verlangt. In betriebsdienstlicher Hinsicht ist insbesondere die möglichste Wiederherstellung der Freizügigkeit des Wagenparks notwendig. Die Sachlage ist an den verschiedenen Grenzen ungleichartig. Zwischen Rumänien und Ungarn wird an der Grenze Wagen um Wagen getauscht, was betriebsdienstlich ein schwerer Nachteil ist. Gerade Streitigkeiten dieser Art haben wiederholt zu einer vollständigen Sperre des Verkehrs zwischen der Tschecho-Slowakei und Polen geführt. Der alte Wagenpark wird bekanntlich unter Leitung der Wagenkommission aufgeteilt, die Arbeiten schreiten fort. Nichtsdestoweniger dürften angesichts der großen Zahl der in Betracht kommenden Fahrbetriebsmittel noch viele Monate bis zum Abschluß dieser Aufteilung vergehen. So lange kann nicht gewartet werden, und man muß trachten, jetzt schon den in den einzelnen Ländern zerstreuten Wagenpark möglichst rasch in Umlauf zu bringen. Vielleicht gelingt es Österreich und Ungarn, durch zweckmäßige Vereinbarung auch die anderen Nachbarstaaten zu ähnlichen Abmachungen zu bewegen.

— **Übernahme der Unternehmungen der Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft in den Betrieb der österreichischen Staatsbahnverwaltung.** Auf Grund der mit der Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft am 24. November d. J. getroffenen Vereinbarung hat die österreichische Staatsbahnverwaltung am 1. Dezember d. J. den Betrieb sämtlicher Unternehmungen der genannten Gesellschaft mit Ausnahme des Hotels auf dem Schafberg übernommen.

Die unmittelbare Leitung des Betriebes und die damit zusammenhängenden Geschäfte der Salzkammergut-Lokalbahn (mit Ausnahme der von der Aktiengesellschaft weiterhin selbst zu besorgenden gesellschaftlichen Angelegenheiten und Geschäfte) hat vom Tage der Übernahme dieser Lokalbahn in den Staatsbetrieb vorläufig — und zwar bis zu der ehestens zu vollziehenden Angleichung des Dienstbetriebes auf dieser Bahn an den der österreichischen Staatsbahnen — die bestehende Direktion der Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft in Unterordnung unter die Staatsbahndirektion Linz unter der Bezeichnung „Betriebsleitung Salzburg der österreichischen Staatsbahnen" nach den bei der zu übernehmenden Bahn gegenwärtig in Geltung stehenden Dienstvorschriften weiterzuführen. In allen Fällen, in denen der Direktor der Salzkammergut-Lokalbahn bisher an den Verwaltungsrat dieser Bahngesellschaft Bericht zu erstatten hatte oder an dessen Genehmigung gebunden war, hat vom Betriebsleiter die Berichterstattung an die Staatsbahndirektion Linz stattzufinden. Außerdem wird dem Staatsbahndirektor in Linz und dessen beiden Stellvertretern auch bezüglich jener Geschäfte des eigentlichen Betriebsdienstes und der Erhaltung der Bahn, bezüglich deren der Direktor bisher ganz unabhängig von der Betriebsunternehmung vorzugehen berechtigt war, ein persönliches oberes Überwachungs- und Aufsichtsrecht eingeräumt. Alle Berichte der Stationen der Salzkammergut-Lokalbahn an die Staatsbahndirektion Linz sowie alle Dienstanweisungen der letzteren an die Stationen haben im Wege der Betriebsleitung zu gehen. Der Betriebsleiter ist ermächtigt, Parteieingaben in Angelegenheiten der Salzkammergut-Lokalbahn entgegenzunehmen und erforderlichenfalls begutachtet an die Staatsbahndirektion Linz weiterzuleiten.

Die Staatsbahndirektion Linz ist verpflichtet, über die ihr von der Betriebsleitung Salzburg vorgelegten Berichte in allen zum vorbehaltenen Wirkungskreise des Bundesministeriums für Verkehrswesen gehörenden Angelegenheiten, sowie auch in sonstigen Angelegenheiten der zu übernehmenden Bahn von grundsätzlicher oder größerer finanzieller Bedeutung, somit insbesondere auch bezüglich aller Personalverschiebungen oder etwa beabsichtigter Änderungen im Bahnbestande der Salzkammergut-Lokalbahn die Entscheidung des Bundesministeriums für Verkehrswesen einzuholen, sonst aber diese im eigenen Wirkungskreise zu treffen. Der Vorstand der Betriebsleitung Salzburg ist endlich berechtigt, bei Gefahr im Verzuge auch über seinen Wirkungskreis hinaus alles Erforderliche gegen sofortige Einholung der nachträglichen Gutheißung der Staatsbahndirektion Linz unter seiner persönlichen Verantwortung zu veranlassen.

Das gesamte Personal der Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft wird — mit Ausnahme des Direktors — von der Staatseisenbahnverwaltung unter Wahrung seiner erworbenen Rechte und Pflichten übernommen. Demnach bleibt für dieses Personal bis auf weiteres die mit Erlaß des bestandenen Eisenbahnministeriums vom 28. Dezember 1911 genehmigte Dienstordnung für das Personal der Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft mit der Maßgabe in Geltung, daß die Disziplinarkommission aus dem Betriebsleiter als Vorsitzendem, aus einem von der Staatsbahndirektion Linz aus den Bediensteten der Salzkammergut-Lokalbahn bestellten Mitgliede und einem Vertrauensmanne des Beschuldigten, den die Staatsbahndirektion Linz aus drei vom Beschuldigten vorgeschlagenen Bediensteten wählt, zu bestehen und daß über Berufungen gegen die Disziplinarstrafen der Disziplinarhof beim Bundesministerium für Verkehrswesen zu entscheiden hat. Die bisher der Direktion oder dem Verwaltungsrate hinsichtlich des Personals zustehenden Befugnisse gehen auf die Staatseisenbahnverwaltung über.

— **Änderung der Fundvorschriften.** In Anbetracht der gegenwärtigen wirtschaftlichen Verhältnisse werden die Bestimmungen über die Behandlung von Fundgegenständen zum Nutzen der Bediensteten dahin abgeändert, daß die Staatseisenbahnverwaltung die ihr am Fundgegenstande, am Erlöse dafür oder am Finderlohne zustehenden Rechte und Vorteile den Bediensteten überläßt, so daß diesen bei entsprechendem Sachverhalt in Zukunft — auch bei den noch von früher her auszutragenden Fällen — je nach den Umständen der volle Finderlohn, die ganze Fundsache oder der ganze Erlös dafür nach Abzug oder Entrichtung der auf den Fundgegenständen haftenden Auslagen und einer entsprechenden Gebühr für die Behandlung des Fundgegenstandes auszufolgen ist. Zur Begründung dieser Ansprüche der Bediensteten muß jedoch die Voraussetzung des rechtlichen Tatbestandes eines Verlustes und eines Fundes voll gegeben sein; daher gebührt z. B. einem Schaffner, der beim pflichtgemäßen Nachsehen in den Wagen dort vergessene Gegenstände findet, kein Finderlohn.

— **Tagung der Internationalen Donaukommission in Wien.** Am 29. November d. J. ist die Internationale Donaukommission in Wien zu einer Tagung zusammengetreten. Die Tagung dürfte bis Mitte Dezember dauern. In der Kommission sind zehn Staaten vertreten: Deutschland (Bayern und Württemberg), Österreich, Bulgarien und Frankreich, Großbritannien, Ungarn, Italien, Rumänien, Südslawien und die Tschecho-Slowakei.

Ungarn.

— **Die Verkehrsfrage in der Nationalversammlung.** In der Nationalversammlung brachte der Abgeordnete Attila Orbók die Verkehrsfrage nach der Ratifizierung des Friedensvertrags zur Sprache. Die Bestimmungen seien nach den Ausführungen des Redners derart unmöglich, daß sich der Vertrag als undurchführbar erweisen werde. Es sei jedoch zu erhoffen, daß die wirtschaftlichen Bestimmungen des Vertrags nicht so streng durchgeführt würden, wie der Buchstabe des Vertrags es vorsähe. Besonders schwer seien die Bestimmungen, die sich auf die Verkehrsmittel beziehen. Sie seien durchaus undurchführbar, zumal die Rumänen Ungarn einen Fahrpark im Werte von 2 Milliarden Kronen geraubt hätten. Bei einer weiteren Verminderung der Verkehrsmittel würde in Ungarn jeglicher Verkehr aufhören. Obwohl die Rumänen es verschwiegen hätten, sei dennoch das Geheimnis gelüftet worden, daß die Entente Rumänien aufgefordert habe 14 000 Wagen an Ungarn zurückzugeben. Bisher sei aber in dieser Hinsicht nichts geschehen.

Im weiteren Verlauf seiner Rede wies Orbók darauf hin, daß die Serben viele Jahre vom Adriatischen Meere abge-

schlossen und daher gezwungen worden seien, ihren Außenhandel über Saloniki abzuwickeln. Ihre Beschwerden, daß Ungarn sie vom Meere abgeschlossen habe, habe die Entente veranlaßt, in den Krieg einzugreifen. Die Entente brüste sich stets damit, den kleinen Staaten Schutz zu gewähren. Wenn dies zuträfe, müßte sie jetzt auch Ungarn in Schutz nehmen und veranlassen, daß die Rumänen, Südslawen und Tschechen wenigstens einen Teil der Ungarn geraubten Verkehrsmittel zurückgeben. Sonst könne sich Ungarn nicht in den internationalen Verkehr einfügen und sei außerstande, an dem wirtschaftlichen Wiederaufbau Europas mitzuwirken. Es liege daher im eigenen Interesse der Entente, die wirtschaftlichen Bestimmungen des Friedensvertrages einer Überprüfung zu unterziehen. Aus denselben Gründen müßte auch wenigstens ein Teil der Handelsflotte zurückgegeben werden, um so mehr, als Amerika auf das Recht, an dem Schiffspark der besiegten europäischen Staaten teilzunehmen, bereits verzichtet habe. Auch England hege den Wunsch, einen Teil des deutschen Schiffsparkes an Deutschland zurückzustellen. Die Franzosen hätten ohnehin um 150 000 t Schiffsraum mehr erhalten, als sie im Kriege verloren hätten, während Italien den größten Teil der österreichisch-ungarischen Handelsflotte, demnach zweimal so viel erhalten habe, als es im Kriege verlor. Nur zwei Schiffsunternehmungen, die Atlantica und die Levante, seien Ungarn verblieben. Da ohne diese beiden Unternehmungen die elementarsten Bedingungen des ungarischen Wirtschaftslebens zugrunde gehen müßten, sei es unmöglich, Ungarn dieser verbliebenen beiden Schiffsunternehmungen zu berauben. Ungarn könne, obwohl es infolge des Verlustes von Fiume über keinen einzigen Hafen mehr verfüge, auf die Schiffahrt nicht verzichten. Auf Fiume werde Ungarn niemals verzichten, in dessen Hafen es einen großen Teil seines Nationalvermögens angelegt habe.

Redner gab seiner Hoffnung Ausdruck, daß die Regierung die nötigen Schritte zur Zurückgewinnung der geraubten Verkehrsmittel einleiten werde. England werde seines Erachtens dem Wunsche hinsichtlich der Zurückgabe eines Teils der durch die Siegerstaaten beschlagnahmten Verkehrsmittel Verständnis entgegenbringen, denn nur auf solche Weise sei die Möglichkeit geboten, Ungarn wieder ins Wirtschaftsleben Europas als friedlichen Staat einschalten zu können.

— **Die Frage der elektrischen Eisenbahnen** (vgl. Nr. 87 S. 955 d. Ztg.). Bekanntlich befaßt sich die Budapester Straßenbahngesellschaft damit, die Verwaltung der elektrischen Bahnen abermals zu übernehmen. Die Vorschläge wurden von der Gesellschaft dem Handelsminister schon vor Jahresfrist gemacht. Derzeit liegt dem Magistrat ein vom Direktionspräsidenten Geheimrat Leo Lánczy und dem Direktor der Straßenbahn Ministerialrat Halász unterfertigter Vorschlag vor, der die Bedingungen enthält, unter welchen die Gesellschaft geneigt wäre, in das ihr widerrechtlich entzogene Eigentumsrecht der Bahn mit sämtlichen Lasten und Verpflichtungen zurückzutreten. Die Grundlage für die Verhandlungen bildet der Vorschlag, daß die beiden Straßenbahnen vereint bleiben und die Vizinalbahnen in den Geschäftskreis der Straßenbahnen hineingezogen werde. Demgemäß erhielte die Hauptstadt statt der prozentualen Beteiligung an den Einnahmen der Bahnen einen festen Betrag von 5 Millionen Kronen jährlich; sollte aber der Reingewinn 10 % übersteigen, so würde der festgesetzte Betrag entsprechend erhöht. In diesem Falle würden der Hauptstadt 25 % des Mehrreingewinns überlassen. Ihr stände auch das Recht zu, den Betrag von 5 Millionen Kronen auf eine ihr beliebige Zeit im voraus zu verwerten. Über die Fahrpreise sollen in der Konzessionsurkunde Verfügungen getroffen werden. Ferner wurde der Vorschlag gemacht, daß in Zukunft über Tariffragen ausschließlich der Handelsminister und nicht — wie bisher — die Hauptstadt entscheide. Die jetzigen Fahrpreise sollen sowohl auf den Vizinalbahnen, wie auch auf der Straßenbahn gelten, jedoch müßte der nach 8 Uhr abends mit 4 Kronen festgesetzte Fahrpreis abgeschafft werden. Im Zusammenhange damit wurde die Einstellung des zweimaligen Umsteigens gefordert. Ferner sollen die vor 8 Uhr früh lösbaren Hin- und Rückfahrkarten abgeschafft und an deren Stelle nur an Wochentagen gültige Abonnementskarten ausgegeben werden. Sollten auf die Aktien mindestens 10 % Dividende bezahlt werden, so kann eine Tarifrevision platzgreifen. Die Konzession wird für 90 Jahre gefordert. Gleichzeitig mit der Ablösung oder der vertragsmäßigen Übergabe der Straßenbahn an die Hauptstadt soll auch die Übernahme der Vizinalbahnen stattfinden. Die Ablösung kann vom Jahre 1930 angefangen mit zweijähriger Kündigung erfolgen. Außerdem beansprucht die Gesellschaft eine Konzession für den Autobusverkehr auf vier Linien, auf denen der elektrische Betrieb nicht eingeführt ist. Schließlich weist der Vorschlag auf Verpflichtung zum Bau neuer Linien hin.

Uebrige europäische Länder.

— **Eintritt Norwegens in das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.** Mit Entscheidung vom 20. November 1920 hat der schweizerische Bundesrat auf Grund des in der Zusatzerklärung vom 20. September 1893 zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vorgeschriebenen Verfahrens die Aufnahme des Königreichs Norwegen in den Verband des Internationalen Übereinkommens erklärt. Den zum Verband gehörenden Staaten ist durch Note vom gleichen 20. November 1920 davon Kenntnis gegeben worden. Der Beitritt Norwegens zum Verband wird einen Monat nach diesem Tage rechtskräftig, d. h. am 21. Dezember 1920, und schließt ohne weiteres die Annahme aller Bestimmungen des Übereinkommens in sich.

— **Unveränderte Streiklage in Norwegen.** Wie die „Berlingske Tidende“ meldet, ist die Lage des Anfang Dezember ausgebrochenen Eisenbahnerstreiks (vgl. Nr. 87, S. 955 d. Ztg.) in Norwegen unverändert. Das Ergebnis der Beratungen der Führer der Gewerkschaften sollte am Freitag veröffentlicht werden. Bisher ist die Zufuhr von Lebensmitteln nach Kristiania ungefähr normal. Der Verkehr wird überall in befriedigender Weise durch Automobile aufrechterhalten. Die Zahl der verkehrenden Eisenbahnzüge mehrt sich täglich. Diese werden von höheren Eisenbahnbeamten geführt.

— **Betriebsergebnisse der schwedischen Staatsbahnen.** Der nunmehr vorliegende Septemberbericht der schwedischen Staatsbahnen weist in Einnahmen 27,9 Millionen und in Ausgaben 27,4 Millionen Kronen aus, also einen kleinen Überschuß. Abgesehen von dem Lapplanderzverkehr, der aus besonderen Gründen mit Verlust abschließt, kann berechnet werden, daß der übrige Verkehr auf den Staatsbahnen für September einen Überschuß von 0,7 Millionen und für Januar-September von 29,7 Millionen Kronen ausweist. Über die mit Verlust arbeitenden schwedischen Erzbahnen haben wir schon in Nr. 77, S. 838 berichtet. Die Eisenbahndirektion hat neuerdings die Luossavara-Kirunavara A. B. auf eine Zahlung von zweieinhalb Millionen Kronen für Fehlbeträge, welche auf den Eisenbahnstrecken Gällivara-Riksgränsen und Gällivara (Malmberget)-Svartö entstanden, verklagt. Seitdem die vorige Klage auf über 11 Millionen erhoben wurde, hat sich nämlich herausgestellt, daß der wirkliche Verlust 13,5 Millionen erreicht. Dr. S.

— **Nachrichten aus Portugal.** Durch ein Dekret der portugiesischen Regierung ist bei dem Verwaltungsrat der Eisenbahnen eine „Kommission für Einführung von Verbesserungen“ gebildet worden. Als Grund dafür werden u. a. angegeben die Notwendigkeit, die Interessen der Staatseisenbahnen mit denen des Publikums und des Personals in Einklang zu bringen, der Umstand, daß es den staatlichen Angestellten verboten ist, sich gewerkschaftlich zusammenzuschließen, und die Erwartung, daß diese Einrichtung eine ruhige Abwickelung des Eisenbahnbetriebes gewährleisten wird. Die Kommission hat die Aufgabe, Mittel und Wege zu finden, die zur Verbesserung des Eisenbahnwesens und zur Verbesserung der Lebensbedingungen des Personals führen können. Sie soll sich aus 13 Mitgliedern zusammensetzen, und zwar aus je 4 Vertretern der Eisenbahnen, des Personals, des Publikums und einem Sekretär ohne Stimmrecht. Eine Erhöhung der Gehälter der Eisenbahnangestellten darf nur mit vorheriger Zustimmung dieser Kommission mit einer Mehrheit von 7 Stimmen, unter denen mindestens 1 Vertreter des Publikums sein muß, vorgenommen werden. Eine Veränderung im Verkehr und Betrieb darf nur mit vorheriger Zustimmung dieser Kommission mit einer Mehrheit von sieben Stimmen, unter denen mindestens 1 Vertreter des Personals sein muß, angeordnet werden. Die 4 Vertreter der Eisenbahnen sind ein Sprecher des Verwaltungsrates, die beiden Direktoren und ein technischer Beirat. Die Organisationen der Angestellten wählen in jeder Direktion je einen Vertrauensmann. Die Vertrauensmänner wählen sodann aus ihrer Mitte die vier Vertreter des Personals in die Kommission. Die Vertreter des Publikums werden von den Verbänden der Landwirtschaft, Handel, Industrie und den Stadtkammern von Porto und Lissabon gewählt.

— **Kampfansage der britischen Eisenbahner.** Telegraaf meldet aus London, daß dort in der Memorial Hall am 29. November die Eröffnung der vom Internationalen Transportarbeiterverband veranstalteten internationalen Eisenbahnerkonferenz stattfand. Vertreten waren 1 357 000 Eisenbahner aus Deutschland, Holland, Schweden, Dänemark, Frankreich, Luxemburg, Österreich, England und Belgien. Der Führer der englischen Eisenbahner Thomas erklärte in einer Rede, der

Krieg habe das Ergebnis gezeitigt, daß die Arbeiterklassen aller Länder sich nicht mehr ausbeuten lassen wollen. Jetzt wo der Krieg vorbei sei, fühlten die Arbeiter, daß zuerst die geschlagenen Wunden geheilt und die Arbeiter miteinander versöhnt werden müssen. Hätten sie einander früher begriffen, dann würden die Ereignisse der letzten Jahre vielleicht vermieden worden sein. Das Ende des Kampfes sei jedoch noch nicht erreicht. Thomas erklärte, er glaube, in England sei in den kommenden Monaten ein großer Kampf zu erwarten, und zwar um etwas ganz anderes, als um gewöhnliche Forderungen der Arbeiter. Er sagte, die englischen Arbeiter seien der Ansicht, daß sie nicht länger mehr Lastträger zu sein brauchten, sondern zugleich auch zu einer zweckmäßigeren Verwaltung der Bahn beitragen könnten, und für diese Teilnahme in der Verwaltung werde der kommende Kampf eingeleitet werden. Die Eisenbahnerkonferenz nahm eine Entschließung an, in der die allgemeine Einführung des Achtstundentages für das Eisenbahnpersonal begrüßt wird, und die Genossen aller Länder, in denen man diesen Grundsatz umstoßen will, aufgefordert werden, ihre wirtschaftliche Macht dagegen anzuwenden.

Fremde Erdteile.

— **Der Verkehr auf dem Panamakanal.** Der Panamakanal scheint sich in seiner Bedeutung für den Weltverkehr durchzusetzen, denn sein Verkehr hat von Jahr zu Jahr zugenommen. Hat zu dem Anwachsen des Verkehrs im Jahre 1919/20 auch die Beendigung des Krieges ein gut Teil beigetragen, so hat doch auch sicher die Tatsache mitgewirkt, daß der Verkehr sich mehr und mehr an die neue Straße gewöhnt. Ehe eine solche Gewöhnung eintritt, ehe sich der Reeder und der Schiffsführer mit ihren am Hergebrachten hängenden Gewohnheiten dazu entschließen, gewohnte Wege aufzugeben und an deren Stelle neue zu setzen, selbst wenn letztere Vorzüge bieten, dauert es bekanntlich geraume Zeit. Aber dieser Übergangszustand scheint für den Panamakanal jetzt zu Ende zu gehen. In dem Jahre vom 1. Juli 1919 bis 30. Juni 1920 haben 2478 Handelsschiffe den Kanal durchfahren; gegenüber 2025 im Betriebsjahr 1918/19, 2130 im Betriebsjahr 1917/18 ist das eine erhebliche Zunahme. Das Jahr 1918/19 brachte also zwar gegenüber dem Vorjahre eine Abnahme um 5 %, die wahrscheinlich auf den tätigen Eintritt der Vereinigten Staaten in den Krieg zurückzuführen ist, während die Zahl der Schiffe für 1919/20 gegen das Vorjahr eine Zunahme um 22 %, gegen 1917/18 immer noch um 16 % bedeutet. Im Kalenderjahre 1919 befuhren 2134 Handelsschiffe den Kanal. Nach den Schiffsvermessungsvorschriften des Panamakanals berechnet hatten die Schiffe, die im Betriebsjahr 1919/20 den Kanal benutzten, einen Inhalt von 8 545 653 t gegenüber 6 131 575 t (+ 39 bis 40 %). Da die Zunahme des Tonnengehalts die Zunahme der Schiffszahl überwiegt, müssen also größere Handelsschiffe den Kanal benutzt haben. Außer jenen führt die Statistik noch 266 Schiffe an, die im Dienste der Regierung der Vereinigten Staaten den Kanal durchfahren, also keine Kanalgebühren gezahlt haben. Die Betriebseinnahmen haben die Ausgaben erheblich übertroffen; erstere betrugen nach einem vorläufigen Abschluß 8,8 Millionen Dollars, letztere 6,65 Millionen. Dabei ist allerdings die Verzinsung des Anlagekapitals nicht berücksichtigt, und es sind auch keine Abschreibungen gemacht worden. Die höchste Einnahme hatte aber das Jahr 1917/18 mit 6,4 Millionen Dollars aufzuweisen, wobei allerdings nur annähernd 0,5 Millionen Überschuß erzielt worden war. Sowohl die Benutzung als auch die Finanzen des Panamakanals sind also in günstiger Entwickelung begriffen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Badischer Gütertarif. Wechselgüter- und Tiertarife.

Die am 22. X. 20 bekanntgegebene Errichtung einer besonderen Tarifstation Kehl Hafen auf 1. Dezember 1920 findet außer im Verkehr mit Frankreich vorläufig mit Rücksicht auf bestehende Schwierigkeiten nicht statt. Dagegen wird mit Wirkung vom 1. Januar 1921 der Entfernungszuschlag von 2 km für Kehl Hafen außer im Verkehr mit Frankreich auch beim Kehler Ortsverkehr berechnet. (1169)

Karlsruhe, den 30. November 1920.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif. Teil II, Heft A, Gemeinsames Heft.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1921 wird im Abschnitt „H. Übergangstarif für den Verkehr mit Kleinbahnen“ auf Seite 38 bei der Kleinbahn Bergwitz-Kamberg der Zusatz bezüglich der Sendungen der Grube Roberts Hoffnung mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde wie folgt geändert:

„Die Kürzung gilt nicht für die von den Bergwitzer Braunkohlenwerken, Grube Roberts Hoffnung und Brikettfabrik und dem Bagger-Schneider ausgehenden und dorthin eingehenden Sendungen.“

Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, Seite 455). (1168)

Halle (Saale), den 1. Dezember 1920.
Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-bayerischer Gütertarif.

Mit Giltigkeit vom 1. Dezember ist den in der Kilometertafel II aufgeführten Stationen Ahrensburg, Alt Rahlstedt, Bargteheide, Dämischburg, Mölln (Lauenburg), Ratzeburg, Reinfeld (Holst.), Travemünde und Wandsbek das Zeichen „Zu“ zuzusetzen.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen und in der nächsten Nummer des gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeigers. (1173)

Frankfurt (M.), d. 30. November 1920.
Eisenbahndirektion.

Bayerischer Lloyd, Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Winterfahrt- und Winterstandversicherung.

Im Verkehre mit Schiffsstationen unterhalb Baja wird bis auf weiteres weder eine Winterfahrt- noch eine Winterstandversicherung seitens der Gesellschaft übernommen.

Dies trifft auch bei jenen Sendungen zu, die — wenn auch in Winterhäfen oberhalb Baja geborgen — laut Frachtbrief nach Schiffsstationen unterhalb Baja bestimmt sind, mit Ausnahme von Stückgutsendungen nach Belgrad, in welchem Verkehre die tarifmäßige Transportversicherung besteht. (1171)

Regensburg, den 25. November 1920.

Bayerischer Lloyd, Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Gütertarif Teil I, Abteilung B. Änderung der Schiffahrtsgebühren am „Eisernen Tor“.

Die im Abschnitt F, Punkt XX des obenbezeichneten Tarifes bzw. im Kundmachungswege nachrichtlich angegebenen Schiffahrtsgebühren am „Eisernen Tor“ sind zufolge der mit 1. November 1920 eingetretenen Änderung der die Rechnungs-Grundlage für die genannten Gebühren bildenden behördlich vorgeschriebenen Taxen mit Wirksamkeit vom vorbezeichneten Tage (nach Maßgabe des Zeitpunktes der Beförderung durch den regulierten Donauabschnitt) auf 20 Centimes Schweizer Währung, für Sendungen jedoch, die nur durch einen der zwei Teile des regulierten Donauabschnittes befördert worden sind, bzw. befördert werden, auf 10 Centimes Schweizer Währung für 100 kg abgeändert. (1170)

Die Kundmachung (1062) in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 83 vom 17. November 1920 ist demgemäß zu berichtigen.

Regensburg, den 25. November 1920.

2. Verkauf von Altmaterial.

Zum Verkaufe der im diesseitigen Bezirk angesammelten alten Werkstattsstoffe, Abfälle von Leinen, Zeug, Plüsch pp., Glasbrocken, Altgummi, Schmelztiegelabfälle, Kohlenstifte ist für den 10. Dezember 1920, vorm. 11 Uhr, im Empfangsgebäude I. Stock, Zimmer 22, Termin angesetzt. Angebotsbogen nebst Bedingungen können im Pförtnerzimmer des Direktionsgebäudes, I. Eingang, eingesehen oder zum Stückpreise von 6,00 ℳ bei porto- und bestellgeldfreier Bareinsendung der Gebühren von unserm Zentralbüro bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 31. Dezember 1920 einschl. (1172)

Kattowitz, im November 1920.
Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 90 | **Berlin, den 11. Dezember 1920.** | **LX. Jahrgang.**

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen,** beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 20 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 96 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 106 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.


Nahtlos geschweißter
Wellenpanzerschlauch
„Jacobus"
Für
Benzin, Spiritus,
Petroleum, Laugen,
Dampf, Wasser, Preßluft,
Hochdruck
von mehreren 100 Atm.
usw.
D. R. P.
a.
Absolut betriebs- und feuersicher
Unempfindlich gegen hohe Hitzegrade!
Gebrüder Jacob
ZWICKAUER METALLSCHLAUCHFABRIK
Zwickau i. Sa.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 90. | Berlin, den 11. Dezember 1920. | LX. Jahrgang.

Inhalt:

Vorschlag zur Führung von Personaltabellen für Eisenbahndienststellen.

Von Ing. Ludwig Braun, Oberinspektor und Bürovorstand der österreichischen Südbahn, Wien.

Unter den gegenwärtigen Verhältnissen ist es mehr als je notwendig, die Eisenbahndienststellen derart mit Personal zu versorgen, daß sie imstande sind, die ihnen zukommenden Aufgaben ohne dauernde und ungebührliche Überlastung auszuführen. Bei solchen Dienststellen, bei denen zur Bewältigung der verschiedenen Arbeiten eine Durchschnittsfähigkeit ausreicht und ein den Durchschnitt übersteigender Arbeitseifer weder notwendig noch erwünscht ist (Stationen, Heizhäuser, Kontrollrechnungsbüros), ist eine Beurteilung der Sachlage in der Regel einfach, und es kann der Personenbedarf unschwer festgesetzt werden. Wesentlich schwieriger gestaltet sich die Sache bei den Stellen, wo Projektierungen vorgenommen werden und schwierige Konzeptarbeit zu leisten ist. Hier muß ein zur Deckung des Bedarfes bestimmter Beamter sehr sorgfältig ausgewählt werden. Dazu ist es unbedingt notwendig, daß die über das Personal verfügende Dienststelle über die Eignung der Beamten gut unterrichtet und in der Lage ist, zu prüfen, ob und inwieweit die Besetzung einer Dienststelle ausreicht. Heute kommt es nicht selten vor, daß eine Dienststelle in besonderem Ansehen steht, weil ihre Eingaben stets rechtzeitig und durchgearbeitet vorgelegt werden, ohne daß besonders beachtet wird, daß diese Stelle sowohl hinsichtlich der Anzahl, als auch hinsichtlich der Eignung der Beamten derart ausgezeichnet besetzt ist, daß die Arbeit spielend geleistet werden kann. Wenn der Vorstand einer solchen Stelle wegen seiner vermeintlichen besonderen Eignung für einen leitenden Posten ausgewählt wird, muß man zuweilen wahrnehmen, daß sein Ruf ganz und gar unberechtigt war und seine Leistungen unter dem Mittelmaße stehen.

Andererseits kommt es bei ungenügend besetzten Dienststellen mit sehr tüchtigen Vorständen und ebenso fähigem wie fleißigem Personal vor, daß sie wegen ungebührlicher und andauernder Überlastung im Rückstande bleiben muß, ihre Eingabe nicht mit der wünschenswerten Sorgfalt durcharbeiten kann und hierdurch in Verruf kommt. Wird nun der Vorstand einer solchen, bei den vorgesetzten Behörden „schlecht angeschriebenen" Dienststelle anderswohin versetzt, so kann es vorkommen, daß man maßgebenden Orts über seine hervorragenden Leistungen überrascht ist.

Die verfügende Dienststelle muß rasch imstande sein, sich über die Belastung und Besetzung einer Dienststelle ein möglichst vollständiges Bild zu machen. Nachstehend soll ausgeführt werden, wie eine solche Übersicht vorteilhaft zahlenmäßig erlangt werden kann.

Die Beamten mit Hochschul-, Mittelschul- und geringerer Vorbildung sollen allgemein mit A, B und C, die einzelnen Beamten mit A_1, A_2, A_3 . . . B_1, C_1 bezeichnet werden. Die Leistung oder Inanspruchnahme eines Beamten von durchschnittlicher Begabung und Brauchbarkeit soll, wenn die Arbeiten mit normaler Anstrengung, innerhalb der zur Verfügung stehenden Zeit geleistet werden, mit 1 bezeichnet werden. Ein fähigerer Beamter wird daher zeitweilig auch mehr belastet werden können, so daß sein Koeffizient 1 · 2, ja, bei kurzer Dauer, 1 · 3 sein kann. Als Beispiel sollen in der umstehenden Tabelle die Verhältnisse in einem technischen Büro einer Eisenbahnbetriebsdirektion dargestellt werden.

Aus der Tabelle ist ohne Schwierigkeit folgendes zu entnehmen:

1. Beamtenbedarf. Dieser ist derart erstellt, daß bei Urlauben oder Erkrankungen kürzere Zeit hindurch die dem fehlenden Beamten zukommende Arbeit aufgeteilt werden kann, so daß die Stellung eines Ersatzes nicht sofort nötig ist. Demgemäß soll ein Beamter der Gruppe A regelmäßig nur mit 0 · 8 belastet sein.

2. Vorhandene Beamte mit derjenigen Belastung, die ihnen im Hinblick auf ihre Stellung im Büro (Vorstand, Stellvertreter usw.) zukommt. Die weniger fleißigen oder weniger leistungsfähigen Beamten erhalten, ihrer tatsächlichen Belastung entsprechend, einen Koeffizienten unter 1 · 0.

3. Zulässige dauernde Belastung. Aus dieser Spalte ist zu ersehen, ob und in welchem Maße die Koeffizienten der Spalte 2 vergrößert werden könnten. Eine solche

1		2	3	4	5
Beamtenbedarf		Vorhandene Beamte mit derjenigen Belastung, welche ihrer Stellung im Büro (Vorstand, Stellvertreter etc.) zukommt	Zulässige dauernde Belastung	Ausgleich zur Deckung des Bedarfes	Gesamtbelastung der Beamten nach dem Ausgleiche
Vorstand	1 A	1 A_1	1·2 A_1	1 A_1	1·1 A_1
Stellvertreter	1 A	1 A_2	1·2 A_2	1 A_2	1·1 A_2
Beamte mit Hochschulbildung	2·8 A	0·3 A_3	0·3 A_3	0·3 A_3 + 0·1 A_1 + 0·1 A_2 + 0·1 B_1 + 0·1 A_5 + 0·3 A_6	0·3 A_3
		0·7 A_4	0·9 A_4	0·7 A_4 + 0·2 A_5 + 0·1 A_6	0·7 A_4
		0·3 A_5	0·3 A_5	—	0·3 A_5
		0·4 A_6	0·6 A_6	—	0·4 A_6
		0·7 A_7	1·0 A_7	0·7 A_7 + 0·1 A_8	0·7 A_7
		0·1 A_8	0·1 A_8	—	0·1 A_8
Beamte mit Mittelschulbildung	1 B	1 B_1	1·2 B_1	1 B_1	1·1 B_1
Beamte mit geringerer Vorbildung	1 C	1 C_1	1·0 C	1 C_1	1 C
Summa	4·8 A 1 B 1 C	4·5 A 1 B 1 C	5·6 A 1·2 B 1·0 C		4·7 A 1·1 B 1·0 C

Vergrößerung kann bei Kränklichkeit, Unfähigkeit oder Trägheit des betreffenden Beamten unter Umständen nicht erfolgen.

4. Ausgleich zur Deckung des Bedarfes. Der Ausgleich erfolgt nach der geschäftlichen Übung im Büro und nach der Eignung der Beamten. Demgemäß ergibt sich z. B., daß ein Teil der Geschäftsstücke, die vom Beamten A_3 erledigt werden sollten, dem hierfür geeigneten Beamten B_1 übertragen werden muß, obgleich er nur Mittelschulbildung hat. Ferner müßten die Beamten A_1 und B_2 erhöht in Anspruch genommen werden.

5. Gesambelastung der Beamten nach dem Ausgleich. Die Beamten A_1, A_2 und B_1 sind dauernd mit 0·1 überlastet. Die 5 zugeteilten Beamten mit Hochschulbildung, A_3, A_4, A_5, A_6, A_7 und A_8 sind durchschnittlich so wenig leistungsfähig, daß ihre Arbeit von 3 entsprechend brauchbaren Beamten ohne Überlastung geleistet werden könnte. Die Personenzentralstelle muß sich, was immer bei der heutigen Gleichmacherei gegen die Führung von Qualifikationslisten eingewendet werden möge, ein Bild über die Eignung der unterstellten Beamten machen, um gerecht, zweckmäßig und im Interesse des Dienstes verfügen zu können. Richtige Beschlüsse über Personalbesetzungen und Personalverschiebungen werden aber am leichtesten zu fassen sein, wenn die Darstellung der Personalverhältnisse in der gezeigten Weise mit Zahlen erfolgt. Die Feststellung der Koeffizienten kann keine Schwierigkeiten bereiten und wird am zweckmäßigsten durch besonders vertrauenswürdige Beamte der Zentralstelle persönlich erfolgen. Diese Koeffizienten sind naturgemäß in angemessenen Zeiträumen nachzuprüfen, da sich sowohl die Arbeitsmenge als auch die Leistungsfähigkeit ändern.

Beschlüsse der ständigen Tarifkommission.

In der am 15. und 16. September 1920 in Detmold abgehaltenen 123. Sitzung der ständigen Tarifkommission und des ihr beigeordneten Ausschusses der Verkehrsinteressenten sind die folgenden, die Deutschen Eisenbahntarife, Teile I, betreffenden Beschlüsse gefaßt worden:

A. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung A und B.

1. Der Ausschuß der Verkehrsinteressenten hatte beantragt, die alsbaldige Wiedereinführung einer die Lieferfristen regelnden Vorschrift in Erwägung zu ziehen und baldigst in die Wege zu leiten. Zur Begründung wurde angeführt, daß die deutschen Eisenbahnverwaltungen mit Eintritt des Kriegszustandes die Bestimmungen des § 75 der Eisenbahn-Verkehrsordnung über die Lieferfrist bis auf weiteres aufgehoben hätten. Dieser Ausnahmezustand dauere auch jetzt nach Beendigung des Krieges noch fort. Ohne zu verkennen, daß der Mangel an Verkehrsmitteln und an Kohlen den Fortbestand der durch den Krieg hervorgerufenen Maßregel in gewissem Grade rechtfertige, so sei doch anderseits zu bedenken, daß die Interessen der gesamten Bevölkerung den Wiedereintritt einer geregelten Eisenbahnbeförderung wünschenswert machten. Ein Aufschwung unseres Wirtschaftslebens werde erst möglich sein, wenn mit regelmäßiger Lieferung der für Industrie und Landwirtschaft erforderlichen Betriebsstoffe zu rechnen sei. Eine zutreffende Preisberechnung sei nur bei einer gewissen Sicherheit des Liefertermins für die Waren möglich. Außerdem werde die Wiedereinführung von Lieferfristen zweifellos einen Druck auf das im Güterzugdienst beschäftigte Eisenbahnpersonal ausüben. Jedenfalls schädige der jetzige Zustand die Verkehrsinteressen sowohl der schaffenden als auch der zu versorgenden Bevölkerungskreise in ganz erheblichem Maße und sei gegenüber dem anerkannten Bedürfnis gesteigerter Produktion geradezu unhaltbar.

Das mit der Berichterstattung über diesen Antrag betraute Tarifamt München wies demgegenüber darauf hin, daß mit der Wiedereinführung fester Lieferfristen in der Eisenbahn-Verkehrsordnung oder im Tarif der Wiedereintritt einer geregelten Eisenbahnbeförderung und eine regelmäßige Lieferung oder auch nur eine gewisse Sicherheit des Liefertermins

keineswegs gewährleistet würde. Entscheidend sei vielmehr, ob feste Lieferfristen in Wirklichkeit eingehalten werden könnten. Eines Druckes auf die Eisenbahnverwaltung bedürfe es überhaupt nicht. Schon zur Ausnutzung des beschränkten Wagenparks und zur Vermeidung der sich aus Güterstauungen und Betriebsstockungen ergebenden Schwierigkeiten sorge die Eisenbahn für eine den Umständen nach möglichst rasche Beförderung. Die Hebung des deutschen Wirtschaftslebens hänge nicht so sehr von der für den Einzelfall im voraus bestimmbaren Dauer der Eisenbahnbeförderung als von dem Vorhandensein der nötigen Roh- und Betriebsstoffe ab. Gerade der Mangel an diesen Stoffen habe nicht nur zu den ungünstigen Verhältnissen im Eisenbahnbetriebe, sondern auch zur Einstellung und verminderten Leistung vieler wichtiger Privatbetriebe geführt. Deshalb hätten sich auch Handel und Industrie selbst gezwungen gesehen, Bindungen an Lieferfristen u. dgl. nicht mehr zu übernehmen.

Die Einführung fester verlängerter Lieferfristen sei bereits in der 114. Sitzung der ständigen Tarifkommission auf einen Antrag des Tarifamts München erörtert worden. Der Antrag sei aber von der Tarifkommission und vom Ausschuß der Verkehrsinteressenten abgelehnt worden, weil aus dem Fehlen fester Lieferfristen erhebliche Anstände bis dahin nicht erwachsen seien. Außerdem setze die Wiedereinführung fester Lieferfristen annähernd gleiche Verhältnisse im ganzen Gebiet des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I voraus, die damals aber nicht vorgelegen hätten u. a. m. Durch die politischen und sozialen Ereignisse nach Beendigung des Krieges, durch den Verlust zahlreicher Betriebsmittel, durch die Abgabe einer großen Menge, und zwar der besten Stücke, aus den noch vorhandenen Betriebsmitteln an den Feindbund, endlich durch den andauernden Mangel an guten Betriebsstoffen sei der Verkehr auf den deutschen Eisenbahnen in einen viel schlimmeren Zustand als während des Krieges geraten. Ein regelmäßiger Güterverkehr werde ferner durch den Rückgang der Leistungen der Arbeiter, durch die völlige Sonntagsruhe, durch die Arbeitsruhe an den Nachmittagen der Samstage u. dgl. behindert. Zudem träten aus verschiedenen anderen Ursachen bald hier bald dort Güterstauungen und Betriebsstockungen auf. Wenn auch der Verkehr während der diesjährigen Sommermonate verhältnismäßig glatt und ohne allzu große Verzögerungen bewältigt worden sei, so seien doch nach Feststellungen bei bayerischen Güterabfertigungen in der vorletzten Augustwoche die früheren Höchstfristen von etwa 25 % der Eilgutsendungen, 50 % der Frachtstückgutsendungen und etwa 20 % der Frachtgutwagenladungen überschritten worden. Wie sich die Güterbeförderung erst beim Einsetzen eines starken Herbstverkehrs, selbst ohne Rücksicht auf etwaige äußere ungünstige Einflüsse, wie Unruhen, Streiks, Schwierigkeiten in der Kohlenbeschaffung, stellen werde, sei nicht abzusehen. Wollte man trotzdem im augenblicklichen Zeitpunkt der Einführung fester Lieferfristen nähertreten, so müßten diese, um die Eisenbahn vor unverschuldetem Schaden zu bewahren, so hoch bemessen werden, daß sie für das Wirtschaftsleben wertlos wären, oder die knapp bemessenen Lieferfristen müßten ständig durch örtliche oder zeitliche Zuschläge den auftretenden Schwierigkeiten in den Betriebsverhältnissen angepaßt werden. Zu einer Neufestsetzung der Höchstfristen durch die Eisenbahn-Verkehrsordnung fehle bei der jetzigen Unsicherheit der Verkehrsverhältnisse die Grundlage. Da außerdem gleichzeitig mit den Lieferfristen auch eine Reihe von damit zusammenhängenden anderen Bestimmungen geprüft werden müßte, sei es zweckmäßig, die gesamte Frage der Lieferfristen bis nach Wiedereintritt einigermaßen stetiger Betriebs- und Verkehrsverhältnisse zurückzustellen. Auf Grund der Erfahrungen während des stärkeren Herbstverkehrs werde es nächstes Jahr eher möglich sein, eine die Interessen der Verkehrtreibenden wie der Eisenbahn befriedigende Lösung zu finden.

Infolgedessen beschloß die Versammlung, die Prüfung der Wiedereinführung fester Lieferfristen und der damit zusammenhängenden Fragen einem aus 4 Vertretern des Verkehrsausschusses und 5 Verwaltungen der ständigen Tarifkommission bestehenden Unterausschuß zu übertragen. Dieser Unterausschuß soll aber erst zusammentreten, wenn die Erfahrungen des diesjährigen Herbstverkehrs feststehen.

2. Nach der Ausführungsbestimmung II zu § 58 der Eisenbahn-Verkehrsordnung wird das im Frachtbrief angegebene Gewicht als richtig angenommen, wenn die ohne Antrag des Verfügungsberechtigten vorgenommene bahnamtliche Nachwägung von Wagenladungen auf der Gleiswage keine größere Abweichung von dem im Frachtbrief angegebenen Gewicht als 2 % ergibt. Ferner wird nach der Ausführungsbestimmung II zu § 77 der Eisenbahn-Verkehrsordnung das der Frachtberechnung zugrunde gelegte Gewicht als richtig angenommen, wenn die auf Antrag des Absenders oder Empfängers auf der Bestimmungsstation vorgenommene Nachwägung von Wagenladungen auf der Gleiswage keine größere Abweichung von dem der Frachtberechnung zugrunde gelegten Gewicht als 2 % ergibt.

Bei früheren Erörterungen in der ständigen Tarifkommission über die Abrundung des frachtpflichtigen Gewichts der Wagenladungen von 100 zu 100 kg (statt, wie jetzt, 10 zu 10 kg) ist darauf hingewiesen worden, daß die Absender mit Hilfe dieser Ausführungsbestimmungen die neue Frachtberechnungsvorschrift umgehen könnten, wenn sie das Gewicht in den Frachtbriefen selbst angeben und auf 100 kg nach unten abrunden. Es wurde deshalb eine Prüfung für angezeigt gehalten, ob die erwähnten Ausführungsbestimmungen nicht zu beseitigen wären.

In dem ihm dieserhalb übertragenen Bericht kam das Tarifamt München zu dem Antrage, die Ausführungsbestimmung II zu § 58 zu streichen und die Ausführungsbestimmung 2 zu § 77 so zu ändern, daß nur das ermittelte, um 2 % niedrigere Gewicht auf die vorgenommene Frachtberechnung ohne Einfluß sein soll, nicht also auch ein festgestelltes höheres Gewicht. Die ständige Tarifkommission beschloß aber, es beim heutigen Tarifzustande zu belassen, weil sich daraus bisher keine Schwierigkeiten ergeben hätten.

3. Der Tarif enthält bis heute keine genaue Vorschrift über die Bezeichnung der Wagenladungen im Frachtbrief im Gegensatz zum Stückgut. Die Güterabfertigungen sind deshalb sehr oft im Zweifel, ob sie für eine Sendung, die Stückgut- oder die Wagenladungsfracht berechnen sollen. Zur Beseitigung dieses Übelstandes war beantragt, im Tarif eine brauchbare Unterscheidung zwischen Stückgut und Wagenladungen zu bringen. Auf Antrag des Berichterstatters der Tarifkommission, des Vertreters der Eisenbahndirektion Altona, wurde die Lösung dieser besonders schwierigen Frage dem für die Wiedereinführung fester Lieferfristen eingesetzten Unterausschuß — vergleiche oben unter 1 — mit übertragen.

4. § 81 (1) der Eisenbahn-Verkehrsordnung besagt, daß die Bestimmungsstation bei Ablieferungshindernissen oder Verzögerungen in der Abnahme des Gutes den Absender unverzüglich durch die Versandstation von dem Hindernis und seiner Ursache in Kenntnis zu setzen und seine Anweisung einzuholen hat. Der Absender kann jedoch im Frachtbrief vorschreiben, daß er auf seine Kosten auch unmittelbar telegraphisch oder durch die Post benachrichtigt wird. Weiter ist in der Ausführungsbestimmung II (1) zu § 81 bestimmt, daß der Absender die Kosten der Benachrichtigung zu ersetzen hat. Nach dieser Fassung ist unter dem Ersatz der Kosten der Benachrichtigung zweifellos nur der Ersatz der Kosten der unmittelbaren telegraphischen oder postübermittelten Benachrichtigung zu verstehen. Für die Kosten aber, die der Eisenbahn entstehen durch die mit der Behandlung der Unbestellbarkeitsmeldungen verbundene Schreibarbeit, also: für Schreibarbeit auf der Bestimmungs- und Versandstation, für die Beförderung der Meldungen mit den Zügen als Eisenbahndienstschreiben und für ihre Zustellung in die Wohnung des Absenders usw., ist kein Ersatz vorgesehen.

Um diesen offenbaren Mangel zu beseitigen, ist beschlossen worden, den Abschnitt XII des Nebengebührentarifs derart zu ergänzen, daß bei Benachrichtigung des Absenders von Ablieferungshindernissen (Unbestellbarkeitsmeldungen) neben den Post-, Fernsprech- und Telegrammgebühren erhoben werden:

a) bei unmittelbar telegraphischer oder postübermittelter Benachrichtigung des Absenders 2 ℳ,
b) bei Benachrichtigung durch Vermittelung der Versandstation 3 ℳ.

Damit die Eisenbahn ausdrücklich zur Erhebung dieser Gebühren ermächtigt wird, sollen § 81 der Eisenbahn-Verkehrsordnung und die Ausführungsbestimmung II (1) hierzu entsprechend ergänzt werden.

Gleichzeitig wurde diese Gebühr für den Expreßgutverkehr durch Ergänzung der Ausführungsbestimmungen zu § 43 der Eisenbahn-Verkehrsordnung auf 2 ℳ festgesetzt. (Ä.D.)

5. Bei Verlust, Minderung oder Beschädigung von Gütern hat die Eisenbahn nach § 82 (1) der Eisenbahn-Verkehrsordnung den Zustand des Gutes, den Betrag des Schadens und, soweit dies möglich, die Ursache und den Zeitpunkt der Minderung oder Beschädigung ohne Verzug schriftlich festzustellen. Ergibt aber eine auf Veranlassen des Verfügungsberechtigten vorgenommene Untersuchung keine oder nur eine von der Eisenbahn schon anerkannte Minderung oder Beschädigung, so hat der Verfügungsberechtigte nach § 82 (4) der Eisenbahn-Verkehrsordnung die entstandenen Kosten zu tragen. Bei dieser Vorschrift war es den Dienststellen stets zweifelhaft, was sie an entstandenen Kosten anrechnen sollten. Es ist deshalb beschlossen worden, zu § 82 (4) der Eisenbahn-

Verkehrsordnung die Ausführungsbestimmung aufzunehmen: „Die Kosten sind im Nebengebührentarif (Teil I, Abt. B) festgesetzt" und den Nebengebührentarif durch die Bildung eines neuen Abschnitts XV a derart zu ergänzen, daß als Gebühr für nicht begründete Feststellung des Tatbestandes bei Gütern, bei denen keine, oder nur eine von der Eisenbahn schon anerkannte Minderung oder Beschädigung vorliegt, neben den Kosten für Zeugen und Sachverständige für jeden verwendeten Eisenbahnbeamten und jede auch nur angefangene Stunde 6 ℳ erhoben werden. Der Weg zur Untersuchungsstelle und zurück zur Güterabfertigung wird in die beanspruchte Zeit mit eingerechnet. Fahrgelder für Straßenbahn und Eisenbahn werden in tarifmäßiger Höhe besonders berechnet. (Ä. D.)

6. Gelegentlich der in der 122. Sitzung der ständigen Tarifkommission beschlossenen Neuregelung der Eisentarifierung sind die zusammengesetzten Waren: Dynamomaschinen, Elektromotoren, Magnetzünder, Akkumulatoren, eiserne Röhren und Stäbe mit Überzug aus anderem Metall, platierte Eisenbleche und Waren daraus, sowie Wäschemangeln im Spezialtarif I gestrichen und in die Allgemeine Wagenladungsklasse verwiesen worden. Dabei wurde übersehen, die gleiche Maßnahme für die weiteren im Spezialtarif I genannten zusammengesetzten Waren: Kindertrommeln, Papierisolierröhren und gebrauchte unbrauchbare Walzen von Eisen oder Stahl, mit anderen Stoffen überzogen, vorzunehmen. Dieses Versehen ist nunmehr nachgeholt worden. (Ä. D*.)

7. Die ebenfalls in der 122. Sitzung bei „Eisen und Stahl" des Spezialtarifs II beschlossene Ziffer 10: „Schienen, Schwellen und Laschen" ist ergänzt worden durch: „Hakenplatten, Hakenzapfenplatten und Unterlagsplatten. (Ä. D*.)

8. Die Stellen „Kastanien, wilde (Roßkastanien)" im Spezialtarif III und im Verzeichnis II (zuschlagsfrei in bedeckten Wagen zu befördernde Güter) werden ersetzt durch: „Kastanien, wilde (Roßkastanien), auch gedörrt, geschält, entbittert, gemahlen oder geschroten". (Ä. D.)

9. Es ist der deklaratorische Beschluß gefaßt worden, daß Waschberge, d. s. die bei der Kohlenwäsche entstehenden Abfälle, die noch einen Kohlenstoffgehalt von 20—25 % haben und deshalb bei der augenblicklichen Kohlenknappheit zum größten Teil verfeuert werden, tarifarisch als „Steine" des Spezialtarifs III anzusehen sind, nicht etwa als Kohlen.

B. Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I.

1. Um der eingetretenen außerordentlichen Steigerung der Selbstkosten Rechnung zu tragen, sind die Beförderungsgebühren für Sonderzüge (Ausführungsbestimmungen A und B zu § 12 der Eisenbahn-Verkehrsordnung) neu festgesetzt worden. Hier auf die eingetretenen Änderungen näher einzugehen, würde aber zu weit führen. Es muß dieserhalb auf den voraussichtlich zum 1. Februar 1921 neu erscheinenden Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I verwiesen werden.

2. In Nr. 39/1920, Seite 456 dieser Zeitung sind bereits die Beschlüsse des am 14. Januar 1920 zusammengetretenen Unterausschusses zur Überprüfung der Bestimmungen über Fahrpreisermäßigungen mitgeteilt worden. Diese beschäftigten nunmehr die Vollversammlung der ständigen Tarifkommission und sind mit folgenden Ausnahmen gutgeheißen worden:

a) Hinsichtlich der Fahrpreisermäßigung zugunsten der Jugendpflege (Ausführungsbestimmung C VI zu § 12 der Eisenbahn-Verkehrsordnung) hatte der Unterausschuß Aufhebung vorgeschlagen. Auf Grund je eines weiteren Berichts der Eisenbahn-Generaldirektionen Stuttgart und Dresden beschloß aber die ständige Tarifkommission, die Fahrpreißermäßigung beizubehalten. Es sollen nur einige Tarifänderungen vorgenommen werden, denen zufolge die Ermäßigung auf behördlich anerkannte und durch die Eisenbahnverwaltung besonders bekanntgegebene Vereine beschränkt und nur bei einer Ausflugszeit von höchstens drei Tagen gewährt wird. Außerdem soll eine Vorschrift eingeführt werden, wonach die Ermäßigung für die Rückreise mit dem Antrage auf Gewährung der Ermäßigung für die Hinreise zu verbinden ist. Die neu eingebrachten Anträge, die vorgeschriebene Teilnehmerzahl von 10 auf 3 oder 4 Personen herabzusetzen und die Fahrpreisermäßigung auszudehnen auf Einzelreisen der Verbandsleiter, die diese zu Konferenzen und Revisionszwecken im Interesse der Organisation unternehmen, sowie auf Reisen jugendlicher Delegierter zu Verbandssitzungen, die jährlich ein- bis zweimal abgehalten werden, wurden abgelehnt.

b) Die Fahrpreisermäßigung für deutsche Kriegsbeschädigte soll über den Vorschlag des Unterausschusses hinaus insofern erweitert werden, als Kriegsbeschädigte, die nach Art ihrer Verletzung während der Reise sitzen müssen und dies durch einen von der Eisenbahnverwaltung auszustellenden Ausweis nachweisen, in der III. Klasse zum Fahrpreis IV. Klasse, in Schnellzügen außerdem gegen tarifmäßigen Zuschlag, befördert werden. Dagegen wurden die neuerdings eingegangenen Anträge abgelehnt: Gewährung des Militärfahrpreises statt des halben Fahrpreises III. Klasse, Ausdehnung der Vergünstigung auf berufliche Reisen der Kriegsbeschädigten und auf Reisen zu Kur- und Erholungszwecken sowie freie Beförderung von Fahrrädern der Kriegsbeschädigten.

3. Ein Antrag, die jetzt für die III. Klasse zugestandenen Fahrpreisermäßigungen auch bei der Benutzung der IV. Klasse zu gewähren, wurde abgelehnt.

4. Das Tarifamt München hatte die Einführung einer Fahrpreisermäßigung beantragt für Hochschulstudierende, die im besetzten Gebiet wohnen und eine Hochschule im unbesetzten Gebiet besuchen. Sie sollten bei Beginn eines jeden Semesters auf der Fahrt zum Ort der Hochschule und am Schlusse des Semesters auf der Fahrt vom Ort der Hochschule zum Wohnort in der III. Klasse zum halben Preise befördert werden, in Schnellzügen außerdem gegen tarifmäßigen Zuschlag. Der Antrag wurde aber abgelehnt.

5. Ebenfalls abgelehnt wurde ein Antrag, für jede im Zuge ausgestellte Zuschlag- und Fahrkarte eine besondere Gebühr zu erheben.

6. Die Höchsthaftsumme für Aufbewahrungsgepäck beträgt heute nach der Ausführungsbestimmung 1 (8) zu § 39 der Eisenbahn-Verkehrsordnung 100 ℳ. Mit Rücksicht auf die eingetretene Geldentwertung wurde dieser Betrag auf 500 ℳ erhöht.

7. Da die Abhaltung einer Generalkonferenz vorläufig nicht beabsichtigt ist, wurden die sämtlichen, den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr betreffenden, in der 120., 121. und 123. Sitzung gefaßten Beschlüsse für äußerst dringlich erklärt. Die als (Ä. D*.) bezeichneten Beschlüsse sind nach schriftlicher Abstimmung unter den Generalkonferenzverwaltungen zum 1. Dezember 1920 durch Berücksichtigung in dem an diesem Tage neu erschienenen Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B durchgeführt worden. Die Durchführung aller übrigen Beschlüsse, einschließlich der in der 120. und 121. Sitzung für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr gefaßten, erfolgt voraussichtlich zum 1. Februar 1921, falls kein wirksamer Widerspruch erhoben wird. Geisler.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Aufhebung des Markenverfahrens im Wechselverkehre.** Das Markenverfahren wird vom 15. d. M. ab im Wechselverkehre (direkten Verkehre) der deutschen Bahnen aufgehoben. Es sind somit alle Frachtbriefsendungen für diesen Verkehr im Hauptverfahren abzufertigen. Nach Anordnung kann das Markenverfahren im Binnenverkehr jeder Bahn bestehen bleiben. Für den Binnenverkehr der Reichseisenbahnen wird das Markenverfahren nicht aufgehoben. Zur Vermeidung von Fehlabfertigungen ist streng darauf zu halten, daß nur Sendungen im Binnenverkehr im Markenverfahren in der bisherigen Höhe von 18 ℳ abgefertigt werden. Bei allen Sendungen im Binnenverkehr, die über Privatbahnstrecken befördert werden, sind im Markenabgangsbuche in Spalte „Bemerkungen" die Leitungsvorschriften anzugeben. Hierbei genügt der Name der Übergangsstation nach und von der Privatbahn.

— **Annahme der Mittellandkanalvorlage.** Am 4. d. M. erfolgte in der Preußischen Landesversammlung die zweite Beratung der Vorlage, betreffend die Vollendung des Mittellandkanals und die durch sie bedingten Ergänzungsbauten an vorhandenen Wasserstraßen. Die Vorlage wurde in zweiter und sofort auch in dritter Lesung einstimmig angenommen.

Im folgenden geben wir den Wortlaut der am 16. November in Berlin vereinbarten Erklärung der am Mittellandkanal beteiligten Länder wieder:

„Die heute hier vertretenen Regierungen sind der Ansicht, daß es an der Zeit ist, den langjährigen Streit über die Linienführung für die Fortsetzung des Mittellandkanals zu beenden und zu einer Verständigung zu gelangen, damit die Ausführung des Projektes nicht gefährdet wird.

Sachlich ist der Standpunkt der Regierungen, die bisher den Gedanken der Südlinie vertreten haben, unverändert; sie würden auch jetzt (n)och der Südlinie aus den genugsam bekannten Gründen den (V)orzug geben. Indessen ist durch die von der Reichsregierung (in) Wernigerode abgegebenen Erklärungen eine andere Sachlage geschaffen. Das Reich hat erklärt, daß eine von ihm vorzunehmende Durchprüfung der Frage der Linienführung eine wesentliche Verzögerung unvermeidlich mache. Es (ha)t ferner erklärt, daß es nur ein von der Einmütigkeit der (be)teiligten Länder getragenes Projekt derzeit zum Gegenstand (ei)ner Vorlage an die gesetzgebenden Körperschaften des (R)eiches machen könne. Diese hat den Südlinienstaaten die (V)erpflichtung auferlegt, ernstlich zu prüfen, ob ein Ausgleich (de)r widerstreitenden Interessen und eine Verständigung auf (ei)ner für alle beteiligten Länder geeigneten Grundlage mög(li)ch sei. Eine solche Einigung steht in sicherer Aussicht, (w)enn das Reich sich bereit erklärt, unverzüglich den gesetz(g)ebenden Körperschaften eine Vorlage einzubringen, die (f)olgenden Voraussetzungen entspricht:

1. Die Vorlage wird die von dem Kanalausschuß der Preußischen Landesversammlung vorgeschlagene Linienführung mitumfassen.

2. Die Linie zwischen Peine und Öbisfelde wird eine Verdrückung erfahren, die den Stichkanal nach der Stadt Braunschweig tunlichst bis auf 2 km verkürzt.

3. Es wird ein mit 1000-t-Schiff befahrbarer Wasserweg vom Mittellandkanal mit Benutzung der Elbe und Saale bis in die Nähe von Kreypau mit Anschluß nach Leipzig geschaffen.

Ein Stichkanal von Bernburg nach Staßfurt-Leopoldshall ist vorzusehen unter der Voraussetzung, daß sich dieses Unternehmen bei näherer Prüfung als technisch durchführbar und seine Wirtschaftlichkeit sich als nicht ungünstiger als das Gesamtprojekt erweist.

4. Das Reich wird zu den Harztalsperren im Oker-, Ecker- und Bodetal und zu den Saaletalsperren Zuschüsse zu Lasten des Kanalunternehmens gewähren, die die Inangriffnahme der bezeichneten Talsperren als selbständiger Unternehmungen auf wirtschaftlicher Grundlage ermöglichen. Es wird vorbehaltlich näherer Prüfung und weiterer Verhandlung über die Finanzierung der Talsperren angenommen, daß die Gewährung keiner höheren Zuschüsse als 25% der Baukosten bei den Harztalsperren und 20% bei den Saaletalsperren benötigt werden.

5. Bei der Regelung der Garantiefrage ist der Mittellandkanal einschließlich des Wasseranschlusses nach Kreypau-Leipzig bzw. Staßfurt-Leopoldshall als einheitlicher Garantiegegenstand zu behandeln.

6. Die Bauarbeiten an dem geplanten Kanalnetz sind ohne Bevorzugung einzelner Teile unter Berücksichtigung der Erwerbslosenverhältnisse möglichst gleichmäßig in Angriff zu nehmen.

Würde die Reichsregierung auf dieser Grundlage ein einheitliches Projekt des Ausbaues der Wasserstraßen zur Verbindung der Weser und Elbe mit Anschluß des mitteldeutschen Industriegebietes einbringen und bereits im nächsten Etat die zum Beginn der Arbeiten nötigen Mittel anfordern, so würde die einmütige Zustimmung der bei der heutigen Verhandlung vertretenen Regierungen in sicherer Aussicht stehen.

Bei der Abgabe dieser Erklärungen gehen die beteiligten Regierungen davon aus, daß das Reich bereit ist, in den Staatsverträgen wegen des Überganges der Wasserstraßen auf das Reich die Durchführung des Gesamtprojekts sicherzustellen. Es wird weiter vorausgesetzt, daß die Bauausführung die Möglichkeit der Verlängerung des Braunschweiger Stichkanals nach Wolfenbüttel und der Weiterführung der Saalekanalisierung bis zur Unstrutmündung berücksichtigt."

— **Wagenübergang nach Südslawien und Rumänien.** Der Güterwagenverkehr mit Südslawien darf zurzeit nur über die österreichische Südbahn stattfinden, da nur die letztere, nicht aber die österreichische Staatsbahn und die ungarische Staatsbahn die Haftung für die nach Südslawien übergehenden deutschen Wagen übernommen hat. Grenzstation der österreichischen Südbahn gegen Südslawien ist Spielfeld-Straß. Über die Übergangsstationen der österreichischen Staatsbahnen gegen Südslawien St. Paul, Klagenfurt Hbf., Rosenbach und Tarvis dürfen keine deutschen Wagen nach Südslawien austreten. Auch über die Strecken der ungarischen Staatseisenbahnen dürfen vorläufig keine deutschen Wagen nach Südslawien abgerichtet werden.

Der Güterverkehr mit Rumänien ist noch nicht aufgenommen. Für Sendungen nach Rumänien dürfen weder deutsche noch fremde (auch keine österreichischen oder ungarischen) Wagen gestellt werden.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Preußen-Hessen, sind folgende Änderungen eingetreten: Es sind ernannt worden: Zum Oberregierungsbaurat der Regierungs- und Baurat Grunzke in Köln. Zu Eisenbahn-Verkehrsinspektoren: die Eisenbahn-Inspektoren George in Königsberg (Pr.) unter Übertragung der Stellung des Vorstandes des Eisenbahn-Verkehrsamtes 2 daselbst, Oeser unter Versetzung von Altona nach Stargard (Pom.) und Übertragung der Stellung des Vorstandes des Eisenbahn-Verkehrsamtes daselbst und Krauß unter Versetzung von Weimar nach Cüstrin und Übertragung der Stellung des Vorstandes des Eisenbahn-Verkehrsamtes daselbst. — Planmäßige Stellen sind verliehen worden: für Mitglieder der Eisenbahndirektionen dem Regierungs- und Baurat Eifflaender in Cassel; für Vorstände der Eisenbahn-Betriebsämter den Regierungsbaumeistern des Eisenbahnbaufaches Friedrich Müller in Gießen und Grabski in Osnabrück; für Regierungsbaumeister den Regierungsbaumeistern des Eisenbahn- und Straßenbaufaches Pfennings in Köln-Deutz, Hans Busse und Johannes Kuhnke in Berlin. — Der Oberregierungsrat Fritz, bisher in Königsberg (Pr.), ist zur Eisenbahndirektion nach Stettin versetzt. — Der Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbaufaches Friedrich Steinhagen ist bei der Eisenbahndirektion in Hannover zur Beschäftigung im Reichseisenbahndienst einberufen. — Der Geheime Baurat Pustau, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 in Frankfurt (Main), ist gestorben.

Österreich.

— **Kohlenbergbau.** Dem ersten Jahrgang 1920 der „Mitteilungen über den österreichischen Bergbau" ist zu entnehmen, daß auf dem Gebiete des Braunkohlenbergbaues im Jahre 1919 in ganz Österreich 54 Betriebe in Tätigkeit waren, die 15843 Personen beschäftigten, denen 110,35 Mill. Kronen an Löhnen und Gehalt ausbezahlt wurden. Die Jahresförderung an verwertbaren Kohlen in diesen 54 Betrieben bezifferte sich auf 2006773 t, der Gesamtwert dieser Förderung betrug 249 Mill. Kronen. Der Steinkohlenbergbau hatte im Berichtsjahr in ganz Österreich 12 Betriebe aufzuweisen mit 1358 beschäftigten Personen, die an Löhnen und Gehalt 15,98 Mill. Kronen erhielten. Die Jahresförderung an verwertbaren Kohlen betrug im ganzen 90472 t im Gesamtwerte von 23,83 Mill. Kronen.

— **Krankenversicherungsgesetz.** Mit dem 1. Januar 1921 tritt das neue Krankenversicherungsgesetz in Kraft, durch das aktive und pensionierte Staatsbeamte und Diener obligatorisch dahingehend versichert werden, daß ihnen und ihren Familienangehörigen im Falle einer Erkrankung ärztlicher Rat, Arzneien, Prothesen und sogar ein notwendiger Kuraufenthalt unentgeltlich gewährt wird. Bei den ungeheuer erhöhten Ansprüchen der Ärzte und Apotheker bedeutet jede Erkrankung, bei der ärztlicher Rat benötigt wird, einen finanziellen Zusammenbruch für den Betroffenen. Um so wertvoller ist der Inhalt dieses Gesetzes, insbesondere für Beamte mit geringen Bezügen, da diesen die gleichen Rechte wie den höchsten Angestellten bei ungleich geringeren, weil anteilig von den Gesamtbezügen berechneten Beitragsleistungen, gewährt werden. Neu und besonders zu begrüßen ist die Bestimmung, daß jedermann die Wahl des Arztes freisteht und man nicht mehr an bestimmte, vielleicht nicht zusagende Krankenkassenärzte gebunden ist. Da die Staatsbahnen ihre eigene Krankenversicherung eingeführt haben, gelten diese neuen Bestimmungen nicht für ihr Personal, leider aber weder diese noch die ersteren für Altpensionäre der österreichischen Staatsbahnen, die auch in ihren Bezügen den Neupensionären gegenüber arg benachteiligt sind. Allerdings wurden längst Schritte unternommen, um die bestehenden Härten zu mildern, doch ist leider eine Abhilfe noch nicht abzusehen.

Ungarn.

— **Verkehr Österreich-Rumänien durch Ungarn.** Derzeit ist zwischen Ungarn und Rumänien nur der Güterverkehr in Wagenladungen gegen Wagenaustausch über die Stationen Löközháza, Kötegyán und Biharkeresztes zulässig, und zwar derart, daß die Abfertigung bis zu einer der erwähnten Grenzstationen zu erfolgen hat, von wo die Sendungen im Wege einer Mittelsperson mit neuen Frachtbriefen bis zur rumänischen Bestimmungsstation aufzugeben sind. Stückgüter werden derzeit nach Rumänien und umgekehrt nicht befördert. Irgendwelche Beschränkungen hinsichtlich der Anzahl der durchführbaren Transporte bestehen, insofern die angebotenen Transporte von den Rumäniern glatt übernommen werden, gegenwärtig nicht.

Aus vorstehender Mitteilung, die die Verkehrsabteilung der K. ung. Staatsbahnen an den Allg. Tarifanzeiger gerichtet hat, geht hervor, daß der direkte Güterverkehr zwischen Ungarn und Rumänien derzeit noch nicht aufgenommen ist, und daß auch für alle Sendungen, welche von Österreich über Ungarn nach Rumänien aufgegeben werden, die direkte Abfertigung ausgeschlossen, vielmehr Neuaufgabe an der ungarisch-rumänischen Grenzstation erforderlich ist. Übrigens sind bereits seit geraumer Zeit Verhandlungen zwischen der ungarischen und rumänischen Regierung im Gange, welche die Aufnahme des direkten Güterverkehres mit durchgehenden Frachtbriefen über sämtliche ungarisch-rumänische Grenzstationen bezwecken; es steht zu hoffen, daß dieselben in Bälde einen günstigen Erfolg haben und die erwünschte Erleichterung auch für den österreichisch-rumänischen Verkehr bringen werden.

Südslawisches Gebiet.

— **Direkter Wagenverkehr zwischen Südslawien und der Tschechoslowakei.** Der Eisenbahngüterverkehr zwischen Südslawien und der Tschechoslowakei wurde unter der Voraussetzung der Erfüllung der in diesen Staaten für die Ein- und Ausfuhr geltenden Vorschriften freigegeben. Der Güterverkehr erfolgt über Marburg auf Grund des Berner Übereinkommens vom 14. Oktober 1890 mit allen Nachträgen unter gewissen Einschränkungen. Die Fracht von der Abgangsstation bis zur österreichisch-südslawischen Grenzstation, wie auch alle sonstigen aus dem Transport bis zur genannten Grenzstation erwachsenden Gebühren, Zölle und Spesen hat der Absender zu bezahlen. Nachnahmezahlungen jeder Art sind unzulässig. Nachträgliche Verfügungen des Absenders, außer Namhaftmachung eines anderen Empfängers in derselben Bestimmungsstation, sind ausgeschlossen. Die Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung ist unzulässig. Im Frachtbrief muß die Berufung auf das I. Ü. durchgestrichen werden. Alle schriftlichen Mitteilungen im Frachtbrief müssen auch in deutscher Sprache verfaßt sein. Eil- und Frachtgüter werden nur in vollen Wagenladungen von mindestens 5000 kg oder in Sendungen, die den ganzen Wagen ausfüllen, angenommen. Die Fracht und alle sonstigen Gebühren werden nach den lokalen Gütertarifen der beteiligten Eisenbahnen berechnet. Die Eisenbahnverwaltungen der beteiligten Staaten leisten den zu Reklamationen bevollmächtigten Personen in der Valuta des betreffenden Staates Ersatz für Verlust, Beschädigung oder Minderung beim Transporte von auf Grund dieser Konvention abgesendeten Waren.

Niederlande.

— **Dienstverhältnisse des Eisenbahnpersonals.** Mit königl. Erlaß vom 17. Juli 1919 wurde eine Kommission ernannt, um die Dienstverhältnisse des Eisenbahnpersonals aufs neue zu prüfen. Diese Kommission hat ihre Arbeit beendet und ein Gutachten abgegeben, dem wir folgendes entnehmen:

Ein von der Kommission ausgearbeiteter Entwurf zu einem Reglement betreffend die Dienstverhältnisse (R. D. V.) wurde den Fachvereinen des Eisenbahnpersonals zugesandt und ihnen Gelegenheit geboten, dazu Bemerkungen zu machen. Hierauf wurde das dem Gutachten beigefügte R. D. V. endgültig festgestellt. Den bestehenden Einrichtungen der Eisenbahngesellschaften und der Post-, Telegraph- und Telephonverwaltung wurde so viel wie möglich Rechnung getragen. Dienst- und Ruhezeiten sind im R. D. V. nicht festgelegt. Die Kommission meint aber, daß sich eine Beratung betreffend die Ausarbeitung von Dienst- und Ruhevorschriften mit den Fachvereinen empfiehlt. Über Löhne und Prämien spricht die Kommission sich nicht aus, weil diese dem Urteil eines besonderen Lohnrates unterworfen sind. Die Mehrheit der Kommission meint, daß sich die Pensionsbestimmungen des Eisenbahnpersonals an die für die Staatsbeamten bestehenden Vorschriften anlehnen sollten. Einen Übergang der besonderen Krankenkassen der Werkstätten in die Allgemeine Krankenkasse des Eisenbahnpersonals hält die Kommission für erwünscht. Der Mietzins für Dienstwohnungen bleibt auf 10% der Besoldung der Beamten festgesetzt. Bei Versetzungen erhalten verheiratete Beamte und Witwer mit unverheirateten Kindern eine Vergütung in Höhe des 30fachen, und unverheiratete Beamte in Höhe des 7fachen des Höchsttagelohns ihrer Stellung. Bei Erkrankungen bekommt man im ersten Jahr den vollen Lohn, im zweiten und dritten Jahr 70%. Während des zweiten Jahres wird noch ein Zuschlag je nach der Zahl der Dienstjahre gegeben.

Der Entwurf enthält ferner neue Urlaubsbestimmungen. Der Anspruch auf Urlaub schwankt zwischen 14 und 28 Tagen jährlich. Personal, das noch keine vier Monate in Dienst ist, hat keinen Anspruch auf Urlaub. Urlaub ohne Lohn wird gewährt für Erfüllung von Militärpflicht, für die Erfüllung der Mitgliedspflicht bei einer öffentlichen Behörde und für Arbeiten im Interesse eines Fachvereins (nur eine Person auf 250 Mitglieder, höchstens aber 40 für jeden Verein, und jährlich höchstens 30 Tage für jede Person; fünf Personen eines jeden Vereins können aber bis zu 45 Tagen jährlich bekommen). Das Recht zur freien Fahrt wird gewährt, auch in beschränktem Maße an in den Ruhestand versetzte Beamte. Zu den Disziplinarstrafen zählt auch der Ausschluß von der freien Fahrt; dagegen ist die Entziehung von freien Tagen und von Urlaub als Strafe gestrichen. Alle Strafen sind dem Bestraften schriftlich mitzuteilen. Kleine Geldstrafen bis zu ¼ des Tagelohnes werden aufgeschoben, wenn innerhalb der letzten sechs Monate keine Strafe auferlegt wurde; sie werden gestrichen, wenn innerhalb von sechs Monaten nach der Pflichtvernachlässigung keine neue Strafe auferlegt wird. Gegen jede Strafe, ausgenommen eine hinausgeschobene, steht Berufung an ein Schiedsgericht offen. Das Schiedsgericht ist zusammengesetzt aus einem Präsidenten und zwei von den Bestraften und zwei von der Direktion ernannten Mitgliedern. Der Präsident wird der Reihe nach aus zehn jedesmal für zwei Jahre von den Direktionen und den Fachvereinen ernannten Schiedsgerichtspräsidenten entnommen. Wird über diese Ernennung kein Einverständnis erzielt, so werden die an der Zahl 10 fehlenden Präsidenten vom Minister ernannt. Die Beibehaltung des im vorigen Jahre eingeführten Lohnrats wird vorgeschlagen. Die monatlichen Zusammenkünfte der Direktion mit der Oberleitung der Fachvereine werden beibehalten. Die Kommission beantragt, das neue R. D. V. am 1. Januar 1921 in Kraft treten zu lassen.

Über den Entwurf werden jetzt Unterhandlungen zwischen dem Minister und der Direktion der Eisenbahngesellschaften geführt.

— **Beantwortung von Anfragen über Eisenbahnangelegenheiten.** Der Antwort des Ministers van Waterstaat auf bei der Behandlung des Etats in der 2. Kammer schriftlich gestellte Fragen entnehmen wir folgendes: Die Interessengemeinschaft zwischen den beiden großen Eisenbahngesellschaften hat dem Publikum im allgemeinen Vorteile, z. B. bessere Zugverbindungen, gebracht. — Mit dem Allgemeinen Niederländischen Radfahrer-Bund wird zurzeit beraten, auf welche Weise die großen Schwierigkeiten der Beförderung der ungeheuren Mengen Fahrräder, besonders im Sommer, auf der Eisenbahn ohne Einschränkung der Beförderungspflicht beseitigt werden könnten. — Der Gebrauch flüssiger Brennstoffe für Lokomotiven würde sehr kostspielig sein und bedeutende Änderungen der Lokomotiven notwendig machen. — Mit Steinkohlen in Pulverform werden mittels einer neuen Einrichtung Versuche gemacht. — Die Elektrisierung einzelner Hauptlinien ist in Vorbereitung. — Die Schwierigkeiten der Kreuzungen der Eisenbahnen in Schienenhöhe mit öffentlichen Wegen in der Nähe der Bahnhöfe Utrecht, Roermond, Sittard, Tilburg und Eindhoven werden beim Neubau dieser Bahnhöfe beseitigt werden. In Eindhoven wird einstweilen eine Brücke für Fußgänger gebaut. Die Kosten der in der Provinz Groningen geplanten neuen Neben- und Kleinbahnen werden im Jahre 1919 auf 7 000 000 Gulden veranschlagt. An dieser Summe sollen sich das Reich mit $^2/_5$, die örtlichen Verbände (Provinz, Gemeinden usw.) mit $^2/_5$ und die Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staatsbahnen mit $^1/_5$ beteiligen. An etwaiger Überschreitung der Veranschlagung sollen sich das Reich mit $^3/_5$ und die örtlichen Verbände mit $^2/_5$ beteiligen. Sobald die Provinz sich hiermit einverstanden erklärt hat, wird die Volksvertretung darüber zu entscheiden haben. — Für den Bau der Linie Gouda-Boskoop-Alphen ist in kurzem der Erlaß eines Enteignungsgesetzes zu erwarten. — Die Erdarbeiten und Kunstbauten für die neue Linie Wirsum-Zoutkamp sind zum größten Teil vollendet. Die Gebäude werden bald verdungen. — Das zweite Gleis auf der Strecke Leeuwarden-Meppel ist in Vorbereitung. — Beim Umbau verschiedener Bahnhöfe ist die Erhöhung der Bahnsteige vorgenommen worden. — Die Pensionsfrage des Kleinbahnpersonals ist am 1. November vom Minister einer Kommission vorgelegt worden. Die Direktionen und Personalvereine sind darin vertreten. — Eine Regelung der Dienstverhältnisse des Kleinbahnpersonals ist in Vorbereitung. — Der Wohnungsnot wird bei Versetzungen des Eisenbahnpersonals soviel wie möglich Rechnung getragen. Außerdem wird von den Gesellschaften beim Beschaffen von Unterkommen Hilfe geleistet, und es werden Wohnungszulagen gegeben.

Uebrige europäische Länder.

[—] **Die schweizerische Binnenschiffahrt und der Friedens[ver]trag.** Der schweizerische Standpunkt zur Rheinfrage ist [kür]zlich auf dem schweizerischen Industriekongreß eingehend [beh]andelt worden. Zum ersten Male vernahm bei diesem An[las]se die Öffentlichkeit die Begehren und Wünsche, die der [sch]weizerische Bundesrat für die Friedenspräliminarien aufge[ste]llt hat, und die er seinen Vertretern in Paris als Wegleitung [für] die Verhandlungen in der betreffenden Spezialkommission [des] Obersten Rates mitgegeben hat. Die Schweiz stützte sich [dab]ei auf den Pariser Vertrag vom 30. Mai 1814, auf die [Wi]ener Schlußakte, den Vertrag vom 9. Juni 1815, ferner auf [die] Tatsache, daß die Rheinschiffahrtsakte von 1868 nur als [Au]sführungsbestimmung anzusehen ist, und stellte für die [Fri]edenspräliminarien die Wünsche und Forderungen auf, die [der] Hauptreferent am Industriekongreß folgendermaßen zu[sa]mmengestellt hat: Die schweizerische Eidgenossenschaft [ma]cht das Recht geltend, in der Eigenschaft als Uferstaat bei [den] Verhandlungen über die Revision der Rheinschiffahrts[akt]e von 1868 teilzunehmen. Ebenso wünscht die Schweiz mit[zus]prechen bei den Verhandlungen über die Gestaltung der [int]ernationalen Schiffahrtswege, die Rücksicht zu nehmen hat [auf] die Fortschritte der Zivilisation und die wirtschaftlichen [Be]dürfnisse Europas, das durch den Krieg erschöpft ist. Von [heu]te an und bis die künftigen Verträge in Kraft treten wer[den], verlangt sie eine gerechte Vertretung und zwar vorläufig [mi]t mindestens zwei Abgeordneten in der Kommission für die [Rh]einschiffahrt von der Unterzeichnung der Friedensprä[lim]inarien an, wobei der Schweiz alle Rechte eines Uferstaates [zu]gebilligt werden, ohne daß dadurch ihr besonderes Begehren [au]f Änderung der Rheinschiffahrtsakte dahinfiele. Sie ver[lan]gt ferner, daß von heute an diejenigen Artikel der Rhein[sch]iffahrtsakte von 1868, die den Interessen der Nichtufer[sta]aten entgegengerichtet sind, geändert und derart ausgelegt [we]rden, daß der Basler Rheinhafen so weit wie möglich tat[säc]hlich und rechtlich einem Hafen gleichgestellt wird, der [am] Meere gelegen ist. Zu demselben Zwecke verlangt sie, daß [die] Bauten, festen Brücken oder Schiffbrücken, die in einem [den] Bestimmungen der Rheinschiffahrtsakte von 1868 entgegen[ge]setzten Zustande gelassen werden, unverzüglich der Schiff[fa]hrt angepaßt und künftig derart unterhalten werden, daß die [un]gehinderte Schiffahrt für alle Flaggen von und nach Basel [wä]hrend des ganzen Jahres gesichert ist; daß die Arbeiten, die [z.] B. in Art. 28 der Rheinschiffahrtsakte vorgesehen sind, un[ve]rzüglich bis Basel ausgeführt werden (Baggerungen und [Re]gulierungen des Rheinstromes derart, daß die geringste [Ti]efe des Fahrwassers während mindestens 300 Tagen wenig[st]ens 2 m beträgt), daß die Befreiung von jeglichen Schiff[fa]hrtsabgaben Rechtens bleibe und allen Flaggen bis nach [B]asel zugesichert sei. Es erscheine daher überflüssig, u. a. [au]f folgende Punkte hinzuweisen, die sicherlich den Ab[si]chten der Mächte entsprächen: Der internationale Rhein [kö]nne bis nach Basel ein Verkehrsweg ersten Ranges werden [un]d den Handel von ganz Zentraleuropa anziehen, vorausge[se]tzt, daß er nicht lokalen oder schiffahrtsfeindlichen Inter[es]sen zum Opfer falle. Es sei daher notwendig, sich an die [ge]naue Anwendung des geltenden Rechtes zu halten, d. h. an [A]rt. 30 der Rheinschiffahrtsakte, der jedes Hindernis auf dem [R]hein unterhalb Basels und infolgedessen noch mehr jede [A]bleitung, selbst nur eine vorübergehende, des Wassers dieses [in]ternationalen Stromes zum Schaden der internationalen [S]chiffahrt verbietet.

Ferner wurden die Abgeordneten angewiesen, die Pariser [K]onferenz noch besonders an die Gefahren und Übelstände zu [e]rinnern, die der Schiffahrt daraus entstehen könnten, daß die [b]estehenden Festungen aufrechterhalten oder neue Bauten für [m]ilitärische Zwecke erstellt würden. Die Schweiz habe das [h]öchste Interesse, daß ihre Unabhängigkeit nicht beständig [d]urch Festungswerke bedroht werde. Dieses Interesse deckt [si]ch mit demjenigen Europas, das eine solche Bedrohung der [i]nternationalen Rheinschiffahrtsstraße nicht dulden werde.

Die Anweisungen, die den schweizerischen Abgeordneten [m]itgegeben wurden, bezogen sich aber auch auf die übrigen [e]uropäischen Flußläufe mit internationalem Charakter, und [e]s wurden bei diesem Anlaß folgende Grundsätze für die künf[ti]ge europäische Regelung der schiffbaren Gewässer aufge[st]ellt: Die Schweiz betrachtet die Anerkennung des Rechtes [a]uf freien Zugang zum Meere — das Recht auf freie Schiffahrt [a]uf dem internationalen Schiffahrtswege in Kriegs- und Frie[d]enszeiten — als eine Hauptbedingung für die freie Entwick[l]ung der Länder, die keinen Meerhafen besitzen. Die wirt[s]chaftliche Unabhängigkeit dieser Länder, ohne die kein [d]auernder Friede möglich würde, kann nur durch Anerkennung [d]ieses Rechtes auf freien Zugang zum Meere in Kriegs- und Friedenszeiten gesichert bleiben. Die europäischen Eisen[b]ahnen, die zum größten Teile ungeheure Schulden haben, werden die schweren Güter, Rohstoffe, Nahrungsmittel usw., die für das Leben und den internationalen Verkehr der Binnenländer unentbehrlich sind, nicht mehr transportieren können, ohne ihre alten Tarife zu erhöhen. Deshalb wird sich die wirtschaftlich ungünstige Lage der Binnenländer gegenüber den Meerstaaten noch verschlechtern, trotz der ebenfalls verlangten Anerkennung des Rechtes des freien internationalen Eisenbahntransits. Es wird daher notwendig sein, im künftigen Frieden das Recht der internationalen Stromschiffahrt unter Kontrolle des Völkerbundes derart auszubauen, daß es den Bedürfnissen der gegenwärtigen Zivilisation entspricht.

— **Von den schottischen Eisenbahnen.** Vor dem Ausschuß, der die Neuregelung der Frachtsätze für die Eisenbahnen von Großbritannien und Irland beraten soll, haben die Leiter einiger schottischen Eisenbahngesellschaften Angaben gemacht, die die Verhältnisse in den englischen — England hier im weiteren Sinne verstanden — Eisenbahngesellschaften scharf beleuchten. Die fünf großen schottischen Eisenbahngesellschaften haben danach im Jahre 1913 rd. 8 Millionen Pfd. Sterling verausgabt, von denen 4,2 Millionen auf Löhne, 3,8 Millionen auf Beschaffungen entfielen. Jetzt werden die jährlichen Ausgaben auf nahezu 30 Millionen geschätzt, die sich mit etwas über 17 Millionen auf Löhne und etwas über 12 Millionen auf Beschaffungen verteilen. Die Löhne haben also um 310 %, die sonstigen Preise um 219 % zugenommen, was einen Durchschnitt von 266 % ergibt. Die Bedienung eines kleinen Stellwerkes kostet jetzt sechs mal so viel wie vor dem Kriege: damals bedurfte es dazu eines Mannes zu 21 bis 23 Schilling die Woche, jetzt müssen infolge der verkürzten Arbeitszeit zwei eingestellt werden, von denen jeder 70 Schilling 6 Pence erhält. Die Verkürzung der Arbeitszeit hat zu einer Vermehrung der Arbeitskräfte von 64 620 Mann im Jahre 1913 auf 83 320 und zu einer Erhöhung der Lohnausgaben um 2 400 000 Pfd. Sterl. im Jahre geführt. Dazu kommen noch fast 10 Millionen infolge der einheitlichen Regelung der Lohnverhältnisse in ganz Großbritannien. Die Löhne bei den englischen Eisenbahnen waren vor dieser Regelung 13,6 % höher als bei denen Schottlands, und die Arbeitszeit war in Schottland länger. Infolgedessen hat Schottland in beiden Beziehungen mehr nachzuholen und empfindet die Lasten, die ihm der neue Zustand auferlegt, um so schwerer. — Die Erhöhung der Frachtsätze im Januar 1920 hat bessere Ergebnisse gehabt, als erwartet wurde. Der Verkehr hat zugenommen, doch fürchtet man, daß eine weitere Erhöhung eine abschreckende Wirkung haben könnte, zumal auch schon in der letzten Zeit ein Anwachsen des Verkehrs auf der Straße, also ein Wettbewerb des Kraftwagens beobachtet worden ist, und die Küstengestaltung Schottlands für den Verkehr zur See, wenn es sich um Verbindungen zwischen in der Nähe des Meeres gelegenen Orten handelt, sehr günstig ist.

— **Eisenbahnbauten in Finnland.** Der Staatsanschlag für 1921 enthält folgende Ausgaben auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues: 1. Idensalat-Ylivieska (zur Verbindung der nördlichen Küstenbahn mit dem Innern). Die Bahn wurde im Jahre 1918 als Notstandsarbeit begonnen. Ihre Gesamtlänge ist 154 km. Die Kosten sind auf 130 Millionen Mark veranschlagt, von denen bisher 18 Millionen bewilligt sind. Für 1921 werden 8 Millionen angefordert. Die Arbeiten beschränken sich zurzeit vorläufig auf die 35 km lange Strecke Idensalmi-Kiurwesi, die man im Jahre 1922 in Betrieb zu nehmen hofft.

2. Abo-Mustad. Die ebenfalls im Jahre 1918 als Notstandsarbeit begonnene Bahn ist 72 km lang und hat bisher 17 Millionen Mark verschlungen. Die Gesamtkosten sind auf 65 Millionen veranschlagt. Man baut an der Strecke Abo-Virmo mit Abzweigung von Roso nach Nadendal, zusammen 35 km, die im Herbst 1923 dem Betrieb übergeben werden soll. Für 1921 sind 5 Millionen Mark angefordert.

3. Nurmes-Vaala-Uleaborg (zur Verbindung von Ostfinnland mit dem Bottnischen Meerbusen.). Die Bahn ist 1918 begonnen und 297 km lang; bisher sind 9 Millionen Mark verausgabt. Die Arbeiten werden nur noch auf der Strecke Kajana-Kontiomäki (26 km) fortgesetzt, die im Herbst 1923 fertig sein soll. Angefordert werden 5 Millionen Mark.

4. Suojärvi-Bahn (zwischen Natkaselkä, Station nördlich Sordavala, und der Südspitze von Suojärvi im äußersten Osten des Landes). Die Bahn ist 110 km lang und auf 99 Millionen Mark veranschlagt. Bisher sind 44 Millionen bewilligt, neu angefordert werden 20 Millionen. 40 km sollen bis 1922 fertig sein. Es wird an der ganzen Strecke gearbeitet. Für rollendes Material werden gefordert: 15 Millionen für 15 Lokomotiven, 2 Millionen für Tankwagen und 15 Millionen für Güterwagen usw. Der Gesamtanschlag schließt mit einer Summe von 171,5 Millionen finnische Mark.

— **Freihäfen in Baltischport und Reval?** Nach Mitteilungen im Revaler Boten plant die esthnische Regierung die Einrichtung von Freihäfen in Baltischport und Reval. Anfang Oktober wurde eine gemischte Kommission eingesetzt, um die Eignung von Baltischport für Einrichtung eines Freihafens zu prüfen. Das Ergebnis scheint befriedigt zu haben. Künftig gedenkt man den Hafen zu erweitern. Auch in Reval will die esthnische Regierung einen Freihafen anlegen. Im Sommer sollen beide Häfen, im Winter, wenn Reval zufriert, nur Baltischport offen sein. Dr. S.

— **Polnische Eisenbahnbauten.** Auf Hela ist, wie wir der Wochenschrift für deutsche Bahnmeister entnehmen, eine vollspurige Eisenbahn im Bau, die, am Fischereihafen Hela beginnend, die Landzunge durchziehen wird und in Putzig Anschluß an das pommerellisch-polnische Eisenbahnnetz finden soll. Die neue Bahn wird aus wirtschaftlichen Gründen gebaut, um die Fischerei der Halbinsel zu fördern und der Bevölkerung Lebensmittel zuzuführen. Der Bahnbau trägt aber auch eine polnische Note, indem sich Polen auf eigenem Boden einen Verbindungsweg zum Meere schaffen will. Ende des Monats Oktober sollte die Bahn fertig sein.

Das polnische Eisenbahnministerium wird ferner unter Mitwirkung der Militärbehörden den Bau der vollspurigen Verbindungen der Orte Klein-Katz und Altemühle beginnen und in zwei bis drei Monaten beenden. Letztere Linie bildet die billigste und kürzeste Lösung der Frage einer Eisenbahnverbindung zwischen dem abgeschnittenen Küstengebiet und dem polnischen Eisenbahnnetz, mit Ausschaltung von Danzig. Die aus denselben Gründen geplante, aber bedeutend längere und kostspieligere, jedoch für Handelszwecke der Kaschuben günstigere Linie Karthaus-Neustadt wird voraussichtlich erst nach Fertigstellung der früher genannten Linien in Angriff genommen werden.

Rechtspflege.

— **Verschuldenshaftung der Eisenbahn bei Anstellung eines farbenuntüchtigen Lokomotivführers.** Bei der großen Bedeutung, die das Signalwesen im Eisenbahnbetrieb hat, ist es unbedingt erforderlich, daß die Eisenbahnbehörden ihre Lokomotivführer in nicht zu langen Zeitabständen regelmäßig auf Farbentüchtigkeit untersuchen lassen. Geschieht dies nicht, so ist darin ein Verschulden der Eisenbahnbehörde zu finden, das die Bahn über die aus dem Reichshaftpflichtgesetz folgende Haftung für direkten Vermögensschaden hinaus auch zur Gewährung von Schmerzensgeld an die bei einem durch Farbenuntüchtigkeit des Lokomotivführers herbeigeführten Eisenbahnunfall verletzten Personen verpflichtet. In diesem Sinne ist jetzt der folgende Rechtsstreit entschieden worden:

Am 22. September 1918 nach Eintritt der Dunkelheit ereignete sich in Dresden-Neustadt ein äußerst schwerer Eisenbahnunfall. Ein von Leipzig kommender Schnellzug fuhr auf einen von Berlin nach Dresden fahrenden, auf der Strecke haltenden Schnellzug von rückwärts auf. Dabei wurden eine ganze Anzahl Personen getötet und viele verletzt. Einer der Schwerverletzten war der Packer B. aus Dresden, der in dem Berliner Zuge gesessen und bei dem Zusammenstoß beide Beine mehrmals gebrochen hatte. Er erhält zwar gemäß dem Reichshaftpflichtgesetz von dem sächsischen Staat als dem Unternehmer der Eisenbahn eine Unfallrente, verlangt aber von ihm mit der vorliegenden Klage weiter ein Schmerzensgeld von 5000 *M*, weil der Zusammenstoß durch ein von dem Staat zu vertretendes Verschulden verursacht worden sei.

Das Landgericht und ebenso das Oberlandesgericht Dresden haben dem Grunde nach den Klageanspruch für gerechtfertigt erklärt. In seinen Entscheidungsgründen führt das Oberlandesgericht aus: Den Zusammenstoß haben der Lokomotivführer Schneider und der Heizer Becher des Leipziger Schnellzuges verschuldet. S. hat die Lokomotive seines Zuges nicht rechtzeitig gebremst, B. hat ihn dazu nicht rechtzeitig veranlaßt, obwohl die ordnungsmäßig brennenden Lichtsignale bei den Haltestellen Radebeul und Pieschen zu besonderer Aufmerksamkeit Anlaß gaben, obwohl das kurz vor der Unfallstelle befindliche Blocksignal 30 durch orangefarbenes Licht anzeigte, daß die Strecke gesperrt sei, und obwohl der auf der Strecke haltende Berliner Schnellzug an seinem Ende vorschriftsmäßig drei rote Schlußlaternen in Dreieckstellung trug. Nach dem Gutachten der in dem Strafverfahren gegen S. und B. vernommenen ärztlichen Sachverständigen ist als erwiesen anzusehen, daß der Lokomotivführer S. von Geburt an farbenuntüchtig ist, indem er die Farben rot und grün nicht mit Sicherheit unterscheiden kann, sondern rot als gelb, grün als nahezu weiß sieht. S. hätte daher garnicht als Lokomotivführer verwendet werden dürfen. Er wäre auch niemals als solcher eingestellt worden, wenn seine Farbenuntüchtigkeit bei der ersten mit ihm angestellten Prüfung erkannt worden wäre, und er wäre aus dem Dienste als Lokomotivführer entfernt worden, wenn man seine Farbenuntüchtigkeit bei den späteren Wiederholungsprüfungen bemerkt hätte. Es mag unterstellt werden, daß die mit diesen Prüfungen betraut gewesenen Bahnaugenärzte sorgfältig und gewissenhaft dabei verfahren sind; es bleibt aber zweifelhaft, ob diese Ärzte die dazu erforderliche Sachkunde besessen haben. Nun ist S. seit dem Juni 1910 nicht wieder auf Farbentüchtigkeit untersucht worden, obwohl nach den bestehenden Vorschriften diese Prüfung in der Regel von fünf zu fünf Jahren stattzufinden hat. Hiernach hat aber der Beklagte seiner Verpflichtung, fortgesetzt zu erwägen, ob der dauernd als Lokomotivführer beschäftigte S. noch immer dazu befähigt sei, nicht genügt. Diese Unterlassung wird nicht, wie der Beklagte meint, durch die Kriegsverhältnisse entschuldigt; denn 1915, als die wiederholte Prüfung des S. fällig war, herrschte noch kein so großer Mangel an geeigneten Ärzten, daß eine Untersuchung nicht möglich gewesen wäre. Da S. auf einer verkehrsreichen Strecke als Lokomotivführer Schnellzüge zu fahren hatte, lag ein besonders dringlicher Anlaß vor, ihn einer erneuten Prüfung auf Farbentüchtigkeit zu unterziehen. Es kann auch nicht ohne weiteres angenommen werden, daß bei einer im Jahre 1915 wiederholten Prüfung des S. dessen Farbenuntüchtigkeit, ebenso wie bei den früheren Prüfungen, nicht erkannt worden wäre. Zu Unrecht bestreitet schließlich auch der Beklagte den ursächlichen Zusammenhang zwischen der Farbenuntüchtigkeit des S. und dem Eisenbahnunglück. Der Eisenbahnbetrieb ist seiner Natur nach besonders gefahrvoll. Das Signalwesen ist deshalb scharf und eingehend geregelt. Insbesondere werden zur Sicherung des Zugverkehrs während der Dunkelheit verschiedenfarbig abgeblendete Lichter verwendet. Nur ein zur schnellen und völlig sicheren Unterscheidung der Farben befähigter Mensch ist für die Ausübung des verantwortlichen Lokomotivführerberufs geeignet. Es leuchtet ohne weiteres ein, daß es für S. durch seine Farbenuntüchtigkeit erschwert war, die Lichtsignale in ihrer wahren Bedeutung zu erkennen, und daß ihm dabei leichter Irrtümer unterlaufen konnten, als Lokomotivführern, die nicht farbenuntüchtig sind. Jedenfalls muß mit der Möglichkeit gerechnet werden, daß S., wenn er nicht farbenuntüchtig wäre, den Zusammenstoß vermieden hätte. Nach alledem hat der Beklagte den ihm nach § 831 B. G. B. obliegenden Beweis, daß er bei der Auswahl des S. die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet habe, nicht erbracht, woraus seine Verpflichtung zur Gewährung eines Schmerzensgeldes an den Kläger folgt.

Das Reichsgericht hat dieses Urteil bestätigt und die von dem sächsischen Staat versuchte Revision zurückgewiesen. (Aktenzeichen: VI. 285/201 — Urteil des Reichsgerichts vom 18. November 1920.) K. M.-L.

Der Schriftleitung sind folgende Bücher zugegangen:

Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. Von Dr. Emil Sax, o. ö. Professor der politischen Ökonomie i. R. Zweite, neu bearbeitete Auflage, zweiter Band: Land- und Wasserstraßen, Post, Telegraph, Telephon. Berlin 1920. Verlag von Julius Springer. Preis 48 *M*.

Der Beton- und Eisenbetonbau. Ein kurz gefaßter Abriß über Theorie, Ausführung und Anwendung dieser Bauweisen für Lernende und Lehrende. Von Hermann Boost, Geh. Regierungsrat, o. Prof. der Technischen Hochschule Berlin-Charlottenburg. Mit 300 Abbildungen im Text. Darmstadt 1920. Verlagsbuchhandlung Hugo Sadowsky. Preis 32 *M*.

Der Eisenhochbau. Ein Handbuch für Lernende und Lehrende sowie zum Gebrauch für entwerfende und ausführende Architekten und Ingenieure. Von Hermann Boost, Geh. Regierungsrat, o. Prof. an der Technischen Hochschule Berlin-Charlottenburg. Mit 1432 Textabbildungen und 62 Tafeln mit Abbildungen in besonderem Atlas. Darmstadt 1920. Verlagsbuchhandlung Hugo Sadowsky. Preis 120 *M*.

Forschungsarbeiten auf dem Gebiete des Ingenieurwesens. Herausgegeben vom Verein deutscher Ingenieure. Heft 225: I-Eisen unter besonderer Berücksichtigung der breitflanschigen und der parallelflanschigen I-Eisen. Von Dr.-Ing. Richard Sonntag, Regierungsbaumeister a. D. Mit 25 Zahlentafeln, 8 schwarzen und 7 farbigen Tafeln mit 85 Abbildungen. Berlin 1920. Verlag des Vereins deutscher Ingenieure, Berlin NW. 7.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

..undschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind er..en worden:

..r. I 159 vom 30. November 1920 an die Mitglieder des Satzungsausschusses, betreffend Ergebnis der schriftlichen Abstimmung über den Antrag auf Neuregelung der Besoldungsverhältnisse für die Vereinsbeamten (abgesandt am 30. November d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am heutigen Sonntag ist der

Oberbaurat

Herr Karl Moeller

nach einem Schlaganfall plötzlich entschlafen.

Der Dahingeschiedene hat unserem Kollegium, nachdem er sich in anderen Stellungen bewährt hatte, seit dem 1. April 1904 angehört und sich dank großer Begabung und reichen Wissens, dank unermüdlichen Fleißes und stetiger selbstlosester Hingabe hervorragende Verdienste um die Staatseisenbahnverwaltung erworben. Sein treuer, lauterer Charakter und seine vornehme, liebenswürdige Sinnesart sicherten ihm die Achtung und Freundschaft seiner Kollegen und Mitarbeiter.

Die Generaldirektion beklagt den Verlust des erprobten, tüchtigen Beamten tief und wird ihrem hochgeschätzten, lieben Mitarbeiter stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Schwerin, den 5. Dezember 1920. (1178)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Generaldirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

..röffnung der Station Leuthen für den Tierverkehr in einbödigen Wagen.

..Vom 15. Dezember 1920 wird die zwi..hen den Stationen Drebkau und Cott..us rechts der Bahnstrecke Großenhain-..ottbus gelegene Station Leuthen auch ..ür die Abfertigung von Tiersendungen ..n einbödigen Wagen eröffnet. Für ..ie Ver- und Entladung von Tier..endungen ist eine fahrbare Laderampe ..ort aufgestellt worden; im übrigen ..leibt die Abfertigung von Fahrzeugen, ..prengstoffen und Gegenständen, zu..eren Ver- und Entladung eine Rampe ..rforderlich ist, nach wie vor ausgeschlossen. (1176)

Halle (Saale), den 25. November 1920.
Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

..) Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.). Tfv. 200.
..) Staats- und Privatbahntierverkehr. Tfv. 1504.

Mit Wirkung vom 1. Dezember 1920 ..rscheinen zum Heft C I b (Tfv. 200) die Nachträge 2 und 3. Der Stückpreis ..eträgt a) für den Nachtrag 2 . . . 1,20 ℳ; b) für den Nachtrag 3 . . . 80 ₰. — Die Nachträge enthalten außer den durch den neuen Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abt. B erforderlich gewordenen noch folgende Änderungen:

a) Nachtrag 2: Erhöhungen der Frachtzuschläge bei den im Abschnitt „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten" unter folgenden Nummern aufgeführten Privatbahnen: 1, 2, 3, 6, 8 a, 9, 13, 14, 15, 16, 18, 19, 23, 23 b, 24, 25, 28, 30, 31, 32, 36, 37, 41, 42 a, 49, 51, 52, 52 a, 53, 56, 58, 64, 66, 70, 72, 74, 76, 83, 86, 87, 88, 88 a, 90 a, 92, 93, 94, 96, 96 a, 97, 98, 99, 100 und 103;

b) Nachtrag 3: Erhöhung der Überfuhrgebühren der Stendal-Tangermünder Eisenbahn.

Ferner treten im Tiertarif (Tfv. 1504) Erhöhungen ein in den Frachtzuschlägen der Privatbahnen Dahme-Uckro, Hildesheim-Peine, Stendal-Tangermünde, Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft und Teutoburger Wald-Eisenbahn, die im Tarif- und Verkehrsanzeiger veröffentlicht worden sind.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1174)

Berlin, den 3. Dezember 1920.
Eisenbahndirektion.

Tfv. 216 Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr.
Tarif vom 1. Februar 1920.

Mit Gültigkeit vom 9. Dezember 1920 wird der Entfernungszuschlag für die Brohltalbahn von 100 auf 200 v. H. erhöht. Aufschluß erteilen die Abfertigungsstellen. (1175)

München, den 30. November 1920.
Tarifamt b. Reichsverkehrsministerium,
Zweigstelle Bayern in München.

Preußisch-Hessisch-Bayerischer Tierverkehr.

Infolge des am 1. Dezember d. J. in Kraft getretenen Deutschen Eisenbahn-Tiertarifs, Teil I und des Anhangs zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil II — Tierfrachtzeiger — werden mit sofortiger Gültigkeit die Besonderen Tarifvorschriften, die im Tarif und in den Nachträgen 1—4 enthaltenen Schnittfrachtsätze, Stationsfrachtsätze und Stücksätze (Kilometertariftabellen A 1 und B 1) aufgehoben und neue Besondere Tarifvorschriften sowie Änderungen und Ergänzungen der Besonderen Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung und der Örtlichen Bestimmungen unter Abschnitt D eingeführt. Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen. (1177)

Erfurt, den 4. Dezember 1920.
Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch- und mitteldeutsch-südwestdeutscher Tiertarif.

Infolge des am 1. Dezember d. J. in Kraft getretenen Deutschen Eisenbahn-Tiertarifs, Teil I und des Anhangs zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil II — Tierfrachtzeiger — werden mit sofortiger Gültigkeit die Besonderen Tarifvorschriften, die im Tarif und in den Nachträgen enthaltenen Frachtsätze und Währungszuschläge aufgehoben und neue Besondere Tarifvorschriften, Änderungen und Ergänzungen der Besonderen Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, der Örtlichen Bestimmungen sowie neue Währungszuschläge eingeführt.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen. (1179)

Erfurt, den 7. Dezember 1920.
Eisenbahndirektion.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Personen- usw. Tarif, Teil II, für den Binnenverkehr der Eisenbahndirektion Oldenburg.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1921 wird die Sonderbestimmung über die Benutzung eines besonderen Krankenabteils in Wagen 3. Klasse (Lösung von 4 Fahrkarten 3. Klasse auch dann, wenn die Wagen besonders eingestellt werden) des Tarifs Teil II, Heft 1 Seite 5 zu § 12 zur Ausf.-Best. B 5 (2) aufgehoben. (1180)

Oldenburg, den 6. Dezember 1920.
Eisenbahndirektion.

Bedingungen für die Ermäßigung der Gebühren für die Aufbewahrung von Fahrrädern der Inhaber von Zeitkarten.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1921 an werden die obigen Gebühren von 4 Mark auf 12 Mark bei Monatskarten und von 1 Mark auf 3 Mark bei Wochenkarten erhöht. Gleichzeitig wird die Haftsumme für Verlust oder Beschädigung des Rades von 100 Mark auf 500 Mark erhöht. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (1182)

Berlin, den 6. Dezember 1920.
Eisenbahndirektion.

5. Verkauf von Altmaterial.

In den Hauptwerkstätten Gotha, Erfurt, Meiningen und Jena sowie in dem Sammellager (Bahnmeisterei) Neudietendorf sollen öffentlich verkauft werden: Kernschrot, Mischschrot, Hohlschrot, Dreh- und Bohrspäne, Stahlschrot, verbranntes Guß- und Flußeisen, insgesamt etwa 1900 t. Ferner Schmelztiegelabfälle, Gießereischutt und Formsand, Altgummi, Glasbrocken und Zeugabfälle.

Termin am 21. Dezember 1920, vormittags 10 Uhr.

Die Bedingungen können in unserer Kanzlei eingesehen oder von dem Vorstand unseres Zentralbüros gegen postgeldfreie Einsendung von 6 ℳ in bar bezogen werden. (1181)

Erfurt, den 6. Dezember 1920.
Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 91. Berlin, den 15. Dezember 1920. LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.
Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung** der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, **amtliche Bekanntmachungen** an das Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.
Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 20 M. für das Vierteljahr bezogen werden.
Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 96 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 106 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.
Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.10 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen.
Beilagen werden nach Vereinbarung beigefügt.
Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24
Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Inhalt:

An unsere Leser!

Die Papiernot und die Steigerung aller Material- und Personalkosten haben, wie allen anderen Erzeugnissen des Zeitungs- und Buchdruckereigewerbes, so auch unserem Blatt in den letzten Jahren ernste Schwierigkeiten bereitet Der Umfang mußte beschränkt, der Bezugspreis erhöht werden. Trotzdem hat der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen in den letzten Jahren sehr bedeutende Beträge zur Deckung der immer steigenden Verluste des Unternehmens opfern müssen. Im Hinblick auf die idealen Ziele des Blattes, das der Aufklärung über die wichtigeren Ereignisse des Eisenbahnwesens im Vereinsgebiet und in den anderen Ländern dienen und durch Austausch von Gedanken und Anregungen zur Verbesserung unserer Eisenbahneinrichtungen beitragen soll, will der Verein diese Opfer auch in Zukunft bringen. Aus der Verkleinerung des Umfanges der Zeitung haben sich aber auch für die Schriftleitung Schwierigkeiten ergeben. Sie hat manchen an sich geeigneten Beitrag aus Raummangel ablehnen und den Wert längerer Aufsätze durch Verteilung auf mehrere Nummern der Zeitung vermindern müssen. Die Nachrichten über das Eisenbahnwesen des Auslandes haben oft nur in unzureichendem Maße Aufnahme finden können.

Diesem Übelstande soll vom 1. Januar 1921 ab dadurch abgeholfen werden, daß die Zeitung in mindestens dem doppelten Umfang, aber nur einmal in der Woche, erscheint. Es wird dann der Schriftleitung möglich sein, den Stoff besser zu verteilen, auch hin und wieder längere Aufsätze ohne Unterbrechung in einer Nummer zu veröffentlichen und die Nachrichten aus allen Eisenbahnländern vollständiger, wenn auch zuweilen in zusammengefaßter Form, zu bringen. Bei einem Blatt, das nicht täglich erscheint und den meisten Lesern erst geraume Zeit nach dem Erscheinen in die Hände gelangt, kommt es weniger darauf an, die Nachrichten sofort — wie man dies bei einer Tageszeitung verlangen muß —, als vielmehr sie möglichst vollständig zu bringen, wenn die Vorgänge zu einem gewissen Abschluß gekommen sind.

Unsere Zeitung ist das einzige Blatt des europäischen Festlandes, in dem solche Nachrichten in dieser Vollständigkeit mitgeteilt werden; daher ist es besonders wertvoll, sich später über die in Vergessenheit geratenen Ereignisse durch Nachschlagen wieder unterrichten zu können. Es ist denn auch vielfach als Mangel empfunden worden, daß das jetzige Jahresinhaltsverzeichnis sich nur auf die in der Zeitung erschienenen Aufsätze bezieht. Vom nächsten Jahre ab soll das Verzeichnis erweitert werden und den ganzen Inhalt der Zeitung umfassen. Außerdem wird unser Blatt, das den bekannten farbigen Umschlag während des Krieges ablegen mußte, dann wieder im grünen Gewande erscheinen.

Die Schriftleitung.

Die Gesundung der deutschen Eisenbahnen*).

Die folgenden Darlegungen knüpfen unmittelbar an die überaus beachtenswerten Ausführungen des früheren Reichsministers Hoff in Nr. 78 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen an. Diese entheben auch jeder weiteren Begründung und Schilderung des überaus bedenklichen Zustandes der Eisenbahnfinanzen. Zudem ist dieser jetzt wohl jedem ernsten Fachmann klar geworden. Es dürfte fraglich sein, ob das, was Hoff vorschlägt, in so vorgeschrittenem Krankheitszustand noch helfen kann. Die Mehrausgaben sind einmal da und hauptsächlich durch die erhöhten Gehälter und Löhne des wegen des Achtstundentages vermehrten Personals bei trotzdem verringerter Arbeitsleistung verursacht. Auch der tüchtigste Aufsichtsrat kann hier nicht sofort Wandel schaffen und wird die Ausgaben solange nicht auf die Höhe der Einnahmen zurückschrauben können, wie nicht eine starke Regierung maßlosen parteipolitischen Forderungen entgegentreten kann. Die Sparsamkeit, die unbedingt und rücksichtslos hinsichtlich Neu- und Erweiterungsbauten wird eintreten müssen, wird viele Millionen abstreichen lassen, aber nicht die Milliarden, die zu viel auf der Ausgabenseite stehen. Wollte dies durch eine entsprechende Erhöhung der Einnahmen, also im wesentlichen der Tarifsätze, geschehen, so würde man wohl unsere ohnehin schwache Industrie und unseren Handel erwürgen. Kein Aufsichtsrat wird den Achtstundentag jetzt wieder beseitigen, auch nicht den Diensteifer und das Pflichtgefühl der Eisenbahner plötzlich wieder auf die frühere ruhmreiche Höhe bringen können. An die Stelle des Gepräges einer großartigen Alters- und Invaliditätsversicherung, das jedem Staatsbetriebe anhaften muß, müßte das Gepräge einer Privatwirtschaft treten; das heißt: Einstellung der Arbeitskräfte lediglich nach Bedarf und Bezahlung nach Leistung; nur müßten den vorhandenen Beamten und Arbeitern ihre mühsam erworbenen Rechte auf Versorgung gewahrt werden. Aber dies wäre auch das letzte, was zu leisten wäre. Der Neueintritt wäre für Arbeiter und Beamte zunächst zu sperren und erst wieder nach den Grundsätzen der Privatbetriebe vorsichtig zu eröffnen. Kommt man auf solchem Wege nicht von selbst in die Richtung auf ein Ziel, das von klarschauenden Männern immer eindringlicher gefordert wird? Nämlich auf die Herauslösung alles Wirtschaftens aus dem Gebiete des politischen Staatswesens**)? Auch Hoff beklagt die Verquickung sachlich abwägender Verkehrspolitik mit partei- und gruppenpolitischen Erwägungen und Zielen und fordert die Entpolitisierung, damit die Wirtschaftsgrundsätze restlos durchgeführt werden können. Hierzu böte sich wohl ein Weg, wenn man zum Privatbetrieb der Eisenbahnen zurückkehren könnte. Aber dieser Gedanke macht die meisten unserer Fachkollegen schaudern; wer aber das Finanzgebaren und die Wirtschaft von gutgeleiteten Privatbahngesellschaften kennen gelernt hat, teilt ihre Befürchtungen nicht in diesem Maße. Die Vorteile von Staats- und Privatbetrieb werden vereinigt werden müssen, will man so rasch wie möglich aus der heutigen lebensgefährlichen Krankheit unserer Eisenbahnfinanzen herauskommen. Wie dieses denkbar ist, soll im folgenden noch besprochen werden.

Die Einheitlichkeit unserer Reichseisenbahnen, wie sie nach schweren Wehen endlich geboren worden ist, wollen wir Fachgenossen mit wenigen Ausnahmen, die meist an einer einzigen Stelle des Reiches sitzen, nicht mehr missen. Für immer muß gesorgt bleiben, daß dieselben Gesetze und grundlegenden Vorschriften für Betrieb und Verkehr aller deutschen Eisenbahnen gelten; auch den Betriebsmitteln soll tunlichst durch Regelpläne eine beschränkte Freizügigkeit gewährleistet sein. Insbesondere hinsichtlich der Betriebsleitung muß ein einheitlicher Wille sich kräftig durchsetzen können. Die Zeit der Verkehrsumleitungen um ein Wettbewerbsgebiet muß endgültig vorbei sein; wir können uns so etwas nicht mehr leisten.

Alles dieses sind Willensgebote, und Träger dieses Willens muß ein kräftiges staatliches Organ sein, das ungefähr der Generalversammlung bei den Aktiengesellschaften entspricht, wenn tüchtige Fachmänner und Vertreter von Angestellten und Arbeitern in dieser Spitze vereinigt sind. Die ausführenden Organe können ganz gut große Aktiengesellschaften, gemischte Unternehmungen, Erwerbs- oder Wirtschaftsgenossenschaften sein, denen ein ganz bestimmtes Wirtschaftsgebiet zuzuweisen wäre. Über die Abgrenzungen solcher Gebiete wäre später noch zu reden. Nach dem heutigen Umfang der deutschen Reichseisenbahnen würden kaum mehr als fünf große Wirtschaftsgebiete, also fünf große Privatunternehmungen, in Frage kommen. Zwischen dem Willensorgan und den ausführenden Organisationen muß als verbindendes und kontrollierendes Organ ein Aufsichtsrat stehen, dessen Zusammensetzung ganz gut so gedacht werden kann, wie es Hoff vorschlägt. Nur könnte sich dieser Aufsichtsrat nicht mit der Einnahmen- und Ausgabenprüfung der einzelnen Privatunternehmungen befassen; desto mehr aber müßte er darüber wachen, daß aus gegenseitigen Wettbewerbsabsichten keine Schädigungen der am Verkehr beteiligten Volkskreise entstehen.

Diese Gedanken wollen nichts mehr als Anregungen zu weiterem Nachdenken über ihre Ausführungsmöglichkeiten sein.

An dieser Stelle wird zweckmäßig an die geistreichen Grundlagen erinnert, die Finanz- und Baurat Götze in Nr. 50, 1919 dieser Zeitung als nowendig für jeden gesunden Organismus bezeichnet hat: 1. Zentralisation oder Vereinheitlichung (Ordnung), 2. Kontinuität oder stetigen Übergang, 3. Spezifikation oder Sonderung (Freiheit).

Die der Forderung unter 3. entsprechenden Ausführungsorgane werden, da sie meist Aktiengesellschaften sein werden, in der Regel wieder dreigliederig sein, das heißt aus Generalversammlung, Aufsichtsrat und Direktorium bestehen. Den Direktorien entsprächen etwa unsere bisherigen Generaldirektionen; unter ihnen könnten im allgemeinen fünf bis sieben Eisenbahn-Betriebsdirektionen stehen, die tunlichst keine größeren Bezirke erhalten sollten, als etwa die heutigen Eisenbahndirektionen des rechtsrheinischen Bayern. Der Geschäftsgang würde sich sowohl bei den Generaldirektionen als auch bei den Betriebsdirektionen etwa nach folgendem, ebenfalls dreigliederigem Schema einrichten lassen:

- I. Bau
  - Neubau
  - Bahnunterhaltung
  - Hochbau
- II. Betrieb
  - Handel
    - Wirtschaftswesen
    - Tarife
    - Abfertigungswesen
  - Betriebstechnik
    - Beförderungsdienst
    - Betriebsleitung
    - Betriebsaufsicht (Sicherung)
  - Verwaltung
    - Personalverhältnisse
    - Organisation
    - Rechtsverhältnisse
- III. Betriebsmittel
  - Zugförderung
  - Maschinenbau- und Starkstromwesen
  - Werkstättenwesen

Wenn man von dem für jeden Organismus gültigen Satz ausgeht, daß drei Instanzen genügend sind und das Maximum darstellen, dürften unter den Betriebsdirektionen nur noch die unmittelbar ausführenden Stellen des äußeren Eisenbahn-

*) Dieser Aufsatz war druckfertig, ehe die beiden Artikel in Nr. 970 und 971 der Kölnischen Zeitung von Geheimen Rat v. Völcker erschienen waren.

**) Zu vergleichen die vielen Abhandlungen in der Zeitschrift: „Dreigliederung des sozialen Organismus", Stuttgart, Champignystraße 17, sowie das ausführliche Werk Dr. Rudolf Steiners: „Die Kernpunkte der sozialen Frage".



dienstes, also die betriebs-, maschinen- und übrigen bautechnischen Dienststellen stehen. Die Ämter hätten als zuviel für einen sparsamen Betrieb zu verschwinden; sie dürften entbehrlich sein, wenn die Bezirke der Betriebsdirektionen das angegebene Höchstmaß nicht überschreiten und für genügende Kontrollorgane gesorgt wird.

Ein rein wirtschaftlicher Geist müßte in diesen neuen Direktionen nach dem Muster von Privatbetrieben herrschen, und wir als Staatsbeamte alt gewordenen Fachleute des unteren, mittleren und höheren Eisenbahndienstes müßten uns in einen solchen mehr kaufmännischen Betrieb hineingewöhnen. Das wird nicht leicht sein und vielen unmöglich werden. Aber mit mir sehen viele nur in einem kaufmännisch-technischen Betriebe unter Zurückdrängung des juristisch-politischen Elementes noch eine Rettung.

Die beigefügte Karte versucht eine Aufteilung der deutschen Eisenbahnen in fünf natürliche Verkehrsgebiete zu veranschaulichen. Der kleine Maßstab des Kärtchens, das weder Gebirge, noch Flüsse, noch Völkerscheiden enthalten kann, läßt natürlich nicht zu, die Zweckmäßigkeit und Richtigkeit der vorgeschlagenen Verkehrsgebiete nachzuprüfen; die angegebenen Grenzen sind aber das Ergebnis langer und sorgfältiger Studien und aus wirtschaftlichen (Verkehrsbeziehungen), völkischen (Stamm- und Geschichtszusammenschlüssen) und natürlichen (Oro- und Hydrographie) Gesichtspunkten gewonnen. Diese dürften für jede Grenzbestimmung als maßgebend anerkannt sein. Es ist zu hoffen, daß in den nächsten Jahrzehnten die Länder und Stämme Deutschlands, nachdem sie ihres dynastischen Zwanges freigeworden sind, sich dieser natürlichen und wirtschaftlichen Gliederung wieder bewußt werden und sich ihr anzupassen versuchen werden. Einem solchen Ziele könnte die Verkehrsverwaltung wesentlich vorarbeiten, wenn sie auf gleicher Grundlage schon vorher die Verkehrsgebiete ihrer neuen Generaldirektionen oder, wie sie vielleicht besser bezeichnet würden, ihrer Gruppendirektionen bilden würde.

Zeis.

Die Untergrundbahn in Madrid.

Der Metropolitano Alfonso XIII*) bedeutet für die Bevölkerung von Madrid die Erfüllung eines alten Wunsches. Dort herrscht im Sommer große Hitze und eine lästige Staubplage, im Winter heftige Kälte bei eisigem Wind. Infolgedessen geht der an sich bequeme Spanier nicht gern zu Fuß, sondern benutzt Fahrgelegenheiten. Die Straßenbahn konnte daher dem Andrang nicht immer genügen, zumal sie, ein belgisches Unternehmen, von Brüssel aus geleitet wurde, so daß ihre Einrichtungen dem auftretenden Bedürfnis nicht immer angepaßt zu werden vermochten. Verkehrsstörungen durch Strommangel kamen öfter vor; der Wagenpark war veraltet, da seit sieben Jahren keine Neuanschaffungen gemacht worden waren. Die Straßenbahn erfreute sich infolgedessen großer Unbeliebtheit, und als vor einiger Zeit einmal die

*) S. Nr. 14, S. 160, Jahrg. 1920 d. Ztg.

Überfüllung gar zu groß geworden war, verbrannte die Volksmenge in ihrer Entrüstung fünf Triebwagen. Die Untergrundbahn ist dagegen ein rein spanisches Unternehmen; an der Spitze der Aktionäre steht der König, der ihr auch seinen Namen geliehen hat. Das Aktienkapital beträgt 10 Millionen Pesetas. Der Bau des fertiggestellten Teils war mit 8 Millionen veranschlagt.

Trotz des dringenden Bedürfnisses hat es von Anfang des Jahrhunderts bis in das Jahr 1917 gedauert, ehe die mit Erteilung der Genehmigung und den sonstigen Vorarbeiten verbundenen Schwierigkeiten überwunden waren und der Bau in Angriff genommen werden konnte. Madrid kann sich nunmehr rühmen, die kleinste unter den Großstädten zu sein, die sich eines so neuzeitlichen Verkehrsmittels erfreuen; es hat nämlich nur etwa 6 bis 700 000 Einwohner, während die übrigen Städte mit älteren Untergrundbahnen alle Millionenstädte sind. Neuerdings sind allerdings auch in einigen „kleineren Großstädten" Schnellbahnen unter Tag im Bau. Nebenbei sei bemerkt, daß Madrid auch die höchstgelegene Hauptstadt Europas ist und in dieser Beziehung überhaupt von wenigen Städten gleicher Bedeutung übertroffen werden dürfte. Es liegt 750 m über dem Meere auf einer kahlen Hochebene, und diese Lage und die Nachbarschaft schneebedeckter Berge sind auch die Gründe für die erwähnten Eigenarten des Klimas.

Madrids innerer Stadtkern mit engen, winkligen Straßen ist von einem Kranz neuer Vorstädte umgeben, in denen schöne Landhäuser an breiten Straßen in Gärten liegen. Von ihnen bewegt sich ein lebhafter Verkehrsstrom nach dem Inneren der Stadt, so daß die Einnahmen der Untergrundbahn, die die auf sie gesetzten Erwartungen bei weitem übertreffen, täglich etwa 80 000 Pesetas betragen. (Ein Peseta ist ungefähr ein Frank.)

Für den Bau der Madrider Untergrundbahn hat die Pariser als Muster gedient. Der Tunnelbau bot keine Schwierigkeiten. Der jetzt im Betrieb befindliche Teil ist 4 km lang; eine Verlängerung um 1,3 km nach dem Plaza Progreso ist bereits im Bau, und weitere Verlängerungen sind geplant. Das ganze Netz soll eine Länge von 14 km erhalten. An die im Jahre 1919 eröffnete Strecke, die den Mittelpunkt der Stadt, die Puerta del Sol mit dem nördlich gelegenen Vorort Cuatro Caminos verbindet, sollen sich Strecken nach dem Nord- und dem Südbahnhof und einige andere anschließen.

Die ganze Anlage ist zweigleisig und in 1,445 m Spurweite erbaut. Die Gleise bestehen aus Breitfußschienen von 40 kg/m Gewicht, die auf Unterlagplatten auf Eichenschwellen ruhen. Der Mindesthalbmesser beträgt 100 m. Die Haltestellen folgen in kurzen Abständen aufeinander; sie haben 60 m lange, merkwürdigerweise nur 3 bis 4 m breite Bahnsteige. Die Haltestelle Puerta del Sol liegt 15 m tief und ist wegen dieser tiefen Lage mit Aufzügen zugänglich. Die Linienführung folgt im allgemeinen den Straßenzügen.

Der Strom zum Betriebe der Untergrundbahn — Gleichstrom mit 550 Volt Spannung — wird aus den Madrider Elektrizitätswerken bezogen; für Notfälle ist eine Speicheranlage aufgestellt, mit deren Hilfe bei Störungen der Betrieb eine Stunde aufrechterhalten werden kann. Der Strom wird den Wagen mit Hilfe einer an der Tunneldecke aufgehängten Oberleitung aus gerilltem Hartkupferdraht von 107 qmm Querschnitt zugeführt; dieser ist in Abständen von 18 m an Querdrähten aufgehängt, welche einerseits an einem eisernen Bock in der Tunnelachse, andererseits am Tunnelgewölbe verankert sind. Die eisernen Böcke dienen sowohl zum Tragen der Speiseleitung wie derjenigen für den Betrieb der Signale. Die Signalanlage — System Hall — entspricht ebenfalls dem Pariser Muster.

Der Betriebsmittelpark umfaßt zurzeit nur 11 Triebwagen und 10 Anhänger. Sie haben je zwei zweiachsige Drehgestelle. Die Drehgestelle der Triebwagen werden von je einem Motor von 175 PS angetrieben. Die Drehgestelle sind amerikanischer Bauart, ebenso die elektrische Einrichtung, mit Ausnahme der Motoren, und die Bremsen, für die Druckluftbetrieb gewählt ist. Als Motoren sind überzählige der Pariser Untergrundbahn eingebaut worden, die sich aber so wenig bewährt haben, daß bald nach der Betriebseröffnung befürchtet wurde, der Betrieb müsse wieder eingestellt werden; die Gefahr scheint aber glücklich überwunden zu sein. Die Wagenkästen, die ganz aus Eisen bestehen, sind in Spanien gebaut; sie bieten Raum für 24 sitzende Fahrgäste, neben denen noch 48 stehende Platz finden. Wegen des bereits erwähnten starken Andrangs zur Untergrundbahn, der sich namentlich in den Mittags- und den Abendstunden bemerkbar macht, soll der Wagenbestand vermehrt werden. Für die neuen Wagen wird die bisherige Bauart beibehalten, nur werden in sie neue Motoren der General Electric Company eingebaut. Zur Stromzuführung zu den Wagen dient ein Scherenstromabnehmer mit Aluminiumrippen auf der Gleitfläche, der wegen der geringen Entfernung zwischen Wagenoberkante und Fahrdraht nur kurz zu sein braucht. Auch die Stromabnehmer haben sich nicht bewährt, und es ist deshalb die Einführung einer neuen Bauart bereits erwogen worden. Die Madrider Untergrundbahn scheint etwas reichlich unter Kinderkrankheiten zu leiden. Das ist jedenfalls auf den Krieg zurückzuführen, der den Verkehr zwischen den verschiedenen Ländern unterbunden und dadurch die Möglichkeit genommen hat, durch Studien an bewährten Untergrundbahnen die für Madrider Verhältnisse am besten passenden Einrichtungen zu ermitteln. Die Reisegeschwindigkeit beträgt etwa 25 km in der Stunde. Die Züge folgen einander während der Tagesstunden in Abständen von 2 bis 4 Minuten, während der Nacht — der Betrieb dauert bis 2 Uhr — von 6 bis 8 Minuten.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Elektrischer Betrieb auf den schlesischen Gebirgsbahnen.** Noch kurz vor Abschluß des Jahres hat die Elektrisierung der schlesischen Gebirgsbahnstrecken einen weiteren erfreulichen Erfolg zu verzeichnen. Die elektrische Ausrüstung der Strecke Ruhbank-Liebau ist vollendet. Die Fahrdrahtanlage dieser Strecke wird vom 14. Dezember ab unter Spannung von 16 000 Volt gesetzt, und die Strecke soll darauf mit elektrischen Triebfahrzeugen befahren werden. Bei unserer großen Kohlennot ist es zu begrüßen, daß auch hier wieder im Eisenbahnbetrieb eine Kohlenersparnis durch den Fortfall von Dampflokomotiven eintritt. Von Mitte dieses Monats ab kommen danach in Schlesien für die elektrische Zugförderung in Betracht die zweigleisige Hauptstrecke Königszelt-Hirschberg mit 77 km und die Seitenstrecken Niedersalzbrunn-Halbstadt mit 35 km und Ruhbank-Liebau mit 17 km. Das sind zusammen 129 km Eisenbahnstrecken, die elektrisch betrieben werden.

— **Zur Ablehnung der Fahrpreisermäßigung an Studierende.** Eine dieserhalb im Reichstage von dem Abgeordneten D. Strathmann gestellte Anfrage ist von dem Reichsverkehrsminister wie folgt beantwortet worden: Die Frage der Gewährung einer Fahrpreisermäßigung an Studierende für die Reisen von und zur Hochschule hat die Reichsbahnverwaltung in letzter Zeit wiederholt beschäftigt. Ich darf auf die ähnliche Anfrage Nr. 818 des Abgeordneten von Graefe und Genossen vom 9. März 1920 ergebenst Bezug nehmen. Den vielfachen Anträgen hat zu meinem Bedauern aus grundsätzlichen Erwägungen nicht entsprochen werden können, wenngleich ich nicht verkenne, daß die jetzigen hohen Fahrpreise eine starke Belastung für die Beteiligten bedeuten. Neuerdings ist die Angelegenheit auch in der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen als dem für die Fortbildung des Tarifs maßgebenden Organ eingehend geprüft worden. Diese hat sich bei aller Würdigung der wirtschaftlichen Bedürfnisse der Studierenden nicht dazu entschließen können, eine Ausnahme von den Tarifen für diese Zwecke zuzulassen. Sie hat sich hierbei davon leiten lassen, daß zur Deckung der ungeheuren Fehlbeträge der Eisenbahnen grundsätzlich alle Reisenden gleichmäßig herangezogen werden müssen. Eine einseitige Begünstigung der Studierenden würde überdies sofort Berufungen anderer Bevölkerungskreise auslösen, namentlich solcher, die aus beruflichen Gründen häufig die Eisenbahn benutzen müssen, ohne daß sie den Mehraufwand durch Steigerung ihrer Einnahmen ausgleichen könnten. Der Kreis der dann begünstigten Personen würde recht groß werden und die Mindereinnahme der Eisenbahn an Fahrgeld einen solchen Umfang annehmen, daß er bei der heutigen äußerst mißlichen Finanzlage nicht zu vertreten wäre.

Die ständige Tarifkommission hat es in jetziger Zeit, wo die bestehenden Fahrpreisermäßigungen eingehend daraufhin geprüft werden, ob sie nicht aufgehoben oder wenigstens eingeschränkt werden können, nicht für angängig gehalten, eine neue Vergünstigung ohne zwingende Gründe zu schaffen.

— **Beförderung von Wintersportgeräten.** Die während des Krieges eingeführten Beschränkungen in der Beförderung von Wintersportgeräten sind aufgehoben worden. Wintersportgeräte werden daher wieder als Gepäck und Expreßgut an-

[g]enommen, auch ist deren Mitnahme als Handgepäck in die [3.] und 4. Klasse der Personenzüge wieder zulässig. Die Mit[n]ahme in die 1. und 2. Wagenklasse sowie in die Schnellzüge [b]leibt jedoch ausgeschlossen.

— **Crefelder Eisenbahn.** Wie die Crefelder Handelskammer [m]itteilt, sollen die mit dem Reichsverkehrsministerium einge[l]eiteten Verstaatlichungsverhandlungen, die vor dem Abbruch [s]tanden, wieder aufgenommen sein, da man im Reichskabinett [z]u der Ansicht gekommen sei, daß der Betrieb nicht stillgelegt [w]erden dürfe. (Vgl. Nr. 85, S. 932 d. Ztg.)

— **Stillegung von Straßen- und Kleinbahnen?** Bei etwa [5]0 % der deutschen Straßen- und Kleinbahnen reichen augen[b]licklich die Betriebseinnahmen noch nicht einmal zur [D]eckung der reinen Betriebsausgaben aus. Die ordnungsgemäße Unterhaltung ist unmöglich. Diese ernste Feststellung, [d]ie für fast jeden Deutschen in ihren Folgen von der [g]rößten Bedeutung ist, wurde, wie die „D. Allg. Ztg." be[r]ichtet, auf der soeben beendeten 18. Hauptversammlung des Vereins Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privat[e]isenbahnen in Nürnberg gemacht, der 640 Bahnbetriebe (98 %) mit 20 000 km Betriebslänge umschließt. Fünf Vorträge erster Fachleute beleuchteten von den verschiedensten Seiten die hierdurch gekennzeichnete bedrohliche Lage.

Allgemein interessiert die Erklärung von Direktor Löwitt-Mannheim, daß in seinem Bahnnetz am 1. August die Betriebskosten gegenüber 1913 um 1120 % gestiegen waren. Dabei waren die ungelernten Arbeiter bis zu 990 %, die gelernten bis zu 759 % beteiligt. Der Strom kostete 1000 % mehr, einige unentbehrliche Betriebsstoffe bis 5600 %. Dazu käme die Minderleistung infolge der kürzeren Arbeitszeit. Wenn man auch die Einschränkung der Wagenfolge auf das notwendigste berücksichtige, sowie die stärkere Platzausnutzung, so wäre das mindeste eine Verzehnfachung der Friedenstarife, um die Betriebe aufrechtzuerhalten. Sehr beachtlich ist auch der Satz, daß es zurzeit ganz ausgeschlossen sei, durch Straßen- und Kleinbahnen etwa Wohngelände aufzuschließen. Wir haben hierauf bereits einmal bei der Besprechung des Siedlungsproblems hingewiesen, bei dem die Verkehrsmöglichkeiten in verhängnisvoller Weise außer acht gelassen zu werden pflegen.

Eingehende Behandlung fand die Frage der angeblichen Schädigung der Straßen- und Kleinbahnen durch die reichseigenen Stadt- und Vorortbahnen und durch gleichlaufende Kraftwagenlinien. Direktor Stein-Hamburg wies nach, daß z. B. die Berliner Stadt- und Ringbahn schon im Frieden mit erheblichen Unterbilanzen gearbeitet habe, die nur im allgemeinen Etat verschwunden seien. Dasselbe gelte für die Hamburger Stadt- und Vorortbahn, die nur rentierte, weil man von Tilgung und Erneuerungsrücklagen abgesehen habe. In der Tat zahle heute das Reich Zuschüsse, um die billigen Tarife auf den Stadt- und Vorortbahnen aufrechtzuerhalten. Wenn man das vom sozialen Standpunkt für nötig erachte, sollte man auch den Straßen- und Hochbahnen, die dieselben Aufgaben erfüllten, ebenfalls Zuschüsse geben. Normal müßte jetzt jeder Fahrgast durchschnittlich (in Berlin) 1,30 *M* zahlen.

In ähnlicher Weise nahm Bachstein-Berlin gegen die Kraftwagenlinien Stellung, soweit diese mit mittel- und unmittelbarer Unterstützung des Reiches, der Länder oder Kommunen dieselben Ortschaften verbänden, die schon Kleinbahnverbindung haben. 16 Kraftwagengesellschaften beständen heute in Deutschland, an denen das Reich mit 70 Millionen beteiligt sei. Gegenüber den Kleinbahnen hätten sie viele Erleichterungen. Das Oberverwaltungsgericht habe entschieden, daß sie keine Zuschüsse zur Straßenunterhaltung zu zahlen haben, sie wären im Fahrplan völlig frei, während die Bahnen bestimmte Züge fahren müßten, in der Tarifgebarung gebunden seien u. dgl., alles Umstände, die eine ganz andere Rentabilitätsgrundlage geben, als für die Kraftwagen, so daß das technisch-wirtschaftliche Kuriosum entstände, daß die neuen Autolinien ihre Ausgaben decken könnten, die Kleinbahnen nicht, obwohl nach wie vor der Schienenbetrieb, zum mindesten wo Schienen schon liegen, billiger ist als das Auto.

Es sprachen dann noch Dr. Wussow-Berlin über die unwirtschaftliche Lage der Bahnbetriebe, Generaldirektor Dräger-Berlin über Unterstützung notleidender Kleinbahnen und Direktor Rank-Mannheim über den Achtstundentag. Außerdem wurde eine Reihe betriebstechnischer Vorträge gehalten. Zum Schluß einigte man sich auf folgende Forderungen: Aufhebung der Verkehrssteuer, Änderung überholter Vertragsbestimmungen, Milderung im Haftpflichtgesetz, Berechtigung der Betriebsleitung, die Arbeitszeit zur Vermeidung gesetzlicher Betriebseinstellung um mindestens eine Stunde zu erhöhen, Abbau wucherischer Materialpreise, Verpflichtung der an der Aufrechterhaltung der Bahnbetriebe beteiligten öffentlichen und privaten Körperschaften zur Leistung von Zuschüssen.

Österreich.

— **Verhandlungen über Verkehrsfragen zwischen Österreich und Ungarn.** Im Anschluß an die in Budapest geführten vorläufigen Wirtschaftsverhandlungen (vgl. Nr. 89, S. 977 d. Ztg.) wurde die Beratung der verkehrspolitischen Fragen im Ministerium des Äußern am 5. Dezember begonnen und am 6. Dezember abgeschlossen. Im Laufe der Beratungen wurde die Frachtrechtsfrage geregelt. Ferner wurde ein Abkommen, betreffend die gleiche Behandlung des gegenseitigen Personen- und Gepäckverkehrs, bezüglich des gegenseitigen Meistbegünstigungsverfahrens im Güterverkehr und schließlich in bezug auf die gleiche Behandlung der Gütertransporte erzielt. Beide Teile gelangten in den verhandelten Fragen zu einer vollständigen Einigung.

— **Der Montanverein gegen die neuerliche Tariferhöhung.** Der Verein der Montan-, Eisen- und Maschinenindustriellen in Österreich verlautbart folgende Entschließung seines Tarifkomitees: „In der Erwägung, daß 1. schon durch die bisherigen sechs Gütertariferhöhungen auf das Vierzig- bis Sechzigfache der Friedenstarife ein Erstarken unserer völlig darniederliegenden Erzeugung geradezu unmöglich gemacht wird, daß 2. schon die letzten drei ungeheuren Erhöhungen seit dem staatlichen Zusammenbruche ohne jedes Einvernehmen mit den in erster Linie zur Mitberatung berufenen Produktionsinteressenten einfach verfügt wurden, daß 3. der auf wiederholtes Drängen der Beteiligten endlich im Juni d. J. gebildete Ausschuß für tarifarische und reglementarische Fragen des Güterverkehrs sich in seiner Sitzung vom 24. September d. J. nach eingehender Begründung einstimmig und mit aller Entschiedenheit gegen jede weitere Erhöhung der Tarife ausgesprochen hat, erhebt das Tarifkomitee des Vereins der Montan-, Eisen- und Maschinenindustriellen auf das nachdrücklichste Einspruch gegen die trotz allem abermals verfügte Erhöhung der Frachten um weitere 50 % ab 15. Dezember d. J., wodurch die Frachtsätze auf das Sechzig- bis Neunzigfache der Friedenstarife hinaufgesetzt werden sollen. Das Tarifkomitee wendet sich um so mehr gegen die offenkundige Mißachtung berechtigter und begründeter Interesseneinwände, weil es bei der trostlosen Lage unserer Erzeugung und den ohnehin schon geringen heimischen Verfrachtungsmengen Tariferhöhungen für das am wenigsten geeignete Mittel hält, die Verlustwirtschaft unserer Staatsbahnen zu beheben, die nur durch eine Verbesserung der Verkehrsmöglichkeiten und durch vernünftige Vereinfachungen und Ersparungen in der Verwaltung unter gleichzeitiger Berücksichtigung allgemein volkswirtschaftlicher Interessen beseitigt werden kann, und weil das Komitee endlich überzeugt ist, daß durch die angekündigte abermalige ungeheure Frachtverteuerung die allgemeinen Lebensbedingungen bis zur Unmöglichkeit verschlechtert und daß bei Einhaltung dieses Weges Industrie, Gewerbe und Handel, soweit sie noch bodenständig sind und ehrlich arbeiten, unausbleiblich dem Zusammenbruch zugeführt werden müssen."

— **Einschränkung der Neuaufgabe von Eisenbahngütersendungen ohne Umladung.** Um den Umlauf der Eisenbahngüterwagen möglichst zu beschleunigen, wurden die Bahnverwaltungen angewiesen, die Neuaufgabe von Gütern ohne Umladung im Inlandsverkehr und innerhalb einer Frist von sieben Tagen nach bewirkter Benachrichtigung des Empfängers über die Ankunft des Gutes zu gestatten. Ferner wird eine solche Neuaufgabe bei ein und derselben Sendung nur einmal zugelassen werden.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Zur Verstaatlichung der Privatbahnen.** In der am 30. d. M. abgehaltenen Sitzung des parlamentarischen Verkehrsausschusses in Prag wurde der Gesetzentwurf, betreffend die Übernahme der Privatbahnen durch den Staat, neuerlich verhandelt. Bis auf einen Antrag, wonach jeder Beamte befragt werden muß, ob er übernommen oder nach Beendigung eines Krankenjahres in den Ruhestand gehen will, wurden alle deutschen Anträge abgelehnt. Von deutscher Seite wurde betont, daß für die Verstaatlichung keine rechtliche Grundlage gegeben sei und die Betriebsübernahme nur auf eine kostenlose Enteignung hinauslaufe. Der tatsächliche Grund des Gesetzentwurfes sei die Tschechisierung des deutschen Sprachgebietes.

— **Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.** Wie aus Prag gemeldet wird, verlegt diese Gesellschaft ihren Sitz von Wien nach Reichenberg.

— **Deutsches Verkehrsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt.** Die Handels- und Gewerbekammer in Eger teilt mit, daß von Januar 1921 ab ein deutsches Verkehrsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt in der Tschechoslowakei und dem angrenzenden Auslande in Eger erscheinen wird. Dieses Verkehrsblatt wird vorläufig dreimal monatlich zur Ausgabe gelangen und die deutsche Geschäftswelt in der Tschechoslowakei und im Auslande über alle Neuerungen im Tarif- und Verkehrswesen auf dem Laufenden halten. Es wird enthalten: 1. Abhandlungen und Erläuterungen über aktuelle Verkehrsfragen, obergerichtliche Entscheidungen in Verkehrsangelegenheiten usw. 2. Einführung der Leser in das Wesen der Gütertarife und der Verkehrsordnung der Eisenbahnen durch leicht faßliche Unterrichtsbriefe in Tarif- und Verkehrswesen der mitteleuropäischen Staaten. 3. Berücksichtigung des Speditionsgewerbes und der einzelnen Industriezweige durch besondere Abhandlungen. 4. Die Übersetzung aller Verordnungen und Erlasse aus dem amtlichen tschechischen „Vestnik (Verordnungsblatt) für Eisenbahnen und Schiffahrt für die Tschechoslowakei", soweit sie den Verkehr betreffen. 5. Die wichtigsten Verordnungen und Erlasse aus den amtlichen Verkehrsanzeigern des Auslandes, des außerdeutschen Auslandes in Übersetzung, und anderes mehr. — Wegen des Bezuges des Blattes wende man sich an A. Stauda, Handels- und Gewerbekammer in Eger.

Ungarn.

— **Ungarns Vertretung in der Donaukommission.** An der in Wien am 29. November zusammengetretenen, etwa bis Mitte Dezember tagenden internationalen Donaukommission, die sich mit dem vom Generalsekretariat ausgearbeiteten Voranschlag für 1921 beschäftigt, nehmen von ungarischer Seite Staatssekretär Edmund Miklós, Ministerialrat Elemér Jármy und Schiffsinspektor Desider Jordán teil. Auf der Tagesordnung stehen auch die Vorlagen der Entwürfe eines Schiffahrt- und Polizeireglements, das von einer vor kurzem in Budapest zusammengetretenen technischen Unterkommission ausgearbeitet wurde.

— **Auflösung des Eisenbahnersyndikats.** Nach einer Verordnung des Handelsministers wurde das Eisenbahnersyndikat und dessen Ausschuß aufgelöst und mit der Durchführung der Auflösung das Königlich ungarische Generalinspektorat für Eisenbahn und Schiffahrt betraut. Die Verwaltung des Restes des zur Unterstützung flüchtiger Eisenbahner vom Syndikat gesammelten Betrages wird eine besonders ernannte Kommission unter dem Vorsitz des Inspektors der Südbahn Emerich Pummer versehen. Die Auflösung dieses Syndikates hat der Handelsminister auf Grund des Ergebnisses der seit Monaten gegen dasselbe geführten Untersuchung beschlossen.

— **Zeitweilige Einstellung der Güteraufnahme in den Budapester Bahnhöfen.** Infolge der durch die Kohlennot herbeigeführten Güterstauungen hatte die Direktion der Königlich ungarischen Staatsbahnen für die nach den Budapester, Kőbányaer, Rákoser und Bruck-Királyhidaer Stationen sowie für die diese Stationen im Durchgang berührenden Sendungen die Güteraufnahme am 1. und 2. Dezember d. J. eingestellt. Ausgenommen von der Sperre waren Fleisch, Fische, Milch, Brot, Hefe, Eier, Arzneien, Verbandzeug, Kohle, Brennholz, ferner die nach Budapest bestimmten Sendungen von Grünzeug, frischem Gemüse und Getreide und die aus der Umgebung Debrecens herrührenden Kartoffelsendungen.

— **Eisenbahnzusammenstoß bei Csömör.** Der von Budapest am 27. November d. J. in später Abendstunde abgegangene Lokalzug, der mit Reisenden dicht besetzt war, stieß auf der Vizinalbahn Budapest-Gödöllö nahe der Station Csömör mit einem in gleicher Richtung fahrenden Güterzuge zusammen. Infolge falscher Weichenstellung war der Güterzug auf das entgegengesetzte Gleis geraten und hierdurch der Zusammenstoß der Züge herbeigeführt worden. Dabei gingen mehrere Wagen in Trümmer, und die im Güterzuge befindlichen Wagen gerieten in Brand. Ein Eisenbahnbeamter wurde bei dem Zusammenstoß getötet und mehrere Personen leicht verletzt.

— **Prüfung des Hand- und Reisegepäcks.** Nach einem Ministerialerlaß wird in Zukunft das Gepäck der Reisenden nicht mehr vom Militär, sondern ausschließlich von der Polizei und der Gendarmerie untersucht und überprüft werden, und zwar soll dies nicht in den Zügen, sondern beim Ein- und Aussteigen geschehen.

Uebrige europäische Länder.

— **Tariferhöhungen in Italien.** Am 16. November 1920 ist eine neue Tariferhöhung in Italien in Kraft getreten. Die seit dem 16. April d. J. bestehenden Frachtzuschläge von 180 % für Frachtgut sind auf 300 % erhöht worden. Bisher waren gewisse lebenswichtige Güter, wie Lebensmittel, Futtermittel, Kohlen, Zeitungen, durch Ermäßigung dieser Tarifzuschläge auf 100 % begünstigt; der Zuschlag für diese Güter ist auf 200 % erhöht worden. Auch Nebengebühren aller Art, Lager- und Standgelder, unterliegen dem 300prozentigen Zuschlage.

— **Zur Elektrisierung der italienischen Eisenbahnen.** Bisher waren die einschlägigen Arbeiten vielfach dadurch gehemmt, daß die Beschlußfassung und Aufsicht mehreren voneinander unabhängigen Behörden, die zum Teil verschiedenen Ministerien unterstanden, oblag. Um diesem Übelstand abzuhelfen, hat, wie wir der Zeitschrift „Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen" entnehmen, das Ministerium der öffentlichen Arbeiten das Gebiet einheitlich einer Instanz zugewiesen, die der Verwaltung der Staatsbahnen unterstellt ist. Die Arbeiten dieser Stelle werden von der Obersten Wasserbaubehörde (Consiglio Superiore delle Acque) beaufsichtigt, welche zu diesem Zweck in drei Unterabteilungen gegliedert wird. Die Aufgaben dieser Unterabteilungen sind: 1. Aufstellung von Gutachten über die Elektrisierungspläne der Staatsbahnen, 2. Festsetzung der Staatsbeiträge für Baukosten und Betrieb der einheimischen Brennstoff verwertenden Dampfkraftwerke und 3. Elektrisierung der Privatbahnen.

Eine weitere unter Führung des Ministeriums für öffentliche Arbeiten errungene Entscheidung betrifft die Wahl der anzuwendenden Stromarten, z. B. die Festsetzung des in den eigenartigen Betriebsverhältnissen Norditaliens bewährten Drehstromsystems mit niederer Periodenzahl (15—17 Perioden) für den Ausbau zunächst der norditalienischen Strecken. Unabhängig davon soll in Mittelitalien ein Versuch mit Drehstrom von 50 Perioden, in Süditalien ein ebensolcher Versuch mit hochgespanntem Gleichstrom für die Zugförderung durchgeführt werden. Für diese Arbeiten stehen an Mitteln zur Verfügung: 114 Millionen Lire, welche unmittelbar nach Kriegsende für diesen Zweck bestimmt wurden, ferner 860 Millionen Lire gemäß Gesetz vom 2. Mai 1920, sowie ein weiterer Beitrag, der jährlich im Verhältnis zu den auf den bereits elektrisierten Strecken erzielten Kohlenersparnissen fällig wird, alles in allem rd. 1 Milliarde Lire.

Die geplante Elektrisierung soll, wie wir schon früher mitgeteilt haben (vgl. Nr. 86, S. 946 d. Ztg.) vorläufig etwa 2000 km Streckenlänge umfassen, unter besonderer Berücksichtigung der Strecken mit starkem Verkehr und der Alpen- und Apenninenübergänge. Der jährliche Baufortschritt wird zu etwa 500 km veranschlagt.

Zur Stromlieferung soll in der Hauptsache die Privatindustrie herangezogen werden. Die bestehenden oder im Bau befindlichen Elektrizitätswerke werden bereits einen großen Teil des Bedürfnisses befriedigen können. Seinerseits beabsichtigt der Staat, einige wenige, sehr leistungsfähige Wasserkraftwerke zu bauen, welche in der Hauptsache für die Spitzendeckung bestimmt sind.

Um die Bautätigkeit zu ermuntern, hat das Ministerium der öffentlichen Arbeiten das beschleunigte Inkrafttreten eines Gesetzes veranlaßt, welches neu zu errichtenden Wasserkraftwerken (besonders solchen mit Stauseen) und Kraftübertragungsanlagen sehr namhafte staatliche Beiträge sichert.

— **Die Zukunft der englischen und amerikanischen Eisenbahnen.** Die Eisenbahnen Englands befinden sich bekanntlich noch vom Kriege her im Staatsbetrieb. Bei Einsetzung des Verkehrsministeriums wurde dem Minister eine zweijährige Frist gegeben, um Vorschläge für eine Neuregelung des englischen Eisenbahnwesens zu machen. Zunächst herrschte Unklarheit, ob der Staatsbetrieb in einen Staatsbesitz übergeführt werden sollte, oder ob die Eisenbahnen den Gesellschaften zurücküberwiesen werden sollten. Nach den neuesten Nachrichten beabsichtigt der Minister das letztere, doch will er dabei nicht ganz den früheren Zustand wieder herstellen. Er will vielmehr die jetzt bestehende Zersplitterung des englischen Eisenbahnwesens in die Netze einer verhältnismäßig großen Anzahl von Eisenbahngesellschaften dadurch beseitigen, daß er die Eisenbahnen in sieben Gruppen einteilt, von denen jede ein abgerundetes Verkehrsgebiet beherrschen soll. Leistungsfähige und schwächere Gesellschaften sollen dabei so zusammengefaßt werden, daß innerhalb der Gruppe ein gewisser Ausgleich stattfindet. Die Art, wie die Eisenbahnen vor dem Kriege in selbständige Netze zerfielen, wird als Verschwendung angesehen, und eine solche kann sich auch England heutzutage nicht mehr leisten. Alle Ausgaben der Eisenbahnen sind um 200 bis 350 % gestiegen, die Gebühren sind ihnen nur bis zum Betrage von 100 bis 110 % gefolgt. Es

üssen also Ersparnisse erzielt werden. Daß dies möglich nd auf dem Wege einer einheitlichen Leitung zu erreichen t, hat der Krieg bewiesen. Die Eisenbahnen haben jetzt einen ersonenverkehr, der den vom Jahre 1913 um 30% übertrifft; e bewältigen ihn mit einem um 20% verringerten Bestand n Personenzug-Lokomotiven. Das weist auf eine bessere egelung des Dienstes, auf eine bessere Verteilung der Leitungen hin. Daß solche Verbesserungen früher nicht möglich aren, rührt daher, daß die einzelnen Eisenbahnnetze zu klein aren, als daß ihre Leiter hätten großzügig arbeiten können. egen die Einteilung der Eisenbahnen in Gruppen ist bereits Widerspruch erhoben worden, doch sind noch keine besseren orschläge von beachtenswerten Stellen gemacht worden.

Ähnliche Erwägungen schweben in den Vereinigten taaten, wo man die Eisenbahnen zu 14 oder 15 Gruppen usammenfassen will. 87% der amerikanischen Eisenbahnen efinden sich in den Händen von 30 Gesellschaften; in den Gruppen sind zunächst 90% der Eisenbahnen zusammengefaßt, die übrigen kleineren Eisenbahnen sollen ihnen später angegliedert werden. Man glaubt die Netze so abgrenzen zu können, daß der Ertrag der einzelnen Netze nicht mehr als um etwa ½% nach oben und unten vom Durchschnitt abweichen wird, ein Zustand, der von dem das Eisenbahnwesen Amerikas regelnden „Commins-Gesetz" verlangt wird. Wie weit die Vorbereitungen für die Einteilung der Eisenbahnen n diesem Sinne gediehen sind, ist wohl nicht bekannt geworden. Zunächst scheinen sie in vier Tarifbezirke eingeteilt zu werden, in deren jedem die Tarife einheitlich so geregelt werden sollen, daß eine Verzinsung der gesamten Anlagewerte mit 5½% erreicht wird. In England will der Staat an den Überschüssen der Eisenbahnen, wenn sie eine bestimmte Höhe erreichen oder überschreiten, teilnehmen, und zwar soll sein Anteil um so höher sein, je größer die Überschüsse werden. Die so erzielten Einnahmen sollen aber nicht der allgemeinen Staatswirtschaft zugute kommen, sondern zur Verbesserung der Eisenbahnverhältnisse in rückständigen Landesteilen dienen.

— **Die Materialreserven der russischen Eisenbahnen.** Ein erschütterndes von dem Bankerott der russischen Eisenbahnindustrie gibt eine kurze von dem bolschewistischen Eisenbahnsachverständigen Nekrassow verfaßte Mitteilung, die, wie wir den Hanomag-Nachrichten entnehmen, von der „Prawda" veröffentlicht wird. Die vom Eisenbahnkommissariat den Eisenbahnwerkstätten erteilten Aufträge sind nur zum kleinsten Teile ausgeführt worden. In Prozenten der bestellten Menge haben die Bahnen erhalten:

Stahl	6,5%
Schienenbolzen	5,0 „
Lokomotivachsen	1,3 „
Kupferteile für Lokomotiven	5,8 „
Pufferspiralen	1,5 „
Signalarme	0,7 „

Bei Bestellungen hat das Eisenbahnkommissariat die von den einzelnen Linien selbst angemeldeten Bedarfsmengen um das Zehn-, ja Hundertfache schon gekürzt.

Der Schriftleitung sind folgende Bücher zugegangen:

Neuere Vergebungsarten für Bauarbeiten im Rahmen des Verdingungswesens. Von Dr.-Ing. Carl Steinbrecher, Regierungsbaumeister im Reichsverkehrsministerium (Zweigstelle Preußen-Hessen). Berlin 1920. Verlag von Hans Robert Engelmann. Preis 20 *M* + 20% Teuerungszuschlag.

Der Unterricht an Baugewerkschulen. Band 15: Der Eisenbahnbau. Leitfaden für den Unterricht an den Tiefbauabteilungen der Baugewerkschulen und verwandten technischen Lehranstalten. Von A. Lohan, staatlicher Baugewerkschuldirektor. I. Teil: Allgemeine Grundlagen; Bahngestaltung; Grundzüge für die Anlage der Bahnen. 4. Auflage. Mit 182 Abbildungen im Text. Verlag von B. G. Teubner in Leipzig und Berlin. 1921. Preis 9,60 *M* + 100% Teuerungszuschlag.

Die Gestaltung der Bogen im Eisenbahngleise. Von Prof. Richard Petersen in Danzig. Mit 4 Textabbildungen. Berlin und Wiesbaden 1920. C. W. Kreidels Verlag. Preis 4 *M*.

Der Staatsvertrag über die Reichseisenbahnen (Reichsgesetz vom 30. April 1920). Erläutert von Dr. Th. Kittel, Ministerialrat. Verlag von Julius Springer. Berlin 1920. Preis 4 *M*.

Teubners Technische Leitfäden. Band 7: Erdbau, Stollen- und Tunnelbau. Von Alfred Birk, o. ö Professor an der Deutschen Technischen Hochschule in Prag. Mit 110 Abbildungen. Verlag von B. G. Teubner, Leipzig und Berlin 1920. Preis 3,80 *M* + 100% Teuerungszuschlag.

Aus Natur und Geisteswelt. 391. Bändchen: Grundlagen der Elektrotechnik. Von A. Rotth. 3. Auflage (13.—18. Tausend). Mit 70 Abbildungen. — 516. Bändchen: Einführung in die technische Wärmelehre (Thermodynamik). Von Richard Vater, weil. Geh. Bergrat, ordentl. Professor an der Technischen Hochschule Berlin. Zweite erweiterte Auflage, bearbeitet von Privatdozent Dr. Fritz Schmidt. Mit 46 Abbildungen im Text. — 739. Bändchen: Lehrbuch der Rechenvorteile, Schnellrechnen und Rechenkunst. Mit zahlreichen Übungsbeispielen. Von Ing. Dr. phil. J. Bojko. 608. Bändchen: Die Landmessung. Von Friedrich Suckow, Geh. Finanzrat und vortragender Rat im Finanzministerium. Mit 69 Zeichnungen im Text. 610. Bändchen: Kartenkunde. I. Einführung in das Kartenverständnis. Von Dr.-Ing. H. Egerer, Finanzrat in Stuttgart, Vorstand der Topographischen Abteilung des Württembergischen Statistischen Landesamts. Mit 49 Abbildungen im Text. Verlag von B. G. Teubner in Leipzig und Berlin. 1920. Ladenpreis je 3,50 *M* geb., 2,80 *M* kart. + 100% Teuerungszuschlag.

Weichen- und Gleisberechnungen. Formeln, Tabellen und ingenieur P. Timpenfeld. Mit 65 Figuren und 2 Tabellen. Zweite verbesserte und erweiterte Auflage. Carl Scholtze, Verlag für Architektur, Technik und Gewerbe, Leipzig. Preis geheftet 18 *M*, gebunden 24 *M*.

Die Nachkalkulation nebst zugehöriger Betriebsbuchhaltung in der modernen Maschinenfabrik. Für die Praxis bearbeitet unter Zugrundelegung von Organisationsmethoden der Berlin-Anhaltischen Maschinenbau-A.-G., Berlin. Von J. Mundstein. Mit 30 Formularen und Beispielen. Verlag von Julius Springer, Berlin 1920. Preis 12 *M*.

Wirtschaftlichkeit in technischen Betrieben, insbesondere der Kraftanlagen. Von Dr. Fritz Schmidt, Privatdozent an der Technischen Hochschule in Berlin. Mit 16 Abbildungen im Text. Vereinigung wissenschaftlicher Verleger Walter de Gruyter & Co. Berlin und Leipzig 1921. Preis brosch. 11 *M*, kart. 13,50 *M*.

Die Reichseisenbahn. Produktive Notstandsarbeiten und die Organisierung des wirtschaftlichen Wiederaufbaues. Von Regierungsbaumeister Dr.-Ing. Frölich. Berlin 1920. Verlag von Julius Springer. Preis 1,20 *M*.

Rangieranlagen und ihre Bedeutung für den Eisenbahnbetrieb unter besonderer Berücksichtigung der Beziehungen zwischen Höhenplan, Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit. Von Dr.-Ing. Frölich. Berlin 1920. C. W. Kreidels Verlag. Preis 25 *M*.

Straßenbahnen. Von Dipl.-Ing. August Boshart. Mit 72 Abbildungen. Zweite Auflage. 1920. Vereinigung wissenschaftlicher Verleger Walter de Gruyter & Co., Berlin und Leipzig. Sammlung Göschen Nr. 559. Preis 2,10 *M* und 100% Verlegerteuerungszuschlag.

Die Beseitigung der Kohlennot unter besonderer Berücksichtigung der Elektrotechnik. Von Dr.-Ing. e. h. G. Dettmar. Mit 45 Textabbildungen. Berlin 1920. Verlag von Julius Springer. Preis 10 *M*.

Die Dampflokomotiven der Gegenwart. Hand- und Lehrbuch für den Lokomotivbau und -betrieb, für Eisenbahnfachleute und Studierende des Maschinenbaues. Unter Durcharbeitung umfangreicher amtlicher Versuchsergebnisse und des Schrifttums des In- und Auslandes sowie mit besonderer Berücksichtigung der Erfahrungen mit Schmidtschen Heißdampf-Lokomotiven der Preußischen Staatseisenbahnverwaltung. Von Dr.-Ing. e. h. Robert Garbe, Geh. Baurat. Zweite, vollständig neubearbeitete und stark vermehrte Auflage. In einem Text- und Tafelbande. Mit 722 Textabbildungen und 54 lithographischen Tafeln mit den Bauzeichnungen neuer, erprobter Heißdampflokomotiven des In- und Auslandes. Berlin 1920. Verlag von Julius Springer. Preis gebunden 280 *M*.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung von Firmenbezeichnungen.

Österreichisches Bundesministerium für Verkehrswesen. Das bisherige „Staatsamt für Verkehrswesen" führt laut Bundes-Verfassungsgesetz vom 10. November 1920 ab die Bezeichnung „Bundesministerium für Verkehrswesen".

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 191 vom 1. Dezember 1920 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Änderung in der Bezeichnung des österreichischen Staatsamts für Verkehrswesen (abgesandt am 10. Dezember d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

Güterverkehr.

Güter- und Tierverkehr zwischen Deutschland und dem Hultschiner Ländchen.

Die bisher für den Verkehr zwischen den Stationen Ratibor, Studzienna, Kranowitz und den tschechoslowakischen Stationen Kuchelna, Bolatitz, Deutsch-Krawarn, Groß Hoschütz, Oppau, Beneschau, Kosmütz, Hultschin zugelassene unmittelbare Frachtberechnung ist vom 1. Dezember d. J. ab nicht mehr zulässig. Die Frachtberechnung erfolgt von diesem Zeitpunkt an gebrochen von der Versandstation bis zur Grenzstation Kuchelna und von Kuchelna bis zur Bestimmungsstation. Im Verkehr zwischen allen übrigen deutschen Stationen und den genannten tschechoslowakischen Stationen fällt die bisher vorgesehene Umbehandlung der Sendungen in Ratibor fort. Die Fracht für diese Sendungen wird künftig ebenfalls gebrochen bis Kuchelna und von Kuchelna bis zur Bestimmungsstation berechnet. (1186)

Kattowitz, den 7. Dezember 1920.
Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr. Gemeinsames Heft.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1920 werden Höchstbeträge für die im Verkehre mit der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge für die Stückklassen S 1 bis S 5 eingeführt. Ferner wird die Station Hohen-Mistorf in den Tarif einbezogen. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemalig Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft. (1183)

Dresden, am 7. Dezember 1920.
Eisenbahn-Generaldirektion als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Südwestdeutscher Tierverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit treten im Verkehre mit den auf schweizerischem Gebiete gelegenen Stationen Basel Bad. Stb., Beringen Bad. Stb., Neuhausen Bad. Stb., Neunkirch, Riehen b. Basel, Schaffhausen, Thayngen und Wilchingen-Hallau sowie im Übergangsverkehr der Stationen Konstanz, Singen (Hohentwiel) und Waldshut nach und von der Schweiz und darüber hinaus neue und geänderte Währungszuschläge in Kraft. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Abfertigungsstellen Auskunft. (1184)

Dresden, am 9. Dezember 1920.
Eisenbahn-Generaldirektion als geschäftsführende Verwaltung.

Tfb. 5. Staats- und Privatbahn-Güterverkehr Heft C II. Tfb. 200. Wechselverkehr Deutscher Eisenbahnen untereinander Heft C II.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1920 ist im Ausnahmetarif 1a für Rundhölzer zu Grubenzwecken unter b als Sammellagerstation Perleberg nachzutragen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 9. Dezember 1920. (1194)
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft Tfv. 200 C I a (Frachtsatzzeiger).

Der Frachtsatzzeiger gilt auch für den Binnenverkehr der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn. Auf dem Titelblatt ist diese Bahn unter den Ausnahmen zu streichen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1190)

Berlin, den 8. Dezember 1920.
Eisenbahndirektion.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien der Reichseisenbahnen, sächsisches Netz, Teil II, Heft 1.

Vom 1. Januar 1921 an wird in Übereinstimmung mit dem Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil I, Abteilung B, die nach Abschnitt X, Ziff. 1 des Nebengebührentarifs für jede Decke zu berechnende Mindestgebühr von 20 ℳ auf 30 ℳ erhöht. Die sofortige Einführung dieser Maßnahme gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 E. V. O. (R. G. Bl. 1914, S. 455).

Dresden, 11. Dezember 1920. (1189)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Tierverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden infolge Einführung des neuen deutschen Eisenbahn-Tiertarifs Teil I und des allgemeinen Tierfrachtzeigers (vergl. die Bekanntmachung der Eisenbahndirektion Berlin vom 27. Oktober) die dadurch bedingten Änderungen und Ergänzungen des Tarifs durchgeführt. Insbesondere werden die im Tarif enthaltenen Stücksätze und Frachtsätze für Wagenladungen aufgehoben. Ferner werden die Währungszuschläge für die deutsch-schweizerischen Übergangsstationen sowie die Frachtzuschläge für die Stationen der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn, der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn, der Teutoburger Wald-Eisenbahn und der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft erhöht.

Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger und bei den beteiligten Dienststellen. (1187)

Frankfurt (Main), 10. Dezember 1920.
Eisenbahndirektion.

Tfv. 53. Binnentarif der Bentheimer Kreisbahn.

Die am 1. Dezember 1920 bei den Reichseisenbahnen zur Einführung gelangten neuen Frachtsätze im Güter- und Tierverkehr gelten auch im Binnen- und direkten Verkehr mit den Stationen der Bentheimer Kreisbahn. (1191)

Bentheim, den 4. Dezember 1920.
Betriebsdirektion.

Reinickendorf-Liebenwalde-Groß Schönebecker Eisenbahn.

Vom 1. Januar 1921 werden, unter dem Vorbehalt, daß bis dahin zu der Maßnahme die gesetzliche Ermächtigung erteilt wird, zu den Frachtsätzen des Wechselverkehrs folgende Zuschläge erhoben:

A. Für alle Wagenladungsklassen einschließlich Ausnahmetarife, ausgenommen Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen 20 ₰ je 100 kg.

B. Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen 18 ₰ je 100 kg.

Das alsbaldige Inkrafttreten dieser Maßnahme gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (1185)

Berlin, den 7. Dezember 1920.
Die Direktion.

Wechselverkehr Sachsen - Württemberg. Tarifheft 11 B.

Mit sofortiger Gültigkeit treten im Verkehr mit den Privatbahnstationen Baienfurt, Tettnang und Weingarten (Württ.) Entfernungsänderungen ein. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und aus dem Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preuß.-Hessischen Staats-Eisenbahnen zu ersehen. (1188)

Dresden, am 11. Dezember 1920.
Eb.-Gd. als geschäftsf. Verw.

Güterverkehr bad.-schweizer. Übergangsstat. Schweiz.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die auf Seite 6 des Ausnahmetarifs Nr. 19 für Steine der Serie 3 angegebenen Zuschläge zu den Frachtsätzen für die Stationen Hirschthal, Muhen und Schöftland von 1 auf 2 Rappen für 100 kg erhöht. (1193)

Karlsruhe, den 9. Dezember 1920.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Feuerversicherung für Lagergüter in Regensburg und Passau.

Mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1920 wird für Feuerversicherung von Lagergütern für je 100 ℳ versicherten Wert und Monat eine Gebühr von 15 ₰ erhoben. (1192)

Wien, am 7. Dezember 1920.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 92 | **Berlin, den 18. Dezember 1920.** | **LX. Jahrgang.**

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, **amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 20 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 96 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 106 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24. Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 92. | Berlin, den 18. Dezember 1920. | LX. Jahrgang.

Inhalt:

Wegen des Weihnachtsfestes fällt die am 25. d. Mts. fällige Nummer der Zeitung aus.

Kesselschmieden.

Von Betriebsingenieur **Stach**, Sebaldsbrück.

Wir kranken daran, daß unsere Kesselschmieden bei weitem nicht in der Lage sind, den Bedürfnissen zu genügen. Teilweise sind sie zu klein, um die für die zugehörige Lokomotivhalle erforderliche Anzahl Kessel aufzunehmen, teilweise leisten sie aus diesen oder jenen Gründen nicht genügend. Es müssen deswegen Lokomotivkessel in erheblichem Umfange Privatwerken zur Wiederherstellung überwiesen werden. Dieses Verfahren hat aber große Nachteile, die nicht so sehr in der Kostenfrage begründet sind, wie gerade in den Lieferfristen. Es gibt nur verhältnismäßig wenig Privatwerke, die in der Lage sind, Lokomotivkessel in angemessenen Fristen und gut wiederherzustellen. Wir brauchen nur einmal die Lieferfristen zu betrachten, die teilweise außerordentlich lang sind, bis zu 1 Jahr und mehr. Es entstehen daher außergewöhnlich lange Ausbesserungszeiten für die Lokomotiven. Meine Ausführungen sollen nun den Zweck haben zu untersuchen, ob es der Eisenbahnverwaltung unter den gegebenen Umständen möglich ist, hier Abhilfe zu schaffen, und in welchem Maße. Ich erhebe nicht etwa Anspruch auf absolute Richtigkeit meiner Anschauungen, und es würde für mich ausreichend sein, wenn diese Zeilen anregend wirken oder zu kritischen Betrachtungen Anlaß geben. Abhilfe zu schaffen durch Erweiterung der Kesselschmieden ist unter den bestehenden Umständen sehr schwierig, weil die Baukosten außerordentlich hohe sind, aber ich bin der Ansicht, daß es sich wohl verlohnt, Untersuchungen darüber anzustellen, in welcher Weise die Leistungen der vorhandenen Kesselschmieden in den Eisenbahnwerkstätten erhöht werden können.

Soweit nun bekannt, sind die Leistungen der Kesselschmieden, bezogen auf einen Kesselstand oder auf die Arbeiterkopfzahl, doch recht verschieden, und es müßte meiner Ansicht nach das Bestreben sein, die Kesselschmieden wenigstens auf annähernd gleiche Leistungen zu bringen. Leider steht mir kein genaues Material zur Verfügung, jedoch weiß ich von einem besonders krassen Beispiel, daß aus einer Kesselschmiede, die für die Aufnahme von 40 Kesseln geeignet ist, monatlich nur etwa 6 Kessel herausgebracht werden. Wenn ich nun bestimmt aus eigener Erfahrung weiß, daß dieses gleiche Ergebnis in einer Kesselschmiede mit 15 Ständen erreicht werden kann, so ist doch anzunehmen, daß da irgend etwas nicht stimmt.

Wie sind nun derartige Leistungsunterschiede zu erklären? Nächstliegend ist der Gedanke an die Arbeitsleistung der Arbeiter. Hier möchte ich einwenden, daß gerade für die Kesselschmiedearbeiten sich das Akkordverfahren sehr gut eignet, und daß es bei geschickter Anwendung desselben möglich ist, die Arbeitsfreudigkeit, und damit die Leistung wesentlich zu steigern. Dann spielt die Tüchtigkeit des Beamtenpersonals hier eine besonders große Rolle. Ich glaube mit meiner Ansicht recht zu haben, daß gerade in der Besetzung der Beamtenstellen in den Kesselschmieden nicht immer mit der nötigen Sorgfalt vorgegangen ist, und daß es hier an fachtüchtigem Personal mangelt. Der Dienst in den Kesselschmieden ist gerade nicht sehr beliebt aus erklärlichen Gründen. Häufig liegen die Verhältnisse so, daß diese Beamten aus irgendwelchen Gründen von anderswo dahin abgeschoben werden, vielfach gar nicht fachkundig sind und nun in der Kesselschmiede wirken, sehr zum Nachteil der Verwaltung. Besonders für diesen Dienstzweig empfiehlt es sich, Beamte mit aller Sorgfalt auszubilden. Ihnen muß Gelegenheit gegeben werden, sich die nötigen Kenntnisse und Erfahrungen im Kesselbau gründlich anzueignen.

Die beiden vorgenannten Faktoren sind jedoch meiner Ansicht nach nicht so ausschlaggebend für die Leistung der Kesselschmiede, wie die Ausstattung derselben mit mechanischen und maschinellen Einrichtungen und mit den einschlägigen Werkzeugen. Vergleichen wir die Anzahl und die Art der vorhandenen Werkzeugmaschinen, die Versorgung mit Preßluft und die Ausrüstung mit Werkzeugen verschiedener Kesselschmieden mit einander, so werden wir auf diesem Ge-

biete ganz erhebliche Unterschiede feststellen können. Die Ausstattung der Kesselschmiede bildet. meines Erachtens, zunächst die Grundlage für die Leistungsfähigkeit der Kesselschmiede. Wenn hier alle vorhandenen Mängel untersucht und beseitigt worden sind, kann man an das Personal herantreten mit der Erwartung, daß nunmehr auch die Leistung gesteigert wird. Dies wird etwa bei der Akkordarbeit ohne weiteres eintreten, weil der Belegschaft damit auch die Möglichkeit geboten ist, ihren Überverdienst zu erhöhen.

Nehmen wir einmal einige Arbeitsvorgänge heraus, z. B. das Einziehen von Stehbolzen in neue Feuerkisten. Da muß unbedingt auf beiden Seiten der Feuerkiste gleichzeitig Gewinde geschnitten werden können, und in demselben Maße wie diese Arbeit fortschreitet, muß auch die Belieferung mit fertiggeschnittenen Stehbolzen erfolgen. Genügt die Leistung der vorhandenen Dreherei überall dieser Forderung? Bei Akkordarbeit muß das aber der Fall sein, sonst kann eben für diese Arbeiten kein regelrechter Akkord aufgestellt werden. Ferner, wenn Stehbolzen eingezogen sind, muß das Einnieten derselben wenn irgend möglich, in der Weise erfolgen, daß mit zwei Preßlufthämmern (Spezialhämmern mit drehbarem Kopf) gleichzeitig genietet wird. Zu diesem Zweck wird der Kessel auf die Seite gelegt, mit einem Hammer werden die Köpfe auf der Außenseite genietet, mit dem zweiten Hammer auf der gegenüberliegenden Innenseite der Feuerkiste. Diese Arbeitsvorgänge kommen nun recht häufig gleichzeitig an mehreren Kesseln vor, und auch in diesem Falle muß die Ausrüstung genügen. Auf diese Weise wird der Einbau der Feuerkisten außerordentlich beschleunigt. Aber die vorhandenen Einrichtungen und Werkzeuge werden eine derartige Arbeitsweise nicht immer gestatten. So z. B. kann man die Erfahrung machen, daß jetzt nach Einführung der Akkordarbeit ein Mangel an Preßluftwerkzeugen, insbesondere an Meißelhämmern auftritt. Die Leute verwenden eben jetzt in viel höherem Maße diese Hämmer als vorher bei der Zeitlöhnung zu sämtlichen Stemmarbeiten. Diese Beispiele lassen sich auf viele andere Arbeiten ausdehnen.

Ich möchte nun einmal einen Vorschlag machen, wie eine Kesselschmiede der Eisenbahnwerkstätten zweckmäßig mit Personal besetzt und mit den wesentlichsten Einrichtungen ausgerüstet sein müßte, damit annähernd gleiche Leistungen, bezogen auf einen Arbeitsstand, erzielt werden können. Es soll eine Kesselschmiede für 30 Kessel zugrunde gelegt werden.

a) Ausrüstung mit Werkzeugmaschinen.

3 Spezialdrehbänke zur Anfertigung von Stehbolzen.
3 Revolverdrehbänke zur Anfertigung von Flickenschrauben, Gewindebüchsen, Gewindepfropfen usw.
1 dreispindlige Deckenankerdrehbank.
2 leichtere Armaturdrehbänke.
3 gute leistungsfähige Leitspindeldrehbänke normaler Bauart, auf denen alle vorkommenden Arbeiten erledigt werden können.
2 kleine Fräsmaschinen zum Fräsen der Vierkantköpfe an die von der Stange geschnittenen Flickenschrauben.
1 große Rundtischfräsmaschine mit einem Tischdurchmesser von mindestens 1000 bis 1200 mm zum Bearbeiten der Blechkanten an Kümpelteilen.
3 große leistungsfähige Radialbohrmaschinen zum Bohren von Rohrwänden und anderen Platten, möglichst geeignet zum Gewindeschneiden in Rohrwände für Rohrwandbüchsen.
2 mehrspindlige Bohrmaschinen leichter Bauart zum Durchbohren der Stehbolzen.

b) Versorgung mit Preßluft.

Die Versorgung mit Preßluft ist leider häufig recht mangelhaft, obwohl gerade diese einen sehr großen Einfluß auf die Leistung der Kesselschmiede ausübt. Die Preßluftwerkzeuge arbeiten in der Regel normal mit einem Druck von 6 Atm. Also muß die Preßluftanlage so bemessen sein, daß sie bei voller Benutzung sämtlicher Anschlußstellen auch dieser Bedingung genügt. Wie sieht es nun in unseren Kesselschmieden damit aus? Vielfach so, daß bestimmte Arbeiten, wie z. B. schwere Nietarbeit, nur ausgeführt werden können, wenn eine ganze Anzahl von Anschlüssen abgesperrt werden, d. h. also die übrige Belegschaft muß anstatt mit Preßluft von Hand arbeiten. Mangel an Preßluft wirkt außerordentlich hemmend auf den Arbeitsgang. Eine derartige Kesselschmiede müßte, meines Erachtens, mit einem Kompressor von mindestens 18—20 cbm/Minute Ansaugeleistung ausgerüstet sein. Bei Neuanlagen sollte man zweckmäßig dazu übergehen, anstatt der vielen Einzelkompressorenanlagen leistungsfähige Preßluftzentralen einzurichten und diese auch mit der nötigen Reserve auszustatten. Bei den Einzelkompressoren besteht meistens der große Übelstand, daß eine regelrechte Überholung nicht ohne Unterbrechung des Betriebes vorgenommen werden kann. Es wird daher mit der gründlichen Ausbesserung meistens viel zu lange gewartet, und die Kompressoren arbeiten nicht leistungsfähig. Ohne Stillegung des Preßluftbetriebes läßt sich eine derartige Ausbesserung überhaupt nicht durchführen. Auch das wirkt, besonders bei Akkordarbeit außerordentlich störend auf den Arbeitsgang.

c) Ausrüstung mit Preßlufthämmern.

12 schwere Niethämmer.
20 Meißelhämmer schwerer Bauart.
25 Meißelhämmer leichter Bauart (zum Meißeln, Stemmen, Rohrbördeln usw.).

d) Ausrüstung mit Handbohrmaschinen (entweder Preßluftbohrmaschinen oder elektrische, oder beide Arten).

4 Handbohrmaschinen bis 45 mm Gewindeschneiden oder 65 mm Bohrdurchmesser für Deckenanker.
50 Handbohrmaschinen bis 32 mm Gewindeschneiden oder 45 mm Bohrdurchmesser für Stehbolzen.
4 Eckbohrmaschinen bis 32 mm Bohrdurchmesser.
3 Handbohrmaschinen bis 21 mm Bohrdurchmesser für Armaturen usw.*)

e) Ausrüstung mit Handschleifmaschinen.

3 elektrische Handschleifmaschinen, die sehr zweckmäßig zum schnellen Bearbeiten von Blechkanten, Ausschärfungen usw. sind, und nur empfohlen werden können zur allgemeinen Einführung. Es wird viel Feilarbeit damit erspart.

f) Ausrüstung der Werkzeugausgabe mit den wichtigsten Werkzeugen.

75 Stehbolzendöpper für Preßlufthämmer.
70 Flachmeißel für Preßlufthämmer.
70 Kreuzmeißel für Preßlufthämmer.
70 Siederrohrstemmer für Preßlufthämmer.
70 Stemmer gewöhnlicher Art für Preßlufthämmer.
120 Stehbolzengewindebohrer, stets paarweise zusammengehörig.
120 Stehbolzenreibahlen, stets paarweise zusammengehörig.
40 Satz Deckenankergewindebohrer.
60 Satz Bodenankergewindebohrer.
100 Siederohrwalzen.
50 Muffen zum Eindrehen von Stehbolzen.**)
Ferner Spiralbohrer in genügender Zahl und auch genügend Bohrwinkel.

g) Ausrüstung mit Hebezeugen.

Schwere Laufkrane werden stets vorhanden sein. Häufig ist jedoch Mangel an kleinen leichten Hebezeugen, wie sie zur

*) Erfahrungsgemäß ist stets ein hoher Prozentsatz der Bohrmaschinen in Ausbesserung. Deshalb halte ich diese Zahlen für unbedingt nötig.

**) Da an diesen Werkzeugen ein sehr hoher Verbrauch ist, muß stets für genügend Reserve gesorgt werden.

schnellen und bequemen Anbringung der Handbohrmaschinen unentbehrlich sind. Derartige leichte Hebezeuge müssen in genügender Zahl vorhanden sein.

h) Reinigung der Kessel.

Die Reinigung der Kessel muß in möglichst kurzer Zeit erfolgen. Hier sind die neuerdings eingeführten Sandstrahlgebläse von großem Vorteil. Mit diesen kann der Langkessel in sehr kurzer Frist gereinigt werden. Die Reinigung der Feuerkistendecke und der Seitenwände muß jedoch noch mittelst Preßlufthämmer oder von Hand erfolgen. Jedoch ist die Reinigung eines Kessels in wenigen Tagen möglich.

i) Auf die Einrichtung der Kümpelei will ich hier nicht näher eingehen, doch wird in dieser Abteilung immer noch eine geeignete Kümpelpresse entbehrt.

k) Besetzung der Kesselschmiede.

Als vorteilhaft hat sich in unserer Kesselschmiede eine Kolonnenstärke von je 8 Mann mit einem Kolonnenführer, jede Kolonne also zusammen 9 Mann, erwiesen. Jeder Kolonne sind 2 Kessel zugewiesen, an denen sie sämtliche Arbeiten ausführt. Zurzeit werden die für die einzelnen Kessel veranschlagten Arbeitszeiten fast pünktlich innegehalten.

Wird man in den angegebenen Richtungen Mängel zu beseitigen versuchen und die Ausrüstung der Kesselschmieden vervollständigen, so wird der Erfolg nicht ausbleiben. Die hierfür aufgewendeten Mittel werden sich reichlich verzinsen.

Ueber die Führung größerer Stationskassen

schreibt uns der auftr. Verkehrskontrolleur beim Verkehrsamt I Berlin Couvé:

In den Stationskassen mit mehreren Zahlstellen war es bisher ein großer Übelstand, daß sich bei dem Kassenverwalter die von den verschiedenen Zahlbeamten erledigten Belege ansammelten. Der Kassenverwalter mußte die Belege dann selbst in die Zusammenstellungen und die Ablieferungsscheine aufnehmen oder hiermit einen besonderen Beamten beauftragen. In diesem Verfahren lag eine große Fehlerquelle für die Kasse des Dienstleiters, da es ihm bei der Menge der Belege und dem Umfange der Kassengeschäfte nicht möglich war, vor Absendung der Abrechnung Kasse zu machen. Der Kassenverwalter hatte daher nicht die Gewißheit, daß die Anrechnung tatsächlich richtig war. Etwaige Fehler beeinflußten dann seine Kasse. Diese hauptsächliche Ursache der vielen Unstimmigkeiten in den Stationskassen wird durch das vom Eisenbahninspektor Krefter in Nr. 68 d. Ztg. vorgeschlagene Verfahren nicht beseitigt.

Zur Wiederherstellung geregelter Zustände in den größeren Stationskassen möchte ich das folgende Verfahren vorschlagen, das ich in der Stationskasse Berlin Schles. Bhf. erprobt habe und das auch bereits in einigen anderen Berliner Stationskassen eingeführt wurde.

Zahlstellen.

Die Einnahmen und Ausgaben werden in einem der betreffenden Stationskasse angemessenen Umfange von besonderen Zahlstellen eingezogen oder gezahlt. Bei großen Stationskassen werden besondere Schalter eingerichtet:

für Lohnzahlungen,
für Gehaltszahlungen und Nebengebühren des Fahrpersonals,
für Pensionen,
für einmalige Zahlungen (Unterstützungen, Handwerkerrechnungen),
für verschiedene Einnahmen.

Für jede Zahlstelle wird ein Schalterkonto geführt. Hierzu wird der nachstehende Vordruck Anlage I vorgeschlagen.

Auf der linken Seite (Soll-Seite) ist der zur Zahlung übergebene Geldbetrag einzutragen. Hierzu wird man zweckmäßig abgeschätzte, runde Beträge überweisen. Es empfiehlt sich nicht, den Schalterbeamten, wie es in dem Aufsatze des Eisenbahninspektors Krefter vorgeschlagen wird, den genauen Betrag der überwiesenen Zahlungsaufträge zu übergeben, da ein großer Teil der Belege durch Postscheckkonto gezahlt wird. Die Schalterbeamten würden also in diesem Falle einen größeren Barbetrag zurückliefern müssen. Die Zahlungsaufträge sind bei Eingang in die Zusammenstellungen der einmaligen Ausgaben einzutragen und nach Zahlung auszutragen. Der Zahlbeamte hat die Belege-Anrechnungen selbst bis zum Ablieferungschein vorzubereiten und die Anrechnung fristgemäß an den Kassenverwalter abzuliefern. Für diese Ablieferung wird er entlastet durch die Eintragung des Betrages auf die rechte Seite des Schalterkontos und durch die Quittungleistung des Kassenverwalters. Die Zahlbeamten müssen verpflichtet werden, vor der Ablieferung jeder Anrechnung Kasse zu machen. Hierdurch werden etwaige Fehler in den Zusammenstellungen rechtzeitig aufgeklärt. Sind an einzelnen Zahlungen mehrere Zahlstellen beteiligt, wie es bei den Gehaltszahlungen vorkommen kann, so übernimmt der betreffende Hauptschalter (z. B. Besoldungsschalter) die gezahlten Belege von den Hilfsschaltern und rechnet sie in der oben geschilderten Weise an. Durch dieses Verfahren wird die Kassenführung für den Dienststellenleiter wesentlich vereinfacht. Er hat nicht mehr mit den vielen einzelnen Belegen zu rechnen, sondern lediglich mit den wenigen Schalterkonten. Ferner fällt eine wesentliche Fehlerquelle für ihn fort, da die Anrechnungen nicht mehr mit seiner eigenen Kasse zusammenhängen.

Zur Sicherung gegen Unregelmäßigkeiten in den Zahlstellen werden die Kassenverwalter verpflichtet, in kürzeren zu bestimmenden Zwischenräumen Prüfungen der Schalter vorzunehmen und die Buch- und Kassenführung zu überwachen.

Wie für die Ausgaben, so können auch für die Einnahmen im Bedarfsfalle besondere Schalter eingerichtet werden, z. B. für die „verschiedenen Einnahmen". Hier erscheinen dann auf der linken Seite die Einnahmen und auf der rechten Seite die Barablieferungen an den Kassenverwalter.

Anlage I.

Konto für Schalter III.

Stationskasse ....

(linke Seite)

Lfd. Nr.	Einnahme			Nachweis der Verrechnung	Betrag		Empfangsbescheinigung	Einnahme bis zum Tagesschluß	
	Tag	Einzahler	Gegenstand		M	Pf		M	Pf
			Bestand am 29/9.						65
1	30/9.	Statk. . . .	Vorschuß zur Gehaltzahlung	Kl 1/2. . .	2 000 000	00	Schulze		
2	„	Buchh. . . .	Müller d. Postscheck gezahlt	P 6/7 . . .	800	00	Schulze		

(rechte Seite)

Lfd. Nr.	Ausgabe			Nachweis der Verrechnung	Betrag		Empfangsbescheinigung	Ausg[...] zum Ta[...]
	Tag	Empfänger	Gegenstand		M	Pf		M
1	30/9.	Statk.	Abl. Sch. 25 Besold.	Statk. B 1/1	4 320	15	Krause 30/9.	4

Anlage II.

Kassenkladde.

(linke Seite)

Lfd. Nr.	Tag	Einnahme: Einzahler	Einnahme: Gegenstand	Nachweis der Verrechnung	Betrag ℳ	Betrag ₰
			Bestand vom 29/9.		305 321	69
1	30/9.	Hk.	Vorschuß	R. Girok. 1/1	3 000 000	00
2	„	Fka. Schles.	Abl.	Nebenb. V. 1/1	85 930	70
3	„	Schalter I	Abl.	Sch. I. 1/1	6 315	00
				zus.	3 397 567	39
				ab Ausg.	2 980 000	00
				bleibt Barbestand	417 567	39

(rechte Seite)

Lfd. Nr.	Tag	Ausgabe: Empfänger	Ausgabe: Gegenstand	Nachweis der Verrechnung	Betrag ℳ	Betrag ₰
1	30/9.	Schalter II	Vorschuß Lohnzahl.	Sch. II 1/1	100 000	00
2	„	„ III	„ Gehaltzahl.	Sch. III 1/1	2 000 000	00
3	„	„ IV	„ Pens.	Sch. IV 1/1	80 000	00
4	„	Statk. Blo.	Vorschuß	D. G. 1/1	800 000	00
					2 980 000	00

Anlage III.

Täglicher Kassenabschluß.

	29. 9. ℳ	29. 9. ₰	30. 9. ℳ	30. 9. ₰	1. 10. ℳ	1. 10. ₰	2. 10. ℳ	2. 10. ₰
Juli	3 698 814	87	3 698 814	87				
August	1 585 819	23	1 585 819	23				
September	3 812 148	11	3 034 206	82				
	9 096 782	21	8 318 840	92				

	29. 9. ℳ	29. 9. ₰	30. 9. ℳ	30. 9. ₰	1. 10. ℳ	1. 10. ₰	2. 10. ℳ	2. 10. ₰
Schalter-Kto. I	1 389 261	96	1 599 446	97				
Schalter-Kto. II	1 617 894	36	2 034 188	86				
Schalter-Kto. III	5 621	65	2 006 421	65				
Schalter-Kto. IV	390 933	12	832 583	12				
Schalter-Kto. V	—	—	400 000	00				
Postscheck-Kto.	506 327	41	506 327	41				
Reichsbank	4 689 542	45	545 038	65				
Schecks	15 179	25	126 381	55				
bar	467 150	14	253 580	84				
Fremde Hk.	14 871	87	14 871	87				
	9 096 782	21	8 318 840	92				

Buchhalterei.

Zur Führung des Stationskassenbuches, der Auftragsbücher, Stammbesoldungslisten, des Postscheckkontos und des Gebührenkontos, sowie zur Aufstellung der Besoldungslisten und Steuerlisten usw. wird eine Buchhalterei eingerichtet, für die die zu erledigenden Arbeiten je nach dem Geschäftsumfang der Kasse durch besonderen Plan festgesetzt werden. Die Leitung der Buchhalterei wird zweckmäßig dem Vertreter des Kassenverwalters übertragen.

Die Postscheckzahlungen werden von der Buchhalterei vorgenommen. Hierzu übergeben die einzelnen Zahlstellen die durch Postscheck zu zahlenden Belege der Buchhalterei, die die Anweisungen ausschreibt. Nach Rückkunft der Lastschriftzettel und Eingang der Abrechnung vom Postscheckamt schließt die Buchhalterei das Postscheckkonto ab und belastet die betreffenden Schalterkonten mit den für die Zahlstellen gezahlten Beträgen unter Beifügung der Belege. Hierbei ist durch eine kurze Zusammenstellung festzustellen, daß die Summe der Belastung mit dem Gesamtbetrag der Gutschriften in den einzelnen Schalterkonten übereinstimmt. Die von den einzelnen Zahlstellen an den Kassenverwalter abgelieferten Anrechnungen werden von der Buchhalterei nachgeprüft.

Kassenverwalter.

Der Kassenverwalter führt eine Kladde (Anlage II), in die er alle baren Ausgaben und Einnahmen, die durch seine Hand gehen, einträgt. Nach dieser Kassenkladde nimmt die Buchhalterei täglich die Buchungen vor. Zur täglichen Aufstellung des Kassenabschlusses führt der Kassenverwalter den täglichen Kassenabschluß. Hierzu ist der jetzige Vordruck durchaus ungeeignet. Wie in der Güterkasse ist auch in der Stationskasse ein Abschlußvordruck (Anlage III) notwendig, aus dem die Abweichungen gegen den Vortag beim Aufstellen des Abschlusses zu ersehen sind. Etwaige Fehler können dann sogleich aufgeklärt werden.

Die Führung des Belege-Kontrollbuches und Belege-Einnahme- und Ausgabebuches, die Eisenbahninspektor Krefter vorschlägt, halte ich nicht für erforderlich, da hierdurch nur die Zahl der Bücher erhöht wird, ohne daß ein greifbarer Nutzen erzielt würde. Da die Belege bei Eingang sofort in die Zusammenstellungen eingetragen werden, und da ferner jede Zahlstelle ihr abgegrenztes Gebiet hat (z. B. Zahlung der Handwerkerrechnungen), so kann ohne Schwierigkeit festgestellt werden, welche Zahlstelle den Beleg erhalten und gezahlt hat. Die Spalten der jetzt gelieferten Nebenbücher sind für die Millionenumsätze der großen Stationskassen zu eng. Die Zahlen reichen daher meist über zwei Spalten. Zur Erhöhung der Übersichtlichkeit wird eine Verbreiterung der Spalten erforderlich.

Durch das oben vorgeschlagene Verfahren wird erreicht, daß jeder Buchung eine Gegenbuchung entspricht. Bei den täglichen Kassenabschlüssen können daher Unstimmigkeiten leicht aufgeklärt werden. Der Kassenverwalter wird durch Einführung dieses Verfahrens wesentlich entlastet. Dies ist auch dringend erforderlich, damit er die Übersicht über die Kasse behält. Nach dieser Entlastung kann er die eingehenden Verfügungen mit größerer Ruhe durcharbeiten und das Personal unterweisen und überwachen.

* * *

Über den gleichen Gegenstand gehen uns vom Eisenbahninspektor Schwarze in Dresden folgende Ausführungen zu:

Die Abhandlung des Eisenbahninspektors Krefter in Münster in Nr. 68 d. Ztg. erweckt auch das Interesse anderer Eisenbahn-Kassenbeamten, die zurzeit noch nach anderen Vorschriften arbeiten. Die auffällige Erscheinung, daß sich namentlich bei den größeren Stationskassen Unstimmigkeiten in vermehrtem Umfange ergeben, tritt nicht nur bei den Stationskassen der preußisch-hessischen Bezirke zutage, sie ist auch bei den größeren Güter-(Stations-)kassen in Sachsen zu beobachten. Den Gründen, die für die Unordnung in den Kassen vom Ministerium und von Herrn Krefter angeführt werden, muß man beipflichten. Sie sind aber nicht die einzigen. Ein Teil der Schuld trifft auch die geringere Bewertung des Kassen- und Güterdienstes, die namentlich früher zu beobachten war, und die noch nicht ganz überwunden ist. Für denjenigen, der in den verschiedenen Dienstzweigen tätig gewesen ist, unterliegt es keinem Zweifel, daß der Kassen- und Güterdienst keine geringeren Anforderungen an die Tüchtigkeit der Beamten stellt, als der Betriebsdienst. Die ge-

Bestand beim Tagesabschluß ℳ

ngere Bewertung des Kassendienstes hat zur Folge gehabt, ß Beamte, die für den Kassendienst besondere Neigung tten und auch besonders dazu geeignet waren, diesem Dienste h zu entziehen suchten, weil sie in ihm eine Schädigung ihrem Vorwärtskommen erblickten. Auf die Auswahl gegneter Kassenverwalter muß Bedacht genommen, dann aber ich darauf gesehen werden, daß diesen die erforderlichen im assendienste ausgebildeten Kräfte beigegeben werden. Geieht das letztere nicht und wird der Kassenverwalter inlgedessen mit Nebenarbeiten zu stark in Anspruch genomen, dann tritt mit der Zeit eine Erlahmung der Arbeitslust n. Es kommt hinzu, daß der Kassenverwalter nicht mehr der Lage ist, den Kassenbetrieb, der mit der Zeit immer ehr anschwillt, besser zu organisieren und zu kontrollieren. nd gerade an der inneren Organisation und Kontrolle fehlt s vielfach. Die Führung einer Tageskontrolle ist unerläßch, da nur durch diese Einrichtung Unstimmigkeiten leichter ifzuklären sind und die Übertragung von Fehlern vermieden ird. Dem Vorschlage des Herrn Krefter, das Barkasseninnahme- und Ausgabebuch als Kladde zu führen, kann h nicht zustimmen, da ich dieses für die Kassenführung ls wichtigstes Buch betrachte. Es muß vielmehr in der Form eführt werden, die für die Führung von Kassenbüchern voreschrieben und im allgemeinen üblich ist. Das Barkassenuch bildet die Grundlage für die Geldgebarung, und von ihm uß ausgegangen werden, wenn sich beim Kassenabschluß nstimmigkeiten ergeben. Zu dem weiteren Vorschlage, jeder ahlstelle mit den Zahlungsaufträgen auch den auszuzahlenen Geldbetrag zu überweisen, möchte ich mich dafür ausprechen, daß es bei größeren Zahlstellen mit ununterbrochen andauernden Zahlungen einfacher ist, wie es bei großen sächsischen Güterkassen zum Teil auch geschieht, der Zahlstelle auf Abrechnungskonto einen größeren Vorschußbetrag zuzuführen, mit dem sie belastet wird. Bei der Rückgabe der gezahlten Belege an die Stations-(Güter-)kasse schreibt sich die Zahlstelle den gezahlten Betrag gut und bleibt mit dem Saldo belastet. Der Verwalter der Stations-(Güter-)kasse hat selbstverständlich die entsprechende Kontrolle über die Zahlstelle auszuüben.

Wenn Herr Krefter erklärt, daß die kleinen Bahnhöfe ihre Stationskassengeschäfte sehr gut selbst erledigen könnten, so ist das nur zu unterstreichen, denn in Sachsen ist das schon der Fall. Hier rechnen die Güterkassen auch der kleineren Bahnhöfe, wenn nicht aus Zweckmäßigkeitsgründen Ausnahmen gemacht werden, direkt mit der Hauptkasse ab. Ich halte diese Einrichtung nach den Erfahrungen im besetzten Gebiete auch für zweckmäßiger, weil die Hauptkasse nicht in dem Maße mit Mehrarbeit belastet wird wie die Stations-(Mutter-)kassen. Zur Erleichterung der Kassenführung trägt auch das Ordnunghalten wesentlich bei. Jede Ausgabe ist **vor** der Zahlung im Kassenbuche in Ausgabe, und jede Einnahme **vor** der Einlegung des Geldes in den Kassenschrank im Kassenbuche in Einnahme zu stellen. Gezahlte Belege und andere die Kassengebarung beeinflussende Schriftstücke müssen sorgfältig und übersichtlich aufbewahrt werden. Unnötige Aufzeichnungen und die Führung unnötiger Nebenbücher müssen vermieden werden. Daß es neben den vorstehenden und den in Nr. 68 d. Ztg. gemachten Ausführungen noch einer peinlich genauen Arbeit im Kassendienste bedarf, braucht nicht erst besonders hervorgehoben zu werden.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Übernahme weiterer Geschäfte in das Reichsverkehrsministerium, Aufhebung der Zweigstellen in Dresden, Stuttgart und Karlsruhe.** I. Von den ihm in der Vorläufigen Verwaltungsordnung der Reichseisenbahnen vorbehaltenen Angelegenheiten übernimmt der Reichsverkehrsminister vom . Januar 1921 ab die in der Anlage zur Vorläufigen Verwaltungsordnung unter A 4, 8 (Rest), 14, D 1 b, 1 c, 2 (Rest), 2 b, F 1, 2, 3 und J 3 (Rest) genannten, bisher noch nicht bernommenen Geschäfte, nämlich:

von Abschnitt D. Bauangelegenheiten:

1. Prüfung der Entwürfe und Kostenanschläge, soweit Interessen anderer Bezirke berührt werden, soweit es Interessen der Landesverteidigung erfordern;
2. Festsetzung und Änderung der Normalentwürfe und Normalanforderungen für bauliche (einschließlich Oberbau) Anlagen;

von Abschnitt E. Vergebung von Arbeiten und Lieferungen:

3. Regelung der Beschaffung und Zuweisung von Oberbaumaterialien;

von Abschnitt F. An- und Verkauf von Grundstücken. Verkauf entbehrlicher Gegenstände, Vermietung, Verpachtung:

4. allgemeine Vorschriften für An- und Verkauf von Grundstücken und für den Verkauf entbehrlicher Gegenstände;
5. Genehmigung von Grundstücksveräußerungen sowie des Tausches von Grundstücken und der dinglichen Belastung von Liegenschaften, soweit nach den gesetzlichen Bestimmungen erforderlich;
6. allgemeine Bestimmungen über Verpachtung und Vermietung;

von Abschnitt A. Allgemeine Angelegenheiten:

7. Einrichtung von Geschäftsführungen für den Bereich mehrerer Zweigstellen;
8. einheitliche Vorschriften und Ordnungen;
9. das Eisenbahnkonzessionswesen und die Herausgabe von Grundsätzen über die Ausübung der Reichsaufsicht über Privatbahnen;

von Abschnitt J. Personalsachen:

10. Personalangelegenheiten (Anstellung, Beförderung, Versetzung in den zeitweiligen oder dauernden Ruhestand, Entlassung auf Ansuchen, Versagung des Aufrückens in die nächste Gehaltsstufe, Versetzung) der planmäßigen Beamten von Gruppe X an aufwärts, ausgenommen die Versetzung der planmäßigen Beamten der Gruppen X und XI innerhalb des Bezirkes einer dem Reichsverkehrsministerium unmittelbar nachgeordneten Stelle.

II. Nachdem durch Übernahme sämtlicher in der Anlage der Vorläufigen Verwaltungsordnung aufgeführten Geschäfte die Bildung des Reichsverkehrsminsteriums beendet ist, werden mit Wirkung vom 1. Januar 1921 ab die nicht auf das Reichsverkehrsministerium übergegangenen Geschäfte der Zweigstellen in Dresden, Stuttgart und Karlsruhe auf die dortigen Eisenbahn-Generaldirektionen übertragen.

— **Freie Fahrt zur Bewirtschaftung von Eigen- oder Pachtland.** Der Reichsverkehrsminister hat folgenden Erlaß an die ihm nachgeordneten Stellen gerichtet: Nach dem Ergebnis der Rundfrage wird von der den Eisenbahnbediensteten und deren Angehörigen zugestandenen freien Fahrt zur Erleichterung der landwirtschaftlichen Bearbeitung von Eigen- oder Pachtland ein derart umfangreicher, weit über die beabsichtigte Grenze hinausgehender Gebrauch gemacht, daß den fortgesetzten Angriffen aus den Kreisen der übrigen Bevölkerung, die sich gleichfalls mit dem Anbau von Feld- und Gartenfrüchten beschäftigen und die Freifahrtvergünstigung nicht genießen, auf die Dauer wirksam nicht entgegengetreten werden kann.

Die Gewährung freier Fahrt für den gedachten Zweck ist auch geeignet, die Mißstimmung derjenigen Eisenbahnbediensteten zu erregen, die aus irgendwelchen Gründen von der Vergünstigung keinen Gebrauch machen können und ihren Gemüse- usw. Bedarf beim Händler decken müssen. Es ist ferner in einigen Bezirken festgestellt worden, daß die freie Fahrt auch zu Besuchs- und Hamsterfahrten und sogar zu Schieberzwecken benutzt worden ist. Das legt die Vermutung nahe, daß die Freifahrt auch bestimmungswidrig in Anspruch genommen wird.

Die auf die Urbarmachung des Landes und die Anlage von Gärten von den Siedlern aufgewendeten Mühen und Kosten werden sich bei der Höhe der Preise für alle landwirtschaftlichen Erzeugnisse auch ohne die Freifahrt immer noch bezahlt machen.

Hiernach erscheint, obwohl zugegeben werden muß, daß sich die Verhältnisse auf dem Gemüse-, Kartoffel- und Obstmarkt noch nicht wesentlich gebessert haben, die möglichst baldige Aufhebung der Freifahrt für landwirtschaftliche Zwecke angezeigt. Ich will jedoch entsprechend den Anregungen verschiedener Stellen die Vergünstigung noch bis 1921 weitergewähren, jedoch mit der Einschränkung, daß Freifahrt zur Erleichterung der landwirtschaftlichen Bearbeitung von Eigen- und Pachtland unbeschadet der sonst geltenden Bestimmungen nur noch bewilligt werden darf

in der Holzklasse der Personenzüge an die Eisenbahnbediensteten selbst und höchstens zwei Personen des Hausstandes (Ehefrau und in häuslicher Ge-

meinschaft mit dem Beamten usw. lebende Kinder über 10 Jahre), wobei vorausgesetzt wird, daß die Hausstandsangehörigen nicht eigenen Erwerb haben.

Ich ersuche, den Erlaß alsbald zur Kenntnis der Bediensteten zu bringen und dabei darauf hinzuweisen, daß mit einer Verlängerung der Geltungsdauer der Maßnahme über den 31. Dezember 1921 hinaus keinesfalls zu rechnen ist. Neuanträge auf Bewilligung der Vergünstigung auf Entfernungen über 30 km ersuche ich allgemein abzulehnen.

— **Güterverkehr mit Dänemark.** Die deutschen Grenzübergangsstationen gegen Dänemark sind Tondern und Pattburg. Die Grenzzollabfertigung findet in Tondern, auf der östlichen Strecke jedoch in Flensburg-Weiche statt, nicht in Pattburg oder gar in Flensburg, wie vielfach fälschlicherweise angenommen wird. Auf den Begleitpapieren sind daher als Grenzzollstationen anzugeben Tondern oder Flensburg-Weiche.

— **Ein Engländer über die deutschen Eisenbahnen.** Ein Vertreter der „Daily Mail“, der Deutschland bereist hat, berichtet seinem Blatt, daß die Eisenbahnen Deutschlands in großem Umfang wieder in geregelten Verhältnissen betrieben werden. Er scheint schon vor einiger Zeit einmal in Deutschland gewesen zu sein, denn er ist sehr erstaunt, daß innerhalb weniger Monate sehr erhebliche Fortschritte gemacht worden sind, nicht nur im Zugbetriebe, sondern auch in der Wiederherstellung der Lokomotiven, der Wagen und der Streckenanlagen. Er erklärt die deutschen Eisenbahnen wieder für „verhältnismäßig leistungsfähig“. Der englische Vertreter ist durch ganz Deutschland gereist und hat überall Pünktlichkeit und reinliche und bequeme Wagen gefunden, ja er behauptet sogar, in bezug auf Bereitstellung von Droschken und Gepäckträgern seien die Verhältnisse tatsächlich besser als in England. Sein günstiges Urteil bezieht sich im wesentlichen auf den durchgehenden Schnellzugverkehr, während die langsamer fahrenden Züge nach seiner Ansicht noch etwas zurückgeblieben sind. Im Schlafwagen freut er sich über die gute Wäscheausstattung der Betten, beklagt aber, daß der Reisende immer noch sein eigenes Handtuch und Seife gebrauchen muß. Genügendes Leder zur Wiederherstellung der Sitzplätze sei noch nicht wieder vorhanden, und man müsse sich noch immer mit Ersatzstoffen behelfen. Das bekannte englische Sprichwort, wonach in England nur „fools and foreigners“ anders als 3. Klasse reisen, wandelt er dahin ab, daß in Deutschland nur Millionäre, also Kriegsgewinner und Ausländer, die erste Klasse benutzen, während die 3. und 4. Klasse viel stärker benutzt werden, als vor dem Kriege.. Daß in seiner Heimat die Benutzung der 3. Klasse allgemein ist, geht z. B. aus der Statistik hervor, die für den Monat August dieses Jahres soeben veröffentlicht wird. Danach haben in jenem Monat 96,7 % der Reisenden die 3. Klasse benutzt, 2,8 % die 1. und nur 0,5 % die 2. Klasse.

— **Internationaler Straßenbahn- und Kleinbahnverein.** Im Anschluß an die kürzlich abgehaltene 18. Tagung des Vereins Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen E. V. zu Nürnberg fand auf Anregung Hollands die Gründung des Internationalen Straßenbahn- und Kleinbahnvereins statt, unter Beteiligung der Vertreter von Dänemark, Deutschland, Deutsch-Böhmen, Österreich, Finnland, Holland, Norwegen, Schweden, der Schweiz und Ungarn. Zum Präsidenten des Internationalen Vereins wurde Dir. Spangler aus Wien und zum Vizepräsidenten Generaldirektor Dr. Wussow aus Berlin gewählt. Der Vorstand setzt sich aus je einem Vertreter der beteiligten Länder zusammen. Vorort ist Wien.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums Zweigstelle Preußen-Hessen sind folgende Änderungen eingetreten: Der Vorstand eines Werkstättenamts, Eisenbahninspektor Köhler, bisher in Frankfurt (Main), ist nach Saarbrücken als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte Saarbrücken-Burbach versetzt. — Der Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbaufaches Friedrich Wille ist bei der Eisenbahndirektion in Frankfurt (Main) zur Beschäftigung im Reichseisenbahndienst einberufen. — Zu Regierungsbaumeistern sind ernannt: die Regierungsbauführer des Eisenbahn- und Straßenbaufachs Kurt Ehrenberg aus Braunschweig, Friedrich vom Baur aus Ronsdorf, Kreis Lennep, Bernhard Nöldeke aus Hannover und August Henkes aus Magdeburg.

Österreich.

— **Übernahme der Verwaltung im Kärntner Abstimmungsgebiet durch Österreich.** Die Interalliierte Abstimmungskommission für das Gebiet von Klagenfurt hat am 18. November 1920 ihre Tätigkeit beendet und das Abstimmungsgebiet der österreichischen Regierung endgültig übergeben. Die Kärntner Landesregierung hat mit dem gleichen Tage im Sinne des Artikels 50 des Staatsvertrages von Saint Germain en Laye ihre Gewalt über das ganze Gebiet von Klagenfurt wieder erstreckt und befindet sich von nun an wieder in Klagenfurt.

— **Güterzüge über die Tschechoslowakei nach Rumänien.** Wie das österreichische Bundesministerium für Verkehrswesen der Kammer für Handel, Gewerbe und Industrie mitteilt, gelangen allwöchentlich einmal über die Tschechoslowakei (Preßburg-Kaschau-Bregszasz) durchlaufende Güterzüge zur Ablassung nach Rumänien. Die an diesem Verkehr Beteiligten haben die mit diesen Zügen zu befördernden Transporte nach Rumänien im Einvernehmen mit der Staatsbahndirektion Wien-Nordost stets rechtzeitig, längstens aber bis Sonnabend jeder Woche, versandbereit zu machen, damit nicht wegen Verzögerung der Absender die Züge ungenügend belastet abgehen müssen, was einer möglichst wirtschaftlichen Ausnutzung der ohnedies knappen Betriebsmittel widerspräche.

— **Eisenbahnunglück in Simmering.** Am 8. d. M. hat sich auf der Strecke der Eisenbahn Wien-Aspang ein schwerer Eisenbahnunfall ereignet. Die Direktion dieser Bahn teilt darüber folgendes mit: Der am 8. d. M. um 6 Uhr 15 Minuten früh von Wien-Aspangbahnhof fahrplanmäßig abgefertigte Personenzug Nr. 511 hat bei der Einfahrt in die Station Simmering acht Personen erfaßt. Hiervon wurden zwei getötet, zwei schwer und vier leicht verletzt. Die Getöteten und Verletzten sind Kokssucher und Arbeiter. Die Ursache des Unfalles liegt darin, daß die Verunglückten nicht auf dem für die Reisenden bestimmten Bahnsteig, sondern — den bestehenden Bestimmungen zuwider — auf der entgegengesetzten Seite die Einfahrt des Zuges abwarteten und hierdurch dem einfahrenden Zuge in gefährliche Nähe kamen.

Von anderer Seite wird berichtet: Der Morgenzug der Aspangbahn wird regelmäßig von vielen Leuten benutzt, die nach Blumau fahren, um auf dem Steinfelde nach Koks zu suchen, der sich in den Abfällen von Schlacke der dortigen großen Fabriken befindet. Daraus hat sich ein förmliches Gewerbe entwickelt, da die Leute nicht nur für den eigenen Bedarf, sondern auch für den Schleichhandel sammeln. Die Mehrzahl der Fahrgäste steigt schon in Wien auf dem Aspangbahnhof ein, aber auf dem Bahnhof Simmering nahe dem städtischen Elektrizitätswerk warten immer weitere Fahrgäste. Da der Zug gewöhnlich sehr stark besetzt oder auch ganz voll in die Station Simmering einläuft, entsteht um die Plätze im Zuge bisweilen ein wahrer Kampf. Die Leute strömen auf das Gleis hinaus, um von der anderen Seite, an der einzusteigen verboten ist, in den Zug zu gelangen, den anderen Fahrgästen zuvorzukommen und sich einen Sitzplatz zu sichern. Die Ermahnungen des Bahnpersonals fruchteten nichts; die Eisenbahner kamen sogar, wenn sie abmahnten, in Gefahr, von den Fahrgästen angegriffen zu werden. Es heißt nun, daß der Zug am 8. früh nicht auf dem gewohnten Gleis eingefahren ist, sondern wegen einer Gleisausbesserung beim Zentralfriedhofe ein zweites Gleis benutzen mußte; auf diesem Gleis standen die Ungeduldigen, die von der anderen Seite einsteigen wollten. Der Morgen war finster und neblig, und der Lokomotivführer konnte die auf dem Gleis Harrenden aus der Ferne nicht sehen; auch die Wartenden sahen den Zug erst zu spät. Die Lokomotive faßte eine Anzahl Leute und schleuderte sie zu Boden. Als der Zug, der schon seine Fahrgeschwindigkeit im Einfahren ermäßigt hatte, hielt, sah man auf dem Bahnkörper eine Anzahl Leute liegen, die Opfer des Eisenbahnunglücks geworden waren.

— **Neuer Schnellzug zwischen Wien und Berlin.** Seit 4. d. M. verkehrt täglich ein neuer Schnellzug von Wien-Westbahnhof über Wels-Passau-Regensburg-Leipzig nach Berlin und umgekehrt nach folgendem Fahrplan: Wien-Westbahnhof ab 4 Uhr 35 Min. nachmittags, Linz an 8 Uhr 7 Min. abends, Passau an 10 Uhr, ab 11 Uhr abends, Leipzig an 8 Uhr 50 Min. vormittags, Berlin-Anhalter Bahnhof an 12 Uhr 22 Min. mittags; zurück: Berlin-Anhalter Bahnhof ab 6 Uhr 35 Min. abends, Leipzig ab 10 Uhr 5 Min., Passau an 7 Uhr 15 Min., ab 8 Uhr 30 Min. früh, Wien-Westbahnhof an 2 Uhr 10 Min. nachmittags. Die kürzlich neu aufgelegten Aushangfahrpläne enthalten bereits den Fahrplan dieser Züge. Diese Schnellzüge führen durchlaufende Wagen I.—III. Klasse zwischen Wien und Berlin, einen Speisewagen zwischen Wien und Passau sowie einen Schlafwagen I./II. Klasse zwischen Passau und Berlin. Die Benutzung des Schnellzuges ist für Fahrten ab Wien-Westbahnhof an den Besitz einer Platzkarte gebunden, die gleichzeitig mit der Lösung der Fahrkarte im Vorverkauf unentgeltlich verabfolgt wird. Die Ausgabe der Bettkarten für den Schlafwagen Passau-Berlin erfolgt gleich-

…tig. Die Preise der Fahrkarten von Wien-Westbahnhof …h Berlin-Anhalter Bahnhof in dieser Schnellzugverbindung …ragen für die I. Klasse 648 österreichische Kronen oder …0 *M*, für die II. Klasse 324 österreichische Kronen oder …0,80 *M*, für die III. Klasse 162 österreichische Kronen oder …0,80 *M* (die Mark zum jeweiligen Tageskurse berechnet).

— Eisenbahnunfall im Südbahnhof in Wien. Vor einigen …gen ereignete sich im Südbahnhof ein schwerer Eisenbahn…fall, bei dem etwa 40 Personen des stark besetzten Zuges …rletzt wurden. Der Nahzug, der gegen 9 Uhr vormittags …t einer Verspätung von einigen Minuten aus Vöslau in die …alle des Südbahnhofs einfuhr, überrannte den Prellbock. …er Hüttel- und Gepäckwagen und der erste Personenwagen …II. Klasse schachtelten sich ineinander; viele Fahrgäste …urden von den Trittbrettern geschleudert, viele in den …agen umgeworfen. Im ersten Personenwagen waren zwei …amen derart eingeklemmt, daß sie erst mit Werkzeugen be…eit werden konnten. Die Rettungsgesellschaft behandelte …e Verletzten und brachte sie teils in Spitäler, teils in ihre …ohnungen. Eine Verkehrsstörung ist nicht eingetreten. Der …orstand-Stellvertreter des Heizhauses untersuchte sofort die …okomotive, deren Führer behauptet, daß im Augenblicke der …infahrt die Bremse versagt habe.

Ungarn.

— Verkehrspolitische Verhandlungen zwischen Österreich …nd Ungarn. Im Ministerpräsidium traten Mitglieder der un…arischen Regierung, sowie eine aus Österreich in Budapest …ingetroffene Kommission zu einer handels- und verkehrs…olitischen Beratung zusammen. Das mit der Lösung ver…ehrspolitischer Fragen betraute Subkomitee hat seine Arbeit …ereits aufgenommen. Der Zweck der Konferenz ist der Ab…chluß eines Handelsvertrages mit Österreich, …urch den sich Ungarn in die mit Rumänien und Südslawien …eschlossenen Verträge Österreichs einfügen soll. Der zu …chließende Vertrag bedeutet für Ungarn die Grundlage, auf …er die Abschließung der Handelsverträge mit den Nachfolge…taaten aufgebaut wird, was um so notwendiger angebracht …rscheint, als sich die gegenwärtige Zollautonomie nicht länger …ufrechterhalten läßt. Die Verhandlungen der verkehrspoli…ischen Fragen sind derzeit noch im Anfangsstadium, es …ürfte in kurzer Zeit eine friedliche Lösung herbeigeführt …werden. (Vgl. auch Nr. 89, S. 977 d. Ztg.)

— Regelung der Transportpapiere. Nach einer Verordnung …les Ernährungsministers wurden sämtliche für die Beförde…rung nach dem Zollausland erteilten Transportscheine und Ausfuhrerlaubnisscheine für ungültig erklärt. Die Inter…essenten wurden daher aufmerksam gemacht, daß sie ihre Unterlagen dem Ernährungsminister vorlegen müßten, um die Transportpapiere mit dem Gültigkeitsvermerk versehen zu …lassen.

— Aufteilung des Schiffparkes der Atlantica und der Levante. Der Minister des Äußern, Graf Emerich Csáky, hat den Generaldirektor der Atlantica Eugen v. Tolnay beauftragt, im Interesse dieser Schiffahrtgesellschaften mit den maßgebenden Interessenten der Entente Verhandlungen einzuleiten.

— Erleichterung des Zollverfahrens. Nach einer Ministerialverordnung wurde die Einrichtung eines Vormerkungslagers eingeführt. Die Zollämter werden hiernach bevollmächtigt, zollpflichtige Waren auf Grund besonderer Bewilligung nach Feststellung und Sicherstellung des Zollbetrages vorläufig, ohne daß der Betrag eingezahlt wird, zur Behandlung auf Vormerkungslager zu übergeben. Die in diesen Lagern untergebrachten Waren können ohne Zollzahlung im Inlande frei vertrieben werden. Die Zölle für die verkauften Waren werden in bestimmten Zeiträumen durch die Aufnahme des Warenvorrates festgestellt. Für die Zeit des Aufschubs der Zollzahlung gilt der Zoll als gestundet. Die zur Behandlung auf Vormerkungslagern freizugebenden Waren werden durch eine Ministerialverordnung bestimmt. Sollten die Waren unter Ein- oder Ausfuhrverbot stehen, so können sie ohne besondere Bewilligung in das Lager aufgenommen und in das Ausland befördert werden. Zum Inlandsvertrieb unter Einfuhrverbot stehender Waren ist jedoch eine besondere Einfuhrbewilligung notwendig. Derart eingelagerte Waren sind spätestens nach Verlauf von 3 Jahren auszuführen, da sonst der Einfuhrzoll zu bezahlen ist. Die Lager können nur auf Vorschlag der zuständigen Handels- und Gewerbekammer durch den Oberzolldirektor bewilligt werden. Der Konzessionar haftet für den entfallenden Zoll, es sei denn, daß er den Austritt der Waren in das Zollausland oder ihre sonstige Zollbehandlung nachweist.

— Die Entwicklung der Flugpost. Im Handelsministerium werden Beratungen zu dem Zwecke geführt, Ungarn an den internationalen Luftverkehr anzuschließen. Es ist zu gewärtigen, daß Ungarn schon in nächster Zukunft in den internationalen Handels-, Personen- und Postverkehr Paris-Konstantinopel eingeschaltet wird. Auf diese Weise würde auch ein Anschluß an die Linien Berlin-Amsterdam bzw. Kopenhagen und London-Amsterdam-Brüssel durchgeführt werden können. In Ungarn wird ein regelmäßiger Luftverkehr im Monat Mai 1921 vollkommen ausgebaut sein. Die Beförderung von Briefen, Zeitungen und kleinen Paketen mit Flugzeugen nach Szeged, Miskolcz, Pécs und Debreczen würde dadurch ermöglicht werden.

— Die Erste Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft hat die Personenschiffahrt zwischen Budapest und Baja wegen vorgeschrittener Jahreszeit, Kohlenmangels und niederen Wasserstandes eingestellt.

— Beförderungsausweise für Kartoffelsendungen. Nach einer Verordnung des Ernährungsministers sind alle Kartoffelsendungen aus dem gesperrten Gebiet nur nach Vorlage von Beförderungsausweisen von den Eisenbahndienststellen abzufertigen.

Niederlande.

— Übernahme österreichischer Eisenbahnbeamten. Wie wir dem „Bund“ entnehmen, hat sich die holländische Regierung bereit erklärt, 3000 österreichische Staatsbeamte für Eisenbahnzwecke zu übernehmen. Zahlreiche Beamte hätten sich bereits gemeldet.

Uebrige europäische Länder.

— Eisenbahnerstreik in Norwegen. Mit großer Mehrheit hat das norwegische Storthing den Vorschlag der Eisenbahner, die Streitsache, von der wir schon in Nr. 87, S. 955 d. Ztg. berichteten, einem Schiedsgericht zu unterbreiten, abgelehnt. In dem Schiedsgerichtsgesetz, das in Norwegen für andere Arbeitsgebiete gilt, sind die Arbeiten des Staates und der Gemeinden ausdrücklich ausgenommen. Die norwegischen Eisenbahnen arbeiten mit Verlust. Weitere Lohnerhöhungen über die vom Storthing genehmigten würden nur durch vermehrte Steuern, die auch die Arbeiter träfen, gedeckt werden können. Übrigens hat das Storthing noch in den letzten Novembertagen Löhne genehmigt, die das Eisenbahnpersonal den übrigen Staatsbediensteten gleichstellen. In der Nacht auf den 1. Dezember, Schlag 12 Uhr, begann der Streik. 12 000 Eisenbahnbedienstete haben die Arbeit niedergelegt. Der Streik hat die Eisenbahndirektion und die Bürgerschaft nicht unvorbereitet getroffen. Mit Lebensmitteln hat man sich vorsorglich vielfach eingedeckt, der notdürftigste Verkehr sowohl auf der Bahn als auch mit Automobilen wird aufrechterhalten. Es hieß, daß eine Anzahl Lokomotivführer und gegen 500 Bedienstete nicht beim Streik mittun. Die Stimmung im Volke soll dem Streik wenig günstig sein. Ein Aufruf der sämtlichen Landvertreter im Storthing an die Bauern fand lebhaften Widerhall, und die Milchzufuhr in Kristiania soll teilweise besser sein als unmittelbar vor dem Streik. Von Versuchen, den Streik auszudehnen und womöglich zu einem Generalstreik auszubauen, wird viel gesprochen, doch ist bis jetzt noch nichts derartiges eingetreten. Man sagt dem Streik stark politische umstürzlerische Absichten nach und erklärt dies damit, daß in der Leitung der Arbeiterschaft eine bolschewistische Minderheit den Einfluß an sich gerissen habe. Da die Streikauszahlung für die Woche nur 30 Kr. beträgt und von den Nachbarländern kaum nennenswerte Hilfe zu erwarten ist, rechnet man mit keiner langen Streikdauer. Der Zugverkehr soll trotz des Streiks immer mehr in Gang kommen.

Zu was für Narrenstücken ein solcher Eisenbahnerstreik führen kann, zeigt folgende kleine, jetzt in der skandinavischen Presse umlaufende Geschichte vom letzten Streik bei den norwegischen Staatsbahnen, der sich jedoch nur auf das „Extrapersonal“ beschränkte, während sonst alles seinen ruhigen Gang ging. Eines Tages kam ein Bauer mit einer Flasche Milch in die ihm nächstgelegene Station. Der „Extra“bedienstete, der die Milchflasche in den Güterwagen stellen sollte, war verschwunden. Der Bauer stellte also seine Milchflasche

selbst in den Wagen und ging seines Weges. Unglücklicherweise hatte aber der Lokomotivführer diese Staatsaktion mitangesehen und weigerte sich, mit „Streikbrechergut" loszufahren. Erst mußte die Milchflasche heraus. Aber auch diese Arbeit wäre einem „Extra"bediensteten zugekommen und konnte also von keinem anderen besorgt werden. Was blieb übrig? Man schickte nach dem Bauern und ließ ihn seine Milchflasche wieder herausnehmen. Dann ging der Zug ab. Dr. S.

— **Die Gefahr eines schwedischen Eisenbahnerstreiks endgültig abgewehrt.** Am 8. Dezember haben sich die Privatbahnverwaltungen und die Vertreter der Personalorganisationen darüber geeinigt, ihre Sache einem Schiedsgericht zu unterbreiten (vgl. Nr. 88 S. 979 d. Ztg.). Lange schien es, als ob der Schiedsgerichtsvorschlag beim Personal nicht durchdringen würde. Allein die gegenwärtige bedenkliche Lage der Industriearbeiter machte immer mehr ihren Einfluß geltend, und die Ruhe, mit der man in Norwegen einem Eisenbahnerstreik von bedeutend größerem Umfange als dem, mit welchem man in Schweden drohen konnte, begegnete, konnte ihre Wirkung nicht verfehlen. Die Gefahr eines Eisenbahnerstreiks ist damit nun endgültig abgewehrt. Zugleich hat der Grundsatz des verpflichtenden Schiedsgerichts auch bei Interessenstreitigkeiten der Verkehrsunternehmungen einen Fortschritt erfahren. Die Verabredung eines solchen Schiedsgerichtverfahrens besteht zwischen der Arbeitgebervereinigung der schwedischen Eisenbahnen und dem Eisenbahnerverband schon viele Jahre, aber sie ging durch Kündigung von Seiten des Verbandes ein. Daß diesmal trotz alledem der Schiedsspruch angenommen wurde, beweist, daß das Personal den Ernst der Lage einsah und begriff, daß es bei einem Streik mehr gelitten hätte als die Verwaltungen. Die Stimmenmehrheit soll allerdings recht knapp gewesen sein. Dr. S.

— **Der Voranschlag der schwedischen Staatsbahnen für 1921.** Der nunmehr eingereichte Kostenvoranschlag der schwedischen Staatsbahnen für 1921 schließt mit 324 Millionen Kronen gegen 329 Millionen für das Jahr 1921 ab. Die vom 1. Juli ab eingetretenen Lohnregelungen und die Teuerungszulagen vom 1. Oktober ab haben zwar die Unkosten erhöht, aber anderseits haben die Personaleinziehungen und die sinkenden Kohlenpreise die Schlußsumme etwas gemindert. Mit Rücksicht auf die Sicherheitsbestimmungen zum Schutz gegen Betriebsverlust bei den Erztransporten auf der Strecke Luleå-Riksgränsen (s. S. 838 d. Ztg.) ist der Anschlag für diese Erzbahnen und die übrigen Staatsbahnen getrennt erstellt worden. Daß die starken Lohnansprüche des Personals durch Personaleinziehungen wettgemacht werden konnten, ist jedenfalls eine recht erfreuliche Erscheinung. Gut ausgenutztes, aber auch gut bezahltes Personal bildet jedenfalls eine gesunde Grundlage für ein Staatsbahnunternehmen. Vielleicht haben die Staatsbahnen gerade jetzt gern auf diese Errungenschaft hingewiesen, wo ihnen eine moralische Mitschuld an den bedrohlichen Personalverhältnissen der Privatbahnen wegen zu großer Nachgiebigkeit gegenüber den Lohnansprüchen des Personals vorgeworfen wird. Dr. S.

— **Wirkungen des schwedischen Winterfahrplanes.** Über den schwedischen Winterfahrplan vom 15. September haben wir schon in Nr. 68 und 81 berichtet. Die allgemeinen Klagen über die damit eingetretenen großen Verkehrsbeschränkungen haben die Eisenbahndirektion veranlaßt, über die wirtschaftlichen Unterlagen dieser Fahrplanveränderungen ausführliche Erhebungen anzustellen. Dieser Bericht wurde kürzlich durch den Oberdirektor Virgin beim Verkehrsminister eingereicht. Im Juni d. J. stand danach auf Grund des Achtstundengesetzes, der neuen Lohnerhöhungen u. a. die Sache so, daß für 1920 ein Verlust von ungefähr 19 Millionen Kronen wahrscheinlich war. Die Tarife waren schon soweit in die Höhe geschraubt, daß eine weitere Steigerung nur für den äußersten Notfall möglich schien. Ein schnell und kräftig wirkendes Mittel zur Herabsetzung der Ausgaben war vonnöten. Als solches wurde die Einziehung einzelner Züge, die unter gewissen Opfern an Bequemlichkeit der Reisenden entbehrlich schienen, gewählt. Unter den veränderlichen Kosten des Personenverkehrs nahmen die Zugkosten etwa 80 Millionen Kronen in Anspruch. Nur an diesem Kostenpunkte, der sonach eine vorherrschende Stellung einnimmt, hat es die Eisenbahndirektion in ihrer Gewalt, schnell und wirksam sparend einzugreifen. Dagegen können z. B. die Wagenkosten nur allmählich herabgesetzt werden, besonders durch Anschaffung einfacherer Wagen, womit übrigens der ganze Stand der Eisenbahnen heruntergedrückt würde, ein Umstand, der nach Ansicht der Direktion vermieden bleiben sollte. Etwas über ein Drittel der genannten Zugkosten ist der Schwere der Züge verhältnisgleich. Der Rest von ungefähr zwei Dritteln ist der Zugkilometeranzahl verhältnisgleich. Eine Einschränkung der Personenzüge trägt also kräftig zur Minderung der Ausgaben bei. Die Kilometerkosten der Schnell- und Personenzüge sind sehr verschieden. Im Durchschnitt darf man 6 Kr. annehmen, von denen also 4 Kr. von der Anzahl der Züge abhängen. Diese letztgenannte Zahl bezieht sich auf die sogenannten veränderlichen Selbstkosten eines neueingelegten Zuges während einer Zeit steigenden Verkehrs. Die Ersparnis bei der Zugeinziehung ist immer etwas kleiner. Es beruht das auf einer Reihe von Umständen. 3 Kr. für das Zugkilometer dürfte indes unter den gegenwärtigen Verhältnissen als eine annehmbare Zahl gelten, eher zu niedrig als zu hoch. Ein Übergang vom Fahrplan des Jahres 1916 mit 50 935 Personenzugkilometern für den Tag des damaligen Staatsbahnnetzes auf 32 688 Zugkilometer jetzt für das gleiche Netz bedeutet also eine Ersparnis von $3 \times 18\,247 = 54\,741$ Kr. im Tag, d. h. rund 20 Millionen Kronen im Jahr.

Bei der Wahl der einzuziehenden Züge war auf eine ganze Menge von Umständen Rücksicht zu nehmen, und es konnten die wirtschaftlichen Gesichtspunkte nicht allein gelten. Schon im Sommer war eine Menge wenig benutzter und kostspieliger Züge auf kurze Entfernungen eingezogen worden, und man hatte damit ein günstiges Verhältnis zwischen Einnahmen und Ausgaben im Personenverkehr erzielt.

Im Winter ist der Verkehr weit geringer als im Sommer. Man kann sagen: zwei Drittel. Der Rückgang bezieht sich hauptsächlich auf den Fernverkehr, während der Nahverkehr mehr gleich bleibt. Letzterer eignet sich auch wegen sozialer Gründe weniger zu weiteren Einschränkungen. Die Zugeinziehungen mußten sich daher mehr auf die Fernzüge beziehen. Bei der Aufstellung des Winterfahrplanes war das Betriebsergebnis des ersten Halbjahres schon zu überblicken, und man konnte daher für das zweite Halbjahr unter Berücksichtigung seiner veränderten Verhältnisse den Wirtschaftsplan entwerfen und die Zugeinschränkungen festsetzen. Vorausgesetzt, daß gewisse beantragte, aber noch nicht genehmigte Abgabeerhöhungen für Post- und Militärbeförderung noch bewilligt werden, würde sich ein Überschuß von 13,8 Millionen Kronen ohne diese Bewilligung nur von 3,5 Millionen ergeben. Die Spannung ist sonach sehr gering, und so konnte sich die Eisenbahndirektion trotz des Druckes der öffentlichen Meinung nicht zur Rücknahme von Einschränkungen entschließen. Bei der Wahl der einzuziehenden Züge war der Direktion die bisher geführte Reisendenstatistik von Nutzen. Es ergab sich aus ihr ein gutes Bild der Verkehrsbedürfnisse zwischen den verschiedenen Plätzen. Bei langen Strecken wurde im großen Ganzen so verfahren, daß auf den Teilstrecken, auf denen die Reisendenzahl auch von einer kleineren Anzahl von Zügen bewältigt werden konnte, Einziehung erfolgte. Weiterhin ist die Direktion von dem Grundsatz ausgegangen, daß auf jeder längeren Linie mindestens ein schnellaufender Personenzug mit Anhalten auf allen Stationen bestehen bleiben sollte.

Seit Einführung des neuen Fahrplanes ist für die Staatsbahnen eine weitere Ausgabenvermehrung eingetreten, welche die Notwendigkeit, durch Zugeinziehungen Ersparnisse zu erzielen, sozusagen unterstrichen hat. Beim letzten Vierteljahrswechsel sind nämlich die Zahlen des Preisverzeichnisses für die Teuerungszulage des Personals um nicht weniger als zehn Einheiten gestiegen. Das bedeutet eine Mehrausgabe an Löhnen für das Halbjahr von 4 Millionen Kronen. Auch beim jetzigen Fahrplane sind also die wirtschaftlichen Aussichten für das erste Halbjahr 1921 ganz trübe. Die Aussichten, durch gesteigerten Verkehr das Ergebnis zu bessern, sind gering; alle Zeichen deuten auf eine kommende Verkehrsabnahme. Unter solchen Verhältnissen ist die Einziehung einer Anzahl Personenzüge, wobei wohl die Bequemlichkeiten der Reisenden gemindert, aber doch keine Hindernisse in den Verbindungen geschaffen werden, vertretbar, auch wenn diese Maßnahme besonders im Übergang zu vereinzelten Unannehmlichkeiten und Unbequemlichkeiten führt.

Inzwischen beschäftigt sich die Presse nach wie vor mit den Klagen über diese Verkehrseinschränkungen. Die Sache dürfe nicht einseitig vom wirtschaftlichen Standpunkte der Eisenbahnen beurteilt werden. Es sei wohl möglich, daß die Eisenbahn 20 Millionen erspare, aber wenn das schwedische Volk durch die Verkehrsverschlechterung gleichzeitig um einen Betrag, der ja ziffernmäßig schwer greifbar sei, aber unter Umständen weit höher als 20 Millionen sein könne, geschädigt werde, so bedeute die Ersparung der Eisenbahnverwaltung eine empfindliche Benachteiligung des ganzen Landes. Dr. S.

— **Der elektrische Betrieb auf der Bergstrecke der Gotthardbahn** zwischen Erstfeld und Biasca ist, wie die Schweizerische Bauzeitung mitteilt, mit allen Zügen am 12. Dezember aufgenommen worden.

— **Einführung direkter Tarife mit den Adriahäfen.** Wie wir dem „Allgemeinen Tarif-Anzeiger" entnehmen, werden in allernächster Zeit Tarife für den Verkehr Österreich-Triest/Fiume und Tschechoslowakei-Triest/Fiume zur Ausgabe

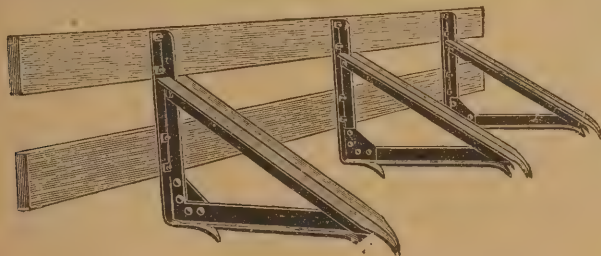
gelangen. Beide Tarife werden in Lirewährung hergestellt und bieten gegenüber den Lokaltarifen namhafte Ermäßigungen. In dem Tarif der Tschechoslowakei werden für Baumwolle, Reis, Getreide, Zucker, Eisen und Bier Ermäßigungen bis zu 50% gewährt. Der Konkurrenz gegen die nördlichen Häfen wird durch Tarifermäßigungen Rechnung getragen.

Die Südbahn veröffentlicht Bestimmungen für den direkten Verkehr Polen-Triest/Fiume. Diese Verlautbarung ist ein Vorläufer für die Einführung eines direkten Tarifes Polen-Triest/Fiume und Polen-Italien. Vorerst soll ein besonderer Tarif für Erdöl in diesen Verkehrsverbindungen zur Einführung gelangen.

— **Von den finnischen Bahnen.** Eine Ministerinspektion an der Nordwestgrenze hat die Eröffnung der Karungibahn als notwendig erkannt, wenn nicht der ganze örtliche Verkehr auf die schwedische Seite übergehen soll. Wenn die Bahn ihre Ausdehnung bis Avasaksa erhalten haben wird, so erwartet man in der dortigen Gegend eine lebhafte Industrieentwicklung. Fernsprecher sollen längs der Grenze bis Kolari eingerichtet werden, die Zollbewachung soll vereinfacht und zugleich zweckmäßiger gemacht werden, um den zunehmenden Schmuggel zu verhindern. — Finnland richtet sich auf die Wiederanknüpfung des Verkehrs mit Rußland ein. Man will von finnischer Seite an Rußland mit Vorschlägen herantreten. Allerdings werden die Vorbereitungen noch geraume Zeit in Anspruch nehmen. Unter anderem erfordert die Wiederherstellung der Brücke über den Systerbäck noch längere Zeit. — Generaldirektor Wuolle der finnischen Staatsbahnen unternimmt wegen der bevorstehenden Elektrisierung der Staatsbahnen eine Studienreise nach Schweden, Deutschland und der Schweiz. Vorläufige Vorschläge liegen schon vor. Endgültige werden nächstes Jahr, in dessen Budget die Kosten für die Elektrisierung vorgesehen sind, erstellt werden. Dr. S.

Allgemeines.

— **Schutzvorrichtung zur Verhütung des Umfallens der Milchkannen während der Beförderung auf der Eisenbahn.** Die Milchknappheit hat zur Folge, daß bei der Beförderung der Milch auf der Eisenbahn die Wagen nicht mehr so räumlich ausgenutzt werden können, wie dies in Friedenszeiten der



Fall war. Beim Umstellen und Ablaufen der Eisenbahnwagen sowie beim plötzlichen Halten und ruckweisen Anziehen der Züge fallen die Kannen um, und obschon nach Ansicht der Versender und Empfänger die Deckelverschlüsse einwandfrei sein sollen, läuft der Inhalt der umgefallenen Kannen in der Regel aus. Durch die vielen Beschwerden und Entschädigungsanträge wird diese Tatsache bewiesen.

Nach vielen Versuchen ist es endlich gelungen, eine patentamtlich geschützte Vorrichtung herzustellen, die das Umfallen der Kannen verhindert. Die Schutzvorrichtung nach der beigegebenen Abbildung, die von einer Person mühelos zu handhaben ist, wird vor die an der Kopfwand des Wagens verladenen Kannen gestellt. Es sind somit für jeden Wagen zwei Vorrichtungen erforderlich. Beim Druck der Kannen durch Wagenstöße greifen die Spitzen der Stützen so fest in den Wagenboden ein, daß ein Ausweichen der Vorrichtung unmöglich ist. Ein Umfallen der Kannen kann daher nicht eintreten. Versuche, die in Bochum in Gegenwart höherer Eisenbahnbeamten und Interessenten stattgefunden haben, erbrachten den Beweis, daß selbst beim schärfsten Auflaufen eines Milchwagens auf einen stehenden beladenen Wagen die Vorrichtungen nicht versagten und Verluste an Milch nicht eingetreten waren. Die Zweckmäßigkeit der Vorrichtung wird auch dadurch bewiesen, daß bei den Stationsverbindungen, wo sie verwendet werden, Verluste von Milch nicht mehr eingetreten sind. Die Kosten der Beschaffung stehen in keinem Verhältnis zu den Schäden, die durch die Verluste an Milch entstehen, aber jetzt im Gesamtinteresse vermieden werden können und müssen.

Ibels, Oberbahnassistent, Bochum.

Bücherschau.

— **Weichen- und Gleisberechnungen.** Formeln, Tabellen und Beispiele zum Gebrauche in der Praxis bearbeitet. Von Oberingenieur P. Timpenfeld. Mit 65 Figuren und zwei Tabellen. Zweite verbesserte und erweiterte Auflage. Carl Scholtze, Verlag für Architektur, Technik und Gewerbe. Leipzig. Geh. 18 *M*, geb. 24 *M*.

Der vor Jahren an dieser Stelle gebrachten lobenden Besprechung der ersten Auflage ist hinzuzufügen, daß die jetzt vorliegende zweite Auflage wesentliche Verbesserungen und Erweiterungen bringt. Sie ist gegen die erste bereichert um die Berechnung einer doppelten Gleisverbindung mit nicht gleichlaufenden Hauptgleisen und die einer verkürzten doppelten Weichenstraße. Die Leser finden die Einzelheiten über die Bauart der verkürzten doppelten Kreuzungsweiche, die das Element einer solchen Weichenstraße darstellt, in Nr. 85/86 Jahrg. 1918 d. Ztg. Die neue Weichenform, die von Regierungsbaumeister Dr.-Ing. Bäseler angegeben ist, hat den großen Vorteil, infolge der starken Neigung der sich kreuzenden Gleise sehr kurz zu sein und doch einen Halbmesser von 180 m aufzuweisen, der es ermöglicht, die Weiche mit allen Lokomotiven und Zügen zu befahren. Eine wesentliche Verbesserung des Verkehres besteht darin, daß die früheren Zahlentafeln durch eine neue erheblich erweiterte ersetzt sind, deren Gebrauch schneller und sicherer zum Ziele führt; eine zweite Zahlentafel ist neu hinzugefügt. Das Formelwesen, das schon früher so einfach und verständlich gehalten war, daß das Werkchen auch von solchen Lesern benutzt werden konnte, die mit trigonometrischen und algebraischen Rechnungen nicht erschöpfend vertraut sind, hat stellenweise weitere Vereinfachungen und Kürzungen erfahren. Die Abbildungen sind sehr klar und übersichtlich.

Dem Werkchen wird auch in dieser neuen Auflage eine gute Aufnahme beschieden sein.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Von sofort ab führt der Bahnhof 2. Klasse Laudenbach MNB. die Bezeichnung Laudenbach (Bergstraße) und der Bahnhof Friedrichsfeld MNB. die Bezeichnung Friedrichsfeld (Baden) Nord. Beide Bahnhöfe liegen an der Strecke Frankfurt-Heidelberg. (1196)

Mainz, den 11. Dezember 1920.
Eisenbahndirektion.

Infolge Verreichlichung der Eisenbahnen treten vom 1. Januar 1921 ab im Bereich der Eisenbahn-Generaldirektion Karlsruhe folgende Änderungen der Stationsbezeichnungen ein:

Die an der Strecke Heidelberg-Würzburg gelegene Station „Adelsheim Bad. Stb.“ erhält die Bezeichnung „Adelsheim Nord“.

Das Stationsamt und Güteramt „Basel Bad. Stb.“ erhalten die Bezeichnung „Basel Bad. Bf.“.

Das an der Strecke Basel-Konstanz gelegene Stationsamt „Beringen Bad. Stb.“ erhält die Bezeichnung „Beringen Bad. Bf.“.

Das an der Strecke Heidelberg-Mannheim gelegene Stationsamt „Friedrichsfeld Bad. Stb.“ erhält die Bezeichnung „Friedrichsfeld (Baden) Süd“.

Das an der Strecke Heidelberg-Würzburg gelegene Stationsamt „Heidingsfeld Bad. Stb.“ erhält die Bezeichnung „Heidingsfeld West“.

Das an der Strecke Heidelberg-Darmstadt gelegene Stationsamt „Laudenbach M. N. B.“ erhält die Bezeichnung „Laudenbach (Bergstr.)“ und das an gleicher Strecke gelegene Stationsamt „Friedrichsfeld M. N. B.“ die Bezeichnung „Friedrichsfeld (Baden) Nord“.

Das an der Strecke Basel-Konstanz gelegene Stationsamt „Neuhausen Bad. Stb.“ erhält die Bezeichnung „Neuhausen Bad. Bf.“ (1200)

Karlsruhe, den 10. Dezember 1920.
Eisenbahn-Generaldirektion.

2. Güterverkehr.

Tfv. 53. Binnentarif der Bentheimer Kreis-Bahn.

Mit Gültigkeit vom 15. 12. 20 werden die besonderen Zuschlagsfrachten geändert bzw. erhöht; sie betragen für 100 kg in Pfennig

	Eilg.	Stückg.	Wagenladungen (übrige)	Wagenladungen (Kohlen)
Auf eine Entfernung von 1—10 km	70	40	10	9
11—20 km	100	70	15	10
21—50 km	150	100	25	13
über 50 km	200	150	40	20

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der E. V. O.

Bentheim, den 11 Dezember 1920. (1195)

Tfv. 5 Staats- und Privatbahn-Güterverkehr Heft C II.

Tfv. 200 Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander Heft C II.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1921 scheidet die Prignitzer Eisenbahn aus dem Ausnahmetarif 1a für Rundhölzer zu Grubenzwecken aus. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455). (1197)

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 9. Dezember 1920.
Eisenbahndirektion.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif vom 1. April 1919.

I. Vom Nachtrag I gelten infolge Ausgabe des Nachtrags II nur mehr die Ausführungen auf Seite 1 zu „Seite 6—7 des Schnittarifs“ und auf Seite 7 „Änderungen von Stationsnamen“.

II. Im Nachtrag II ist auf Seite 2 beim „Allgemeinen Frachtsatzzeiger“ in der Spalte „Allgemeine Eilgutklasse“ das Zeichen „§“ und die hierzu gehörige Anmerkung zu streichen. (1203)

München, 14. Dezember 1920.
Tarifamt des R. V. M., Z. B.

Staats- und Privatbahn-Tierverkehr. (Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses.)

Mit sofortiger Gültigkeit werden die im Abschnitt D, Seite 19 des Tarifs, für Cassel Vschöbf. bestehenden Überführgebühren im Tarif gestrichen. Die sonstigen Bestimmungen für Cassel sind entsprechend geändert worden. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1204)

Berlin, den 13. Dezember 1920.
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Tierverkehr (Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses).

Mit sofortiger Gültigkeit werden die besonderen Frachtzuschläge der Löwenberg-Lindow-Rheinsberger-, der Paulinenaue-Neuruppiner- und der Ruppiner Eisenbahn aufgehoben. Gleichzeitig werden die Frachtzuschläge der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn durch Einführung von Höchstsätzen ermäßigt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1205)

Berlin, den 14. Dezember 1920.
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Tierverkehr (Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses).

Mit Wirkung vom 1. Januar 1921 scheiden die Saarbahnen für ihren Binnenverkehr aus dem Tarif aus. Der Tarif gilt somit nur noch für den Wechselverkehr mit den Stationen der Saarbahnen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1206)

Berlin, den 14. Dezember 1920.
Eisenbahndirektion.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr. Gemeinsames Heft.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1920 werden die im Nachtrag II auf S. 12 für den Verkehr von und nach Station Dahme (Mark) der Dahme-Uckroer Eisenbahn vorgesehenen Frachtzuschläge erhöht. Das sofortige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455). Ferner werden die Überführungsgebühren für Breslau Viehhof geändert. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemalig Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft. (1207)

Dresden, am 14. Dezember 1920.
Eisenbahn-Generaldirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-Sächsischer Tierverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit treten verschiedene Änderungen im Abschnitt „C. Besondere Bestimmungen zum Nebengebührentarif“ und im Abschnitt „D. Örtliche Bestimmungen“ in Kraft. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch gibt unser Verkehrsbüro hier, Wiener Straße 4 II, Auskunft. (1199)

Dresden, am 13. Dezember 1920.
Eisenbahn-Generaldirektion
als geschäftsf. Verwaltung.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif. Lagergeld für in gesellschaftlichen Schleppen lagernde Güter.

Auf Grund der Bestimmung im Abschnitt D des Lokalgütertarifes Teil I, Abt. B, Punkt X, unter 7, wird ab 13. Dezember 1920 bis auf weiteres für alle Güter, die in einem zufolge Beförderungsbehinderung an der Versandstation oder unterwegs angehaltenen (bzw. in einen Winterhafen gestellten) gesellschaftlichen Fahrzeuge sich befinden, rücksichtlich der Zeit vom 13. Dezember 1920 bzw. — bei späterer Anhaltung — von dem auf die Anhaltung folgenden Tage bis zur Abbeförderung (Weiterbeförderung) oder Zurücknahme (Ausfolgung) des Gutes das im vorgenannten Punkt X in Ziffer 4 unter g angegebene Lagergeld berechnet. Durch die Berechnung dieses Lagergeldes, welches lediglich ein Entgelt für die Beanspruchung des Laderaumes des gesellschaftlichen Fahrzeuges bildet, werden die bestehenden (vereinbarten) Haftungsbestimmungen nicht berührt. Für in Winterhäfen geborgene komplette Schleppladungen wird (im Hinblick auf die Berechnung der Überwinterungsgebühr) in der Zeit vom Eintritt des Beförderungshindernisses bis zur Abbeförderung (bzw. bis zur eventuellen Zurücknahme des Gutes) ein Lagergeld nicht berechnet. (1198)

Wien, am 10. Dezember 1920.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Lagergeldberechnung für in Schleppen lagernde Sendungen.

Für die infolge eines Verkehrshindernisses am Versandort oder unterwegs angehaltenen, in gesellschaftlichen Fahrzeugen verwahrten Sendungen wird vom Zeitpunkt der Anhaltung bis zur Weiterbeförderung oder allfälligen Zurücknahme des Gutes Lagergeld nach Gütertarif, Teil I, Abteilung B, Abschnitt F, Ziffer IX — 4 — e, erhoben. Eine Erweiterung der Haftung tritt dadurch nicht ein. (1201)

München, im Dezember 1920.
Z. 36 020/T/20.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Gütertarif. Lagergeld für in gesellschaftlichen Schleppen lagernde Güter.

Auf Grund der Bestimmung im Abschnitt F des Gütertarifes, Teil I, Abt. B, Punkt X, unter 9, wird ab 13. Dezember 1920 bis auf weiteres für alle Güter, die in einem zufolge Beförderungsbehinderung an der Versandstation oder unterwegs angehaltenen (bzw. in einen Winterhafen gestellten) gesellschaftlichen Fahrzeuge sich befinden, rücksichtlich der Zeit vom 13. Dezember 1920 bzw. — bei späterer Anhaltung — von dem auf die Anhaltung folgenden Tage bis zur Abbeförderung (Weiterbeförderung) oder Zurücknahme (Ausfolgung) des Gutes das im vorgenannten Punkt X in Ziffer 4 unter e angegebene Lagergeld berechnet. Durch die Berechnung dieses Lagergeldes, welches lediglich ein Entgelt für die Beanspruchung des Laderaumes des gesellschaftlichen Fahrzeuges bildet, werden die bestehenden (vereinbarten) Haftungsbestimmungen nicht berührt.

Für in Winterhäfen geborgene komplette Schleppladungen wird (im Hinblicke auf die Berechnung der Überwinterungsgebühr) in der Zeit vom Eintritt des Beförderungshindernisses bis zur Abbeförderung (bzw. bis zur eventuellen Zurücknahme des Gutes) ein Lagergeld nicht berechnet. (1202)

Regensburg, den 13. Dezember 1920.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 20. Dezember 1920 werden die Bestimmungen des Sächsischen Personen- und Gepäcktarifs, Teil II, wegen Mitnahme von Wintersportgeräten als Reisegepäck, Handgepäck und Expreßgut auf dem Verfügungswege geändert. Nähere Auskunft erteilen die Stationen.

Dresden, 15. Dezember 1920. (1208)
Eisenb.-Gen.-Dir.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich E. Luckhardt, Berlin S. O. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 93. Berlin, den 22. Dezember 1920. LX. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.
Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, **amtliche Bekanntmachungen** an das Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.
Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 20 M. für das Vierteljahr bezogen werden.
Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes für 96 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 106 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 1.— M. abgegeben.
Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2.40 M.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen.
Beilagen werden nach Vereinbarung beigefügt.
Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24.
Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Inhalt:

Welche Mittel gibt es, die Wirtschaftlichkeit der großstädtischen Verkehrsunternehmungen wiederherzustellen?

Immer dichter ziehen sich die Wolken über unserem deutschen Wirtschaftsleben zusammen. Alle Anstrengungen, die andauernden Lohn- und Preissteigerungen zum Stillstand zu bringen und einen Preisabbau herbeizuführen, scheinen vergeblich. Die Fehlbeträge bei den Reichseisenbahnen, den ehemaligen Stützen der staatlichen Geldwirtschaft, wachsen ins Ungemessene. Tariferhöhungen in immer steigendem Maße folgen einander auf dem Fuße und vermögen doch nicht entfernt einen Ausgleich für die Ausgaben zu schaffen, die ihnen in schnellerem Tempo voraneilen. Wie das Reich mit diesen Lasten fertig werden soll, die bereits die Hälfte aller Steuern aufzehren, ist dunkel. Daß es in dieser Lage nicht daran denkt, auch noch die in ähnlicher Weise notleidenden privaten und sonstigen Verkehrsunternehmungen mit Zuschüssen über Wasser zu halten und letzten Endes vor Stillegung zu bewahren, ist wohl verständlich. Anderseits können die Tarife der von Privaten oder von öffentlichen Körperschaften betriebenen Verkehrsmittel doch nicht nach Belieben weiter erhöht werden, selbst wenn man von den nachteiligen Folgen der Tarifsteigerungen auf das gesamte Wirtschaftsleben absehen könnte. Jede Tariferhöhung zieht auch einen gewissen Verkehrsrückgang nach sich, der mit dem Maße der Erhöhung wächst. Die durch die Steigerungen erzielbare Mehreinnahme muß daher allmählich abnehmen. Eine ganze Anzahl von Unternehmen geht dauernd zurück; die Zahl derer, die zur Arbeitseinstellung gezwungen sind, ist im Zunehmen.

Gibt es nun außer der zwangläufigen, dem Gesamtinteresse doch so sehr zuwiderlaufenden Tariferhöhung noch andere Mittel, um die Lebensfähigkeit der großstädtischen Verkehrsunternehmungen wieder aufzurichten? In Hamburg ist kürzlich eine Untersuchung zum Abschluß gekommen, durch die diese Fragen für die dortigen Verkehrsverhältnisse erschöpfend beantwortet wurden, und über die die Hamburger Tageszeitungen eingehend berichten. Da die Ergebnisse der Untersuchung in den Grundzügen meist allgemeine Geltung für alle Großstädte haben und zudem vielfach die Tarifpolitik der Reichsbahnen berühren, möchten wir im folgenden auf die Hauptgesichtspunkte kurz eingehen.

Anlaß zu der Untersuchung gab ein Streik der Angestellten der Hochbahn-Aktiengesellschaft in Hamburg im August d. J. Die Gesellschaft, deren weit überwiegende Aktienmehrheit der hamburgische Staat besitzt, betreibt die Hochbahn, Straßenbahn und Alsterschiffahrt. Die Direktion hatte den Angestellten eine weitere Lohnerhöhung von rund 18 Mill. Mark abgelehnt mit der Begründung, daß sie aus den Betriebseinnahmen nicht gedeckt werden könne. Nach Ansicht der Angestellten hätte es durch eine bessere wirtschaftliche Ausnützung der Betriebsmittel und ähnliche Maßnahmen möglich sein sollen, die zur Deckung der verlangten Lohnerhöhung nötigen Mittel zu beschaffen. Auf Beschluß des Hamburger Wirtschaftsrats, der sich um die Beilegung des Streiks bemühte, wurde nach langen Verhandlungen ein gleichmäßig

aus je 4 Vertretern der Arbeitnehmer und Arbeitgeber gebildeter Prüfungsausschuß eingesetzt. Dieser sollte unter Zuziehung von Vertretern des Verkehrsausschusses und besonderen technischen Sachverständigen prüfen, inwieweit es möglich sei, die Wirtschaftlichkeit des Gesamtunternehmens zu erhöhen, um dadurch die Forderung der Belegschaft erfüllen zu können. Die Arbeit wurde einstweilen von dieser wieder aufgenommen. Als Sachverständige für das großstädtische Verkehrswesen waren zugezogen die Geheimen Bauräte Bandekow und Dr. Kemmann-Berlin und Regierungsdirektor Dr. Giese-Hamburg, die sich in mündlichen Verhandlungen und in gemeinsamen Gutachten auf eine Reihe bestimmter Fragen des Ausschusses äußerten.

Zunächst sollte untersucht werden, welchen Einfluß eine Tariferhöhung bei der vom Reich betriebenen Stadt- und Vorortbahn (Blankenese—Ohlsdorf) auf die Erträge der Hoch- und Straßenbahnen haben würde. Zurzeit betragen die Preise der Reichsbahnen im hamburgischen Stadt- und Vorortverkehr, ähnlich wie in Berlin, für Einzelkarten etwa die Hälfte, für Wochen- und Monatskarten gar nur den vierten Teil der Preise, die die sonstigen Schnellbahnen erheben müssen, um nur einigermaßen ihre Unkosten zu decken. Daß eine derartig starke Unterbietung der Fahrpreise den Verkehr von seinen natürlichen Bahnen ablenkt, liegt auf der Hand. Wäre die Unterbietung nun die Folge des besseren und wirtschaftlicheren Betriebes eines blühenden Unternehmens, wie ehedem, so wäre vom allgemeinen Standpunkte kaum etwas einzuwenden. Das ist aber bekanntlich in keiner Weise der Fall. Wenn schon vor dem Kriege die Einnahmen aus dem staatlichen Großstadtverkehr nicht einmal die Betriebskosten deckten — von Abschreibungen und Rücklagen ganz zu schweigen —, so kann man sich die Fehlbeträge vorstellen, mit denen diese örtlichen Schnellverkehrsmittel des Reiches unter den heutigen Verhältnissen belastet sind, unter denen die Ausgaben aller Art um mehr als das Dutzendfache wuchsen, während die Fahrpreise nur etwa um das Dreifache im Durchschnitt erhöht wurden, gegenüber einer Erhöhung der Fahrpreise der anderen großstädtischen Verkehrsmittel — Hochbahnen und Straßenbahnen — auf das Sechs- bis Achtfache. Wenn das Reich auf diese Weise die notleidenden Bewohner einzelner Großstädte aus Reichsmitteln — wenn sie vorhanden wären — unterstützen will, müßte es billigerweise auch den nicht von ihm betriebenen Schnellbahnen und den Straßenbahnen mit Zuschüssen unter die Arme greifen, um nicht einen Teil der auf großstädtische Verkehrsmittel angewiesenen Bewohner einseitig zu begünstigen. Dieser Standpunkt wurde in Hamburg auch von den Vertretern der Arbeitnehmer geteilt. Die bis jetzt geübte Tarifpolitik der Reichsbahnen erhöht die Bedrängnis der übrigen Verkehrsunternehmungen beträchtlich. In Hamburg kamen die Sachverständigen auf Grund genauer Beobachtung des Verkehrs bei einer allerdings nur kurze Zeit (einen Monat lang) durchgeführten starken Annäherung der Stadt- und Vorortbahnpreise an die der Hoch- und Straßenbahn zu dem Ergebnis, daß die Hochbahn und die Straßenbahnen bei dauernder Fahrpreisannäherung in gleicher Höhe einen Verkehrszuwachs von mindestens 18 Mill. Personen jährlich gleich einer Roh-Mehreinnahme von über 12 Millionen Mark und einer Rein-Mehreinnahme von nahezu 8 Mill. Mark erwarten könnten. In entsprechend verringertem Maße würde sich aber natürlich auch schon jede teilweise Tarifannäherung günstig für die Unternehmungen der Hochbahngesellschaft auswirken. Von deren Vorstande wurde die Mehreinnahme noch erheblich höher angenommen, da nach ihrer Ansicht die höheren Fahrpreise der Stadt- und Vorortbahnen nicht genügend lange in Kraft wären, um danach ein einigermaßen sicheres Urteil sich bilden zu können.

Eine starke Belastung bedeutet unter den heutigen Verhältnissen auch die Verkehrssteuer für die Straßenbahnen und die Alsterschiffahrt. Sie macht in Hamburg jährlich über 6 Mill. Mark aus. Die Hochbahn wird hiervon nicht betroffen; sie ist in Anbetracht der Höhe ihrer Anlagekosten nach den gesetzlichen Bestimmungen von der Steuer befreit. Die Verkehrssteuer sollte ursprünglich in erster Linie die Hauptbahnen, nicht die wenig ertragfähigen Klein- oder Schnellbahnen treffen. Seit die großstädtischen Verkehrsmittel durchweg notleidende Betriebe geworden sind, und namentlich weil die Steuer bei den Hauptbahnen nur noch scheinbar von den Benützern der Bahn erhoben wird — sie geht ja in dem riesigen Fehlbetrage der Reichsbahnen unter —, hat die Steuerbelastung der Straßenbahnen und der Personenschiffahrt einen wesentlichen Teil ihrer Berechtigung verloren. Der Hamburger Senat ist gebeten worden, Schritte zur Aufhebung der Steuer zu unternehmen. Seit dem Übergang der bundesstaatlichen Bahnen auf das Reich ist zweifellos die immerhin umständliche besondere Verrechnung für das Reich eine unnötige und unwirtschaftliche Sache.

Angesichts der Schwierigkeiten, mit denen die hamburgischen Verkehrsunternehmungen zu kämpfen haben, mußte weiter nach Abhilfmitteln gesucht werden, die innerhalb der Unternehmungen selbst liegen. Eine Reihe von Vorschlägen lagen auch in dieser Richtung zur Begutachtung vor. Die Vertreter des Personals hatten geltend gemacht, daß das Vorgehen der Direktion, durch Betriebseinschränkungen die Wirtschaftlichkeit zu heben, verfehlt sei; durch die Einschränkung der Fahrgelegenheiten würden die Betriebsmittel häufig überlastet und dadurch die Unterhaltungskosten gesteigert. Die Hebung der Wirtschaftlichkeit sei im Gegenteil nur durch Betriebsverstärkungen zu erreichen. In beiden Richtungen — Betriebsverstärkung und -einschränkung — hatte die Gesellschaft längere Zeit Versuche angestellt. Betriebseinschränkungen bringen zuverlässig zunächst eine fühlbare Kostenersparnis. Daß aber durch dieses Mittel die Lebensfähigkeit des Unternehmens nicht im wahren Sinne gehoben wird, liegt klar zutage. Nach Ansicht der Sachverständigen ist es aber im allgemeinen auch nicht möglich, durch vermehrte Fahrgelegenheiten die durch Tariferhöhungen regelmäßig eintretende Verkehrsabwanderung auszugleichen, also durch Betriebsverdichtung erheblich neuen Verkehr zu schaffen. Die mehrwöchige Vermehrung der Fahrgelegenheit auf einer der wichtigsten Hamburger Straßenbahnlinien (Linie 14) um über 100 % konnte nur eine Einnahmevermehrung von rd. 50 % zuwege bringen. Im Gesamtbilde ergab sich aber, daß diese Mehreinnahme auf der verstärkten Linie lediglich den mit der Versuchslinie in Wettbewerb stehenden Linien abgewonnen war, und daß eine tatsächliche Mehreinnahme überhaupt nicht erzielt ist. Für die beträchtlichen Kosten der Betriebsverstärkung hatte sich also keine Deckung gefunden; der Verlust war nur noch gewachsen. Versuche auf der Hochbahn hatten das gleiche betrübliche Ergebnis, das im übrigen auch mit den Erfahrungen im Einklang ist, die in anderen Großstädten in ähnlicher Richtung gemacht worden sind. Die Gutachter kommen daher weiterhin auch zur Ablehnung eines Vorschlags, an Stelle des 7½-Minutenbetriebes allgemein den 6-Minutenbetrieb auf der Hochbahn wieder einzuführen. Sie regen nur die sorgsamste Anpassung des Fahrplans an den Verkehr an, d. h. eine Verdichtung der Zugfolge in den Stunden des stärksten Verkehrs, unter Vergrößerung der Zugabstände in schwachen Verkehrszeiten.

Auch gegen Schaffung einer besonders ermäßigten Nahzone auf der Hochbahn sprachen sich die Sachverständigen aus. Die durch die Ermäßigung eintretende Mindereinnahme werde durch den Verkehrszuwachs nicht ausgeglichen. Außerdem ergibt sich aus der Anstauung des Verkehrs, die zwischen den Endpunkten der im Fahrpreise ermäßigten Nahstrecken eintritt, eine ungleichmäßige und dadurch unwirtschaftliche Zugbesetzung. Zu dem gleichen Schluß hatten übrigens auch bei der Berliner Hoch- und Untergrundbahn mehrfach angestellte ähnliche Erwägungen geführt.

Die angeregte Verdoppelung des Abendtarifs auf der Hochbahn und den Straßenbahnen läßt nach den Gutachten eine beträchtliche Mehreinnahme erwarten, wenn der erhöhte Fahrpreis schon um 9 Uhr abends in Kraft tritt. Der schonungsbedürftige Berufsverkehr hat um diese Zeit in der Haupt-

sache aufgehört. Bei Geltung von 10½ Uhr abends ab würde nur etwa ⅓ Mill. Mark, bei Anwendung von 9 Uhr ab dagegen eine jährliche Mehreinnahme von 6¾ Mill. Mark erwartet werden können. Die gleiche Maßnahme ist in einer Reihe von Großstädten, z. B. in Wien, seit längerer Zeit schon durchgeführt. — Das erste positive Ergebnis der Untersuchung ist also wiederum eine Tariferhöhung!

Auch die Aufhebung der zweiten Wagenklasse bei der Hochbahn wurde erwogen, weil diese im ganzen eine schlechtere Besetzung als die dritte Klasse aufweist. Die Gutachten ergaben aber auch für Hamburg — wie dies auch bei der Berliner Hoch- und Untergrundbahn angestellte Berechnungen auswiesen —, daß der Einnahmeausfall, der durch Verweisung des Verkehrs der zweiten Klasse in die dritte Klasse entsteht, die Ersparnis von Betriebskosten (Wagenkilometern) ganz bedeutend übersteigt, so daß ein Ausfall von rd. 1 Mill. Mark im Jahr entstehen würde. Statt der Aufhebung empfehlen die Sachverständigen die Verminderung der Spannung zwischen den Fahrpreisen zweiter und dritter Klasse, wodurch sich ohne Verlust eine bessere Ausnutzung der zweiten Klasse und gleichzeitig eine erwünschte Entlastung der dritten Klasse erzielen läßt.

Neben einer Reihe weiterer Mittel, Ersparnisse durch besondere Unterweisung des Personals in der Fahrkunst, verschärfte Kontrolle zur Abstellung des Unwesens der Schwarzfahrer, Ausbau des Reklamewesens zu erzielen u. a. wurde noch die Frage behandelt, die auch sonst und nicht nur im Verkehrswesen die größte Rolle spielt, nämlich, wie die Leistungen des Personals ohne große Härten wieder dem früheren Stande wenigstens angenähert werden könnten. Die Betriebsleistung des Personals ist, wie die Direktion der Gesellschaft zur Sprache bringt, seit Kriegsbeginn um ein volles Drittel auf den Kopf der Belegschaft zurückgegangen. In den Achtstundentag, der doch 8 Stunden wirkliche Arbeitszeit ohne größere Pausen umfassen soll, sind bei dem Personal der Hoch- und Straßenbahn die durch den Fahrplan bedingten Pausen voll eingerechnet. Würde man bei der Notlage des Unternehmens auch nur einen Teil dieser Pausen nicht als Arbeitsleistung einrechnen, sondern die reine Arbeitszeit mit angemessener Pausenzeit auf annähernd 8 Stunden bringen, so würde dies nach den Berechnungen der Sachverständigen eine jährliche Betriebskostenverminderung um rd. 2,2 Mill. Mark bringen. Einer Verringerung der Kosten durch erhöhte Arbeitsleistung des Personals widersprechen aber nach dem Pressebericht die Vertreter der Angestellten durchaus.

Mit kleinen Mitteln läßt sich — wie die Gutachter mit Recht hervorkehren — eine durchgreifende Gesundung der Verkehrsunternehmungen in Hamburg, wie auch anderwärts, nicht erreichen. Das einzige Mittel, das die gewiß gründlichen Untersuchungen als Erfolg versprechend übrig gelassen haben, nämlich die tätige Mithilfe des Personals am Wiederaufbau und der Rettung des Unternehmens durch eine bescheidene und sachlich billige Mehrleistung an Dienstzeit, wird von vornherein abgelehnt! Und doch wehren sich auch die noch widerstrebenden Kreise der Arbeiterschaft vergebens gegen die aufkeimende Erkenntnis, daß einzig durch Verbesserung der Arbeitsleistungen eine wirkliche Verbesserung der Verhältnisse für die Unternehmungen und damit doch auch für die Angestellten und die Allgemeinheit möglich ist. Vorläufig verbleibt für Hamburg demnach als einziges Mittel — eine Art Betäubungsmittel — die Tariferhöhung. Und der Krebsgang der Unternehmungen geht weiter. Kbr.

Schieberbekämpfung bei Entschädigungsansprüchen aus Eisenbahnbeförderungen.

Von Amtsgerichtsrat **Dr. Goltermann**, Köln, jetzt Idstein.

Der entschädigungslosen, unbeschränkten Einziehung unterliegen Waren:

1. bei Verstoß gegen Höchstpreise oder sonstige Verkehrsregelung nach § 3 der Verordnung gegen den Schleichhandel vom 7. 3. 18 (R.-G.-Bl. 112);

2. bei übermäßiger Preißsteigerung und Höchstpreisüberschreitung nach § 1, 4, 15 der Verordnung gegen Preistreiberei vom 8. 5. 18 (R.-G.-Bl. 395);

3. bei fehlender Großhandelserlaubnis nach § 4b, 5 der Verordnung zur Fernhaltung unzuverlässiger Personen vom Handel vom 23. 9. 15 (R.-G.-Bl. 603) i. d. F. der Verordnung vom 27. 11. 19 (R.-G.-Bl. 1909) Art. III; eine solche Handelserlaubnis ist erforderlich:

a) für Lebens- und Futtermittel nach der Verordnung vom 24. 6. und 29. 7. 16 (R.-G.-Bl. 581 und 861),
b) für Arzneimittel nach der Verordnung vom 28. 3. 17 (R.-G.-Bl. 279),
c) für Tabakwaren nach der Verordnung vom 28. 6. 17 (R.-G.-Bl. 563),
d) für Wein nach der Verordnung vom 31. 8. 17 (R.-G.-Bl. 751),
e) für alkoholfreie Getränke nach Erl. d. Min. f. Handel u. Gewerbe vom 20. 9. 16 auf Grund der Verordnung vom 24. 6. 16*) **);

4. a) bei Einfuhr vor dem 6. 2. 20. ohne Freigabeerklärung, nachher ohne Einfuhrbewilligung des Reichsbeauftragten bzw. Reichskommissars in Köln.

b) bei Ausfuhr von Lebensmitteln und lebenswichtigen Gütern ohne Genehmigung, soweit die Güter nicht etwa in die Freiliste aufgenommen sind, nach der Bekanntmachung über die Regelung der Einfuhr vom 16. 1. 17 (R.-G.-Bl. 41) § 2 i. V. m. Vereinszollgesetz vom 1. 7. 69 (R.-G.-Bl. 317) § 134, Verordnung über die Wuchergerichte vom 27. 11. 19 (R.-G.-Bl. 1909) Art. II § 3 V, Verordnung über Außenhandelskontrolle vom 20. 12. 19 (R.-G.-Bl. 2128) § 8, Verordnung betr. Regelung der Ein- und Ausfuhr vom 22. 3. 20 (R.-G.-Bl. 334), für Kolonialwaren nach Bekanntmachung vom 15. 5. 19 (R.-G.-Bl. 760) § 8.

Zahlreich sind die Verstöße gegen diese Verordnungen, namentlich gegen die Bestimmungen über Großhandelserlaubnis. Es fragt sich, ob von der Eisenbahn in solchen Fällen für Verlust, Minderung, Beschädigung oder Lieferfristüberschreitung Schadenersatz zu leisten ist. Nach der jetzigen Fassung des § 96 EVO. ist die Haftung der Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrages nur dann ausgeschlossen, wenn Gegenstände, 1. deren Beförderung verboten ist, 2. unter unrichtiger Bezeichnung oder unter Außerachtlassung der vorgeschriebenen Sicherheitsmaßregeln aufgegeben werden. Es erscheint zunächst sehr zweifelhaft, ob man sagen kann, der Kauf, um den es sich meist handeln wird, sei nichtig und strafbar, und als ein Teil desselben sei deshalb auch die Beförderung verboten. Dieser Ausführung würde wohl entgegen gehalten werden können, das zu Grunde liegende Rechtsgeschäft zwischen Absender und Empfänger gehe die Bahn nichts an, es handle sich nur um den Beförderungsvertrag zwischen ihr und dem Reklamanten. Auch würde die Begründung versagen bei den vielen Waren, die als Reisegepäck oder, da sie meist kein Reisebedarf sind und bei Annahme in Unkenntnis dieser Eigenschaft schon deshalb für sie gemäß § 35 (1), 96 EVO. keine Haftpflicht besteht (vgl. R.-G. 5. 11. 19 — I. 151/19 — in JW. 1920, 780, bekämpft von v. d. Leyen in der Anm. das. unter Berufung auf L.-G. Elberfeld 10. 11. 19 in JW. v. 1. 5. 20; R.-G. 17. 12. 19 — I. 142/19 — in JW. 1920, 428, angegriffen von Senckpiehl das.; L.-G. Essen 1. 4. 19 in EE. 36, 277 und einige nicht veröffentlichte Urteile des L.-G. Köln), als Expreßgut vom Empfänger als gleichzeitigem Absender aufgegeben werden. — Auch die zweite Voraussetzung läßt sich nur etwas künstlich, ähnlich wie bei Aufgabe von Nichtreisebedarf als Reisegepäck, so begründen, daß man sagt, der

*) Für Sämereien sind die Verordnungen vom 15. 11. 16 (R.-G.-Bl. 401) und 29. 10. 18 (R.-G.-Bl. 1255) durch Verordnung vom 25. 11. 19 (R.-G.-Bl. 1903) vom 27. 11. 19 ab aufgehoben.

**) Für alle Personen, auch Ausländer, in den besetzten Rheinlanden wurde die Handelserlaubnispflicht erst durch Verordnung des Oberkommandierenden der Rheinarmee vom 12. 11. 19 — nach Vorgang der engl. Verordnung vom 10. 11. 19 für die britische Zone — eingeführt. Danach mußten Ausländer vom 29. 11. 19 ab Anträge auf Handelserlaubnis einreichen und erhielten dann eine vorläufige Bescheinigung darüber, die seit April 1920 keine Gültigkeit mehr hat.

Versender mache durch die Auflieferung stillschweigend die objektiv unrichtige Angabe, die Beförderung sei erlaubt.

Um diesen Zweifeln zu begegnen, hat die Eisenbahndirektion Köln seit vielen Monaten mit folgendem Verfahren gute Erfolge erzielt: Die Staatsanwaltschaft wird veranlaßt, die Einziehung der Ware und an ihrer Stelle des Ersatzanspruches gegen die Eisenbahn herbeizuführen. Wenn dann die Gerichte diese Einziehung — oft im Wege des objektiven Strafverfahrens — ausgesprochen haben, ist der Reklamant nicht mehr befugt, über die Entschädigungsforderung zu verfügen, kann also eine Zahlung nur noch an die zuständige öffentliche Kasse erfolgen, deren Einforderung zweckmäßig abgewartet wird.

Wenn mit diesem Verfahren schließlich auch keine völlige Befreiung der Eisenbahn von ihrer Leistungspflicht eintritt, so werden den Schiebern doch die Früchte ihrer Tätigkeit entzogen und sie dadurch, wie das bereits beobachtet worden ist, abgeschreckt. Vereinzelte Staatsanwälte haben sich allerdings auf den Standpunkt gestellt, wenn die Ware verschwunden sei, könne auch der Ersatzanspruch nicht mehr beschlagnahmt werden, zumal man nicht wisse, ob die Ware selbst nicht vielleicht schon an anderer Stelle eingezogen worden sei. Diese formalen Bedenken müssen aber gegenüber den höheren Gesichtspunkten und den Zwecken der genannten Verordnungen zurücktreten. Bei Schiebergeschäften fehlt jeder Rechtsschutzanspruch, wie das O.-L.-G. Köln am 20. 11. 19 (in JW. 1920, 396) treffend ausgeführt hat. Auch das R.-G. (in JW. 1920, 562) erkennt an, daß bei beschlagnahmefähigen Waren die Ersatzforderung an Stelle der Ware trete, und das O.-L.-G. Naumburg hat in einem Urteile vom 23. 4. 20 (i. S. Pfeiffer 4. A. 111/19) ausgeführt, daß bei Beförderung allgemein beschlagnahmter Waren — wie Autoreifen zur damaligen Zeit — keine Haftung der Eisenbahn bestehe. Zur Begründung des allgemeinen Gedankens ist auch auf eine Entscheidung des R.-G. vom 11. 6. 20 (in R.-G.-Z. 96, 157) hinzuweisen, wonach keine Vertragshaftung besteht, wenn eine Partei nach Abschluß des Vertrages erfährt, daß mit der Ware Preiswucher oder Kettenhandel getrieben werde, da sie — hier die Eisenbahnverwaltung — sich sonst vielleicht der Teilnahme an der strafbaren Handlung schuldig mache, sie jedenfalls aber auf Grund des § 242 BGB. nach Treu und Glauben ein Leistungsweigerungsrecht habe. Ein gegenteiliges Ergebnis würde auch das Rechtsempfinden nicht befriedigen, wonach ein Schieber an Stelle einer jederzeit überall ersatzlos beschlagnahmefähigen Ware von der Eisenbahn einen beschlagnahmefreien Geldbetrag erhalten sollte.

Kürzer und einfacher wird künftig jede Haftung ohne weitere Umwege abgelehnt werden können, sobald die von der Ständigen Tarifkommission und dem Ausschuß der Verkehrsinteressenten vorgeschlagenen Änderungen des § 96 EVO. und des § 467 HGB. durchgeführt worden sind. Danach soll keine Haftung der Eisenbahn für Gegenstände bestehen, die auf Grund öffentlich-rechtlicher Vorschriften ohne Entschädigung beschlagnahmt oder eingezogen werden können.

Zur Werkstoffverwaltung in den Eisenbahn-Hauptwerkstätten.

Vom techn. Eisenbahnsekretär **K. Hoffmann**, Berlin.

Teil IV § 11 der Finanzordnung für die preußische Staatseisenbahnverwaltung bestimmt für jeden Meister (Werkführer) die Führung eines Verlangbuches über die zu den Arbeiten zu verwendenden neuen und wertvollen alten Werkstoffe. Das Verlangheft hat die Nummer des Arbeitsheftes zu enthalten und ist für jeden Löhnungszeitraum neu anzulegen. Wertvolle neue Stoffe sind aus dem Stofflager erst dann anzufordern, wenn sie unmittelbar gebraucht werden. Können angeforderte wertvolle Stoffe nicht sofort verwendet werden, so hat sie der Meister unter Verschluß (sog. Handmagazin) zu nehmen.

In Anlehnung an die Denkschrift betr. die Neuordnung der Verwaltung der Eisenbahnwerkstätten und im Anschluß an das im Werkstättenamt 1 b Berlin eingeführte Gedingeverfahren (vgl. Nr. 21 d. Ztg.) ist dieses Amt dazu übergegangen, sämtliche für die Fahrzeuge erforderlichen Stoffe, wie Eisen, Bleche, Schrauben usw., ferner auch die auf Vorrat angefertigten Fahrzeugersatzteile, wie Gewerk- und Bremsbolzen, Federspannschrauben, Schmierdeckel, kurzum alles für die Herstellung der Fahrzeuge Notwendige durch besondere Stoffverlangzettel anzufordern; auch die Betriebsstoffe fallen darunter.

Das Ablangen der Stoffe durch die bisherigen Verlangbücher ist wohl an sich ein sehr einfaches Verfahren; es hat jedoch den Nachteil, daß es keinerlei Übersicht über die für ein Fahrzeug verbrauchten Stoffe und die dafür aufgewendeten Kosten gestattet, und daß sehr leicht Werkstoffe veruntreut werden können. Wie wird denn in der Regel verfahren? Wenn für ein Fahrzeug z. B. 25 Stück Splinte nötig sind, so werden 35 Stück angefordert. Der Schlosser will etwas im Vorrat haben, falls ihm einige Splinte abhanden kommen oder schadhaft werden. So geht es mit jedem Werkstoff. Eine genaue Kontrolle ist unmöglich. Das lehren auch die vielen, von den Vorarbeitern versteckt gehaltenen Vorratswinkel. Am deutlichsten aber wird es klar, wenn dem Schrott einige Beachtung geschenkt wird. Die dort sich vorfindenden Schrauben, Muttern, Scheiben und dergleichen, oft noch ungebraucht, gehen in die Tausende. Diese Mißwirtschaft zu unterbinden, den Bedarf an Werkstoffen einer scharfen Kontrolle zu unterstellen und die Kosten der auf jedes einzelne Fahrzeug entfallenden Stoffe restlos zu ermitteln, das ist der Zweck der Verlangzettel. Die Verlangbücher, die früher von den einzelnen Meistern (Werkführern), mit Einführung des Gedingeverfahrens von einem einzelnen Meister gemeinsam für alle geführt wurden, kommen in Fortfall.

Es sind zwei Arten von Werkstoffverlangzetteln eingeführt, und zwar nach Muster 1 für die eigenen Fahrzeuge; hier sind in Spalte 9 die Wirtschaftspreise der Werkstoffe nach Preisverzeichnis „A" (für eigene Rechnung) einzusetzen. Der andere Zettel, in sonst gleicher Ausführung, jedoch mit einem roten Strich in der Mitte, ist für Fahrzeuge Dritter. Soweit hierauf Stoffe abverlangt werden, sind die Preise des Verzeichnisses „B" (für fremde Rechnung) in Spalte 9 einzutragen. Im übrigen füllt die Spalten 1—3 und 6—8 der Besteller (Meister) aus, die Spalten 4 und 5 die Ausgabestelle (Lager). Die Kosten (Spalte 9 und 10) setzt die Kontrolle

Lw.

Muster 1.

Werkstoff-Verlangzettel Nr.: 801

Lok.-Nr.: . . . .

Besteller: . . . .

Buch- und Bestell-Nr.: . . . .

Datum der Bestellung: . . . .

1	2	3	4	5	6	7	8	9		10		11
Lfd. Nr.	Bestellung des Meisters		Lieferung d. Stofflagers		Gegenstand	Stoff Nr.	Abmessung	Einheitspreis		Gesamtpreis		Vermerkt im Buch für lfd. Rechnungen Nr.
	Stück	kg	Stück	kg				ℳ	₰	ℳ	₰	Seite

Unterschrift des Meisters: . . . .

Übrigbleibende Stoffe sind sofort auf Rücklieferungszettel an das Stofflager zurückzugeben.

Ausgegeben und gebucht am: . . . .

Name des Ausgabebeamten: . . . .

Muster 2.

Lw.

Werkstoff-Rücklieferungszettel Nr. 401

k.-Nr.: . . . . Buch- und Bestell-Nr.: . . . .
cklieferer: . . . . Datum der Rücklieferung: . . . .

1	2	3	4	5		6	7		8		9
lfd. Nr.	Stück	kg	Gegenstand und Art des Werkstoffes	Übertragen in die Nachweisung über wertvolle alte Werkstoffe		Bezeichnung der bei Arbeiten für Dritte gew. alten Werkstoffe	Einheitspreis		Gesamtpreis		Vermerkt im Buch für lfd. Rechnung Nr.
				Sp.-Nr.	lfd. Nr.		ℳ	₰	ℳ	₰	Seite

Unterschrift des Meisters: . . . . Empfangen und gebucht am: . . . .
Unterschrift: . . . .

in. Die letzte Spalte 11 endlich ist für den Rechnungsbeamten orgesehen. Die Verlangzettel sind in Blockform zu je 2 mal 00 Blatt und von gelber Farbe. Die Meister fertigen die ettel nur für ihren Bereich aus. Das Original bleibt beim tamm. Der Durchschlag geht an die Ausgabestelle (Haupt- der Nebenlager), durchläuft die Kontrolle und kommt zur uchungsstelle. Hierauf werden sämtliche Zettel, immer für inen Löhnungszeitraum und nach Meisterschaften getrennt, esammelt und der Lohnschreiberei zur Beifügung zu den be- reffenden Arbeitsheften zugestellt. Eine Änderung der im Hauptlager zu führenden Ausgangsbücher wird durch diese Zettel nicht veranlaßt; es treten hier also keinerlei Verände- ungen ein.

Die bekannten Handmagazine der Meister sind diesen ge- ommen. Es hat sich gezeigt, daß diese Magazine eine un- ütze Belastung der Meister darstellen und sie von ihrer igentlichen Aufgabe abhalten. Statt dessen ist inmitten der Lokomotivabteilung eine allgemeine Werkstoffausgabestelle Unterwerkstofflager) eingerichtet, die der Abteilungsleitung nterstellt ist. Diese Ausgabestelle ist während der ganzen Arbeitszeit geöffnet und mit zwei invaliden Handwerkern als Ausgeber besetzt. Hier sind für jeden einzelnen Werkstoff die Nummer und die genaue Bezeichnung gut sichtbar ange- bracht; dies ist notwendig zur schnellen und ungehinderten Abfertigung. Es bleibt zu erwägen, ob es nicht zweckmäßig wäre, neben den Stoffbezeichnungen auch noch die Kosten jedes einzelnen Stoffes anzugeben. Es könnte diese Maßnahme auch eine erzieherische Einwirkung auf die Bediensteten aus- üben, die sich heute noch nicht bewußt sind, daß z. B. eine einzöllige blanke Mutter einen Wert von 7,50 ℳ darstellt.

Wie das Ablangen, so erfolgt auch das Zurückgeben ge- wonnener alter Werkstoffe an das Hauptlager mittels soge- nannter Werkstoff-Rücklieferungszettel (Muster 2); sie sind wie die Verlangzettel von gelber Farbe und durch ein grobes auf der Vorderseite rot aufgedrucktes „R" besonders kennt- lich gemacht. Die Ausfertigung dieser Zettel erfolgt eben- falls durch die Meister; sie nehmen den gleichen Lauf wie die vorbesprochenen Zettel. Soweit die Rückgabe minderwertiger Altstoffe eigener Fahrzeuge in Frage kommt, sind in Spalten 7 und 8 keine Preise einzusetzen, hingegen bei wertvollen Alt- stoffen, wie Rotguß, Kupfer, Weißmetall, nach Preisverzeich- nis „A". Bei für Dritte gewonnenen Stoffen bleiben die Spalten 7 und 8 in jedem Falle auszufüllen, und zwar nach Preis- verzeichnis „B". Die Spalten 1—4 und 6 sind für den Rück- lieferer (Meister) bestimmt, Spalte 5 für das Hauptlager. In Spalte 9 vermerkt der Rechnungsbeamte die Buchung.

Vorstehendes Verfahren hat sich im Werkstättenamt 1 b schnell und gut eingeführt; vor allem wird der Verbrauch an Werk- und Betriebsstoffen dadurch wirksam überwacht und der Verschwendung und Veruntreuung ein Riegel vorge- schoben.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Güter- und Tierverkehr zwischen Deutschland und dem Hultschiner Ländchen.** Die Auflieferung der Sendungen er- folgt mit internationalem Frachtbrief. Nachnahmen und Bar- vorschüsse sind in beiden Richtungen ausgeschlossen, aber es besteht kein Frankaturzwang. Die den Frachtbriefen beizu- gebenden Frachtkarten sind direkt auf die Bestimmungsstation im Hultschiner Ländchen auszufertigen. Die bisher für den Verkehr zwischen den Stationen Ratibor, Studzienna, Krano- witz und den tschechoslowakischen Stationen Kuchelna, Bolatitz, Deutsch-Krawarn, Groß Hoschütz, Oppau, Beneschau, Kosmütz, Hultschin zugelassene unmittelbare Frachtberech- nung ist vom 1. Dezember 1920 ab nicht mehr zulässig. Die Frachtberechnung erfolgt von diesem Zeitpunkt an gebrochen von der Versandstation bis zur Grenzstation Kuchelna und von Kuchelna bis zur Bestimmungsstation. Im Verkehr zwi- schen allen übrigen deutschen Stationen und den genannten tschechoslowakischen Stationen fällt die bisher vorgesehene Umbehandlung der Sendungen in Ratibor fort. Die Fracht für diese Sendungen wird künftig ebenfalls gebrochen bis Kuchelna und von Kuchelna bis zur Bestimmungsstation berechnet. Die Kilometerentfernung für Kuchelna ist durch Anstoß von 6 km an die im Entfernungszeiger für Kranowitz vorgesehene Ent- fernung zu ermitteln. In der Richtung nach dem Hultschiner Ländchen hat also die deutsche Versandstation die Fracht bis Kuchelna zu berechnen und in den Frachtbrief oder die Fran- katurrechnung sowie in die Frachtkarte einzutragen; in der Richtung nach Deutschland ermittelt die deutsche Bestim- mungsstation die Fracht für die deutschen Strecken ab Kuchelna und trägt sie in die Frachtpapiere ein. Für den Verkehr mit dem Hultschiner Ländchen sind besondere Ver- sand- und Empfangsrechnungen anzulegen.

— **Deutsch-italienische Verkehrsverhandlungen.** In den letzten Tagen fanden zwischen der deutschen Reichsregierung und Vertretern der italienischen Regierung in Berlin Verhand- lungen statt mit dem Ziel, den Verkehr zwischen Deutschland und Italien, der sich bereits jetzt in günstiger Entwicklung befindet, nach Möglichkeit zu erleichtern, es handelt sich in der Hauptsache um die Schaffung direkter Tarife, um die durch die jetzt noch erforderlichen mehrfachen Zwischen- abfertigungen bedingten Schwierigkeiten und Verteuerungen zu beseitigen. Nach dem Verlauf der Verhandlungen darf angenommen werden, daß eine befriedigende Regelung dieser Frage erreicht wird.

— **Militärverkehr zwischen deutschen Stationen und Sta- tionen Ostpreußens.** Da nach dem Heeresverordnungsblatt von 1920, Seite 563, Ziffer 21 und 22 einzelne Heeresangehörige, die den polnischen Korridor durchfahren wollen, in Zivil- kleidung und auf eigene Gefahr unter den Bedingungen des öffentlichen Verkehrs zu reisen haben, so kommt die Beförde- rung von Heeresangehörigen auf Militärfahrschein oder Militärfahrkarte zwischen deutschen Stationen und Stationen Ostpreußens nur noch in den allwöchentlich verkehrenden Militärkorridorzügen über Schneidemühl in Betracht. Es werden daher Militärfahrkarten, die über andere Strecken des polnischen Korridors lauten, nicht mehr ausgegeben werden.

— **Bedingungen für die Ermäßigung der Gebühren für die Aufbewahrung von Fahrrädern der Inhaber von Zeitkarten.** Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1921 an werden die obigen Ge- bühren von 4 ℳ auf 12 ℳ bei Monatskarten, und von 1 ℳ auf

3 *M* bei Wochenkarten erhöht. Gleichzeitig wird die Haftsumme für Verlust oder Beschädigung des Rades von 100 *M* auf 500 *M* erhöht.

— **Eisenbahnunglück in Dingelstädt.** Aus Cassel wird dem „W. T. B." unterm 17. d. M. gemeldet: Ein schweres Eisenbahnunglück ereignete sich gestern abend in der Nähe von Dingelstädt. Ein Zug der Obereichsfelder Kleinbahn, bestehend aus Lokomotive, Packwagen, einem Personenwagen und 19 mit Kali beladenen Güterwagen geriet, als er eine starke Steigung zu überwinden hatte, infolge der Glätte, des starken Gefälles und des Zuges der schwer beladenen Kaliwagen ins Rollen und lief nach seinem Ausgangspunkt zurück, sauste über den Prellbock hinweg und stürzte den Abhang herunter. 8 bis 10 Wagen liegen zertrümmert unten, während sich die anderen Wagen zum Teil ineinander geschoben haben und ein wüstes Trümmerfeld bilden. Unter den Trümmern wurden bisher 10 Tote und 5 Schwerverletzte hervorgezogen. 10 Personen und das Zugpersonal konnten sich durch Abspringen retten.

— **Bayern und das Reichsverkehrswesen.** In der Sitzung des Staatshaushaltsausschusses am 18. d. M. kamen, wie wir der „D. Allg. Ztg." entnehmen, Anträge auf Dezentralisation des Verkehrswesens zur Beratung. Handelsminister Hamm erklärte sich mit den Zielen dieser Anträge vollständig einverstanden und teilte dabei mit, daß bei einer kürzlich stattgefundenen Rücksprache mit Reichsverkehrsminister Groener sich eine grundsätzliche Übereinstimmung mit ihm ergeben habe. Über Einzelheiten der kommenden Neuorganisation des Verkehrswesens könne aber noch nichts Bestimmtes gesagt werden. Der Ausschuß einigte sich auf Annahme eines Antrages, wodurch die Regierung einstimmig ersucht wird, mit der Reichsregierung sich sogleich wegen der Organisation des Reichsverkehrswesens ins Benehmen zu setzen und in ihren Verhandlungen darauf hinzuwirken, daß jede weitere Zentralisation der Betriebsverwaltung nach Berlin eingestellt und die Zweigstelle Bayern des Reichsverkehrswesens bis zur grundlegenden Neuorganisation belassen werde. Diese grundlegende Neuorganisation soll alsbald in Angriff genommen, und zur Durchführung sollen leistungsfähige Gruppenverwaltungen eingeführt werden.

— **Über einen Vortrag des Reichsverkehrsministers Groener** bringt die „D. Allg. Ztg." folgenden Bericht: Die Eisenbahnen sind nach wie vor unser Schmerzenskind. Wir waren einmal stolz auf sie. Im Vergleich zu dem Zusammenbruch im vorigen Jahre ist ja manches jetzt etwas besser geworden, aber der Aderlaß des Krieges, der Revolution und nicht zum wenigsten das Versailler Diktat hat unser Eisenbahnwesen derart geschwächt, daß eine wirkliche durchgreifende Besserung erst möglich erscheint, wenn diese Auflagen verwunden sind und uns neue erspart bleiben. Daß daran, nämlich an der völligen Gesundung des deutschen Eisenbahnverkehrs, ganz Europa interessiert ist, weil angesichts der Lage unseres Landes ohne Schädigung der internationalen Wirtschaft nicht auf die Dauer um uns herumgefahren werden kann, ging mit beweiskräftiger Klarheit aus den Ausführungen von Geh. Baurat Heinrich hervor, die dieser gestern in der Deutschen weltwirtschaftlichen Gesellschaft machte. Mit bemerkenswertem Zahlenmaterial legte er die Ursachen dar, die in Deutschland, Frankreich, England, Italien Rußland, Schweiz, Niederlande, Schweden usw. zu einer empfindlichen Leistungsminderung führen mußten. Er berührte dabei vor allem die aus der Richtungsänderung des Binnenverkehrs und der Mehrbelastung durch Schiffahrtswegfall sich ergebenden Schwierigkeiten, um dann eingehend die Abnutzung der Betriebsmittel während des Krieges darzulegen, wobei Deutschland und Österreich wegen ihrer Abschnürung vom Kupfer-, Schmieröl-, Asbest- usw. Bezug, unentbehrlichen Dingen für die Bahn, mehr als alle andern leiden mußten. Auch die bedenkliche Einwirkung der Kohlennot auf die Lokomotiven und deren Personal wurde in klarer Weise den Hörern verständlich gemacht, und dabei verdeutlicht, welche fast unüberwindlichen Schwierigkeiten die Abgabe bester Kohlen, die allein die Lokomotive verdauen kann, dauernd machte. Ersatzstoffe, Braunkohle, Torf, auf die in Laienkreisen oft hingewiesen wird, vermindern nicht nur die Leistung der Maschinen auf die Hälfte, sondern stellen an die Leute auf der Maschine so übermenschliche Ansprüche, daß auf die Dauer das niemandem zugemutet werden kann.

Dann trat Reichsverkehrsminister Groener an das Pult, um zunächst einen Überblick über die militärische Bedeutung der Bahnen im Weltkriege zu geben. Während sie 1870 die Truppen nur an die Front brachten, mußten sie sie jetzt in die Schlacht fahren. Sie waren die Beine der Soldaten, hüben und drüben. Daher die enorme Beanspruchung und enorme Abnutzung allein im Felde, von den übermäßigen Verkehrsansprüchen des Nachschubes und der fieberhaft arbeitenden heimischen Kriegsindustrie ganz abgesehen. Der Minister gab zu, daß die Bahnen noch bei weitem nicht auf der Höhe seien und daß es noch lange dauern würde, bis die volle Gesundung erreicht werden kann. Abkürzen könnten wir diesen Prozeß nur, wenn neue Störungen von außen fern blieben und im Innern mit voller Hingabe gearbeitet würde. Anzeichen dafür seien erfreulicherweise vorhanden. Wenn die überwiegende Zahl der Einsichtigen sich nicht von einzelnen politischen Hetzern ins Bockshorn jagen lasse, würden wir schrittweise zum Besten des ganzen Volkes wieder vorwärts kommen. Vor allem, und damit schnitt er eine wichtige Frage an, müßten an die technischen und beruflichen Fähigkeiten aller Beamten wieder die alten strengen Anforderungen gestellt werden. Überflüssige Hilfskräfte schadeten nicht nur finanziell. Zurzeit hätten wir weit mehr Menschen im Eisenbahndienst als wir brauchten. Mit dem achtstündigen Arbeitstag werde man sich als Grundsatz wohl abfinden können, aber schematisch und bürokratisch sei er nicht anzuwenden, vor allem müßten es acht Stunden wirklicher Arbeit sein. Dann kam der Minister auf die sehr ernsten Finanzverhältnisse zu sprechen. Die Einnahmen müßten die Ausgaben mindestens decken, die Frachten wieder im richtigen Verhältnis zum Wert stehen. Während 1913 eine Tonne Kohlen in Essen 12,40 *M* kostete und die Fracht nach Berlin 10 *M*, so wäre heute der Kohlenpreis 220 *M*, die Fracht nur 55 *M*. Früher konnte die Eisenbahn sich für die Frachteinnahme Essen-Berlin eine Tonne Dienstkohle kaufen, heute nur ¼ Tonne! Auch bei dem Personentarife werde man um eine „ganz kleine" Erhöhung nicht herumkommen. Im übrigen sei in Ausführung von Artikel 92 der Verfassung ein Eisenbahnfinanzgesetz in Vorbereitung, das eine selbständigere Wirtschaftsführung ermögliche. Was die Organisation anlange, so sei er für eine weitgehende und ehrliche Dezentralisation. Um dabei aber das Ganze im Einklang zu halten, müßte vorübergehend dort, wo heute in den Ländern große Verschiedenheiten bestünden, in der Zentrale ein Ausgleich gesucht werden. Diese Notwendigkeit als Berliner Zentralisationsgelüste zu bezeichnen, sei ganz irrig*). Zum Schluß ging Groener nochmals auf die Beamtenlage ein, für die er volles Verständnis zeigte. Es werde viel Mühe und allseitigen guten Willen und Verständnis erfordern, um daraus herauszukommen. Richtlinie wäre dann: Nicht viel schlecht bezahlte, sondern wenig gut bezahlte, hochqualifizierte, leistungsfähige und leistungswillige Beamte.

Österreich.

— **Verkehrsabkommen mit Rumänien.** Zwischen Österreich, Ungarn und Rumänien ist ein Verkehrsabkommen vereinbart worden, demzufolge vom 1. Januar 1921 ab der Verkehr in geschlossenen Zügen abgewickelt wird. Der Paris-Ostende-Expreß nach Wien erhält ab 16. Januar den Anschluß nach Bukarest durch einen neuen D-Zug ab Wien.

— **Eisenbahnunglück bei Spielfeld.** Auf der Südbahnstrecke Graz-Marburg hat sich ein schwerer Eisenbahnunfall in der Nähe von Spielfeld ereignet, bei dem zwei Eisenbahnschaffner getötet und fünf Fahrgäste schwer verletzt wurden.

— **Ministerpräsident a. D. Seidler über die Wasserwirtschaft.** Im Niederösterreichischen Gewerbeverein hielt am 10. Dezember Ministerpräsident a. D., Universitätsprofessor Dr. Ernst Seidler einen Vortrag: „Unsere Wasserwirtschaft in Vergangenheit und Zukunft". Nach einleitenden Bemerkungen über die allgemeine Bedeutung der Wasserwirtschaft legte der Vortragende unter Anführung der einschlägigen Zahlen dar, daß die Wasserkraftverwertung im alten Österreich — verglichen mit derjenigen anderer Länder — eine keineswegs ganz geringfügige war, daß wir hier jedoch den Eindruck eines starken Zurückbleibens hinter den Anforderungen einer neuen Zeit gewinnen. Denselben Charakter tragen die Meliorationen landwirtschaftlicher Grundstücke und die Regulierungen der Gewässer an sich. Hiermit betreten wir aber bereits das Gebiet der Wirtschaftspolitik. Wir haben das privatwirtschaftliche und das gemeinwirtschaftliche Prinzip zu unterscheiden; auf dem Boden der bürgerlichen Gesellschaftsordnung kommt das letztere in Form der Zwangsgemeinwirtschaft und in jener der freien Verwaltung zur Geltung. Der freien Verwaltung, die auch im Wasserstraßengesetz vom Jahre 1901 zur Erscheinung gelangte, fielen in der Hauptsache die Meliorierungen der Bodenflächen und die Regulierungen der

*) Der Reichsminister befindet sich demnach mit der Auffassung der bayerischen Regierung (s. oben) in Übereinstimmung.

Wasserläufe zu. Hier ist mit Hilfe des sogenannten Meliorationsfonds sehr viel Nützliches geleistet worden; doch konnte wegen Unzulänglichkeit der hierfür ausgeworfenen Beträge — wie auch aus politischen Gründen — eine großzügige, technisch einheitliche Unternehmung niemals zur Durchführung gelangen. In bezug auf die Ausnützung der Wasserkräfte trat die freie Verwaltung besonders in den Studien des vormaligen Eisenbahnministeriums über die Elektrisierung der Alpenbahnen zutage. Auch die Länder und die Gemeinden haben damals eine Anzahl größerer Wasserwerke nicht nur entworfen, sondern auch gebaut. Das eigentliche Problem der Wasserkraftpolitik verdichtete sich jedoch in der Frage, wie eine möglichst vollständige Verwertung der vorhandenen Gefälle zu erzielen sei, und welche Haltung aus diesem Gesichtspunkt der Staat gegenüber der privaten Unternehmertätigkeit einzunehmen habe. So sind die wichtigsten jener sozialen Fragen, die uns heute bewegen, schon im alten Österreich besonders auf dem in Rede stehenden Gebiete umfassend behandelt worden. Im Sinne der Aufstellung des Grundsatzes der Zwangsgemeinwirtschaft bildete die Monopolisierung der Wasserkräfte zugunsten des Staates oder der Länder längere Zeit den Gegenstand der öffentlichen Erörterung, bis sich dieser Gedanke als gänzlich undurchführbar erwies. An Hand des Wasserrechtsgesetzentwurfes vom Jahre 1911 schilderte der Vortragende in allgemeinen Zügen die Art und Weise, in der die geplante Reform der bezeichneten Aufgabe gerecht zu werden versuchte. Alle wasserwirtschaftlichen Bestrebungen seien jedoch durch den Krieg unterbrochen worden. Allerdings habe in der letzten Entwicklung der Ereignisse der Vortragende selbst — als Ministerpräsident — ein Wirtschaftsprogramm entworfen, in welchem die Ausgestaltung unserer Wasserwirtschaft an erster Stelle stand. Zur Wasserrechtsnovelle traten die Entwürfe eines Elektrizitätsgesetzes und — im Zusammenhange mit einem weitgreifenden Meliorationsplane des damaligen Ackerbauministers Grafen Silva-Tarouca — derjenige eines Gesetzes zur Förderung der Landeskultur. Trauernd müssen wir uns heute sagen, wie anders unsere Lage im Kriege gewesen wäre, wenn wir rechtzeitig die vorhandenen Wasserkräfte ausgebaut und den Ertrag unseres Bodens verbessert hätten. Wäre dies geschehen, so wäre auch unsere heutige Lage eine bessere als sie ist. Immerhin könnte nachweislich mit Summen, die heute als geringfügig angesehen werden, eine erhebliche Steigerung der Bodenerträge bewirkt werden. Dieses Mehr wäre für uns um so wichtiger, als — im Vergleich zu dem einstigen Zustande — die Erzeugung an Nahrungs- und Futtermitteln für den Kopf der Bevölkerung sich stark verringert hat. Was die Wasserkraftverwertung betrifft, so werden die dem Bundesstaat Österreich zur Verfügung stehenden ausbauwürdigen Wasserkräfte auf 1,5 bis 2,8 Millionen Pferdekräfte geschätzt. Vom Staat in Angriff genommen ist die Elektrisierung der im Staatsgesetz vom 23. Juli 1920 aufgezählten Alpenbahnen. Hingegen ist in gewerblicher Hinsicht angesichts der traurigen Finanzlage des Staates, der Länder und der Gemeinden auf absehbare Zeit hinaus wohl nicht daran zu denken, daß im weiteren Umfange Wasserkräfte aus öffentlichen Mitteln werden ausgebaut werden. Auch das heimatliche Privatkapital dürfte bei dem gegenwärtigen Stand der Dinge in die Ausnützung der Wasserkräfte kaum wirksam eingreifen können. Es bleibt — wie überall — nur die Hoffnung auf die Hilfe des Auslandskapitals, das sich freilich in bezug auf Aufwendungen vorläufig sehr zurückhaltend verhält. Indes wären für dieses die erforderlichen Summen keineswegs gewaltig. Auf alle Fälle ist die endliche Durchführung der Wasserrechtsreform unbedingt erforderlich. Erschwerungen liegen in dieser Beziehung — wie auch im Hinblick auf die Verwaltung — in den Zuständigkeitsregeln des Bundesgesetzes; doch können diese Schwierigkeiten nicht als unbesieglich betrachtet werden. Der Vortragende schloß seine mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Ausführungen mit dem Hinweis darauf, daß die Entwicklung unserer Wasserwirtschaft uns emporzubringen vermöchte, aber erst dann, wenn die Frage unseres Bestandes entschieden sei.

— Seilbahn auf den Paß Thurn. Wie wir dem Verordnungsblatt für Eisenbahnen, Schiff- und Luftfahrt entnehmen, soll mit dem Bau der Seilbahn auf den Paß Thurn demnächst begonnen werden. Die Bahn soll ihren Ausgangspunkt in Kitzbühel haben. Sie wird über den Jochberg führen und der Paß Thurn die vorläufige Endstation bilden. Die Bahn wird außer dem Personenverkehr auch der Frachtbeförderung dienen.

— Zur Tagung der Internationalen Donaukommission in Wien (vgl. Nr. 89, S. 978 d. Ztg.). Am 1. Dezember erklärte der Vorsitzende, Admiral Troubridge, Vertreter Englands, daß die Kommission eine rein technische und wirtschaftliche Organisation sei, die die Wiederbelebung und Entwicklung des Donauverkehrs bezwecke. Ungarn sei es zu verdanken, daß Wien als Konferenzort gewählt sei, da es eine Beteiligung an Beratungen im tschechischen Preßburg abgelehnt habe. Das Programm des Generalsekretariates, dem der französische Korvettenkapitän Baule vorsteht, und das hauptsächlich den Voranschlag für 1921 mit Vorkehrungen für die Fortführung des Schlepp- und Lotsendienstes und ähnlichem auf der schwierigen Strecke beim Eisernen Tor vorsieht, aber auch die Beratung der von einer Subkommission vorgelegten Schiffahrtsordnung enthält, dürfte restlos Erledigung finden. Sir Troubridge betonte wiederholt in der Öffentlichkeit, daß England im Donaugebiet keineswegs eine Vormachtstellung anstrebe, und daß die Beteiligung englischer Kapitalisten an österreichischen und ungarischen Schiffahrtsunternehmungen eine rein private sei. England wünsche lediglich zwischen den Uferstaaten wirtschaftliche Gegenseitigkeit zu fördern, alte Produktionsstätten durch umsichtige Verwertung von Boden- und Industrieerzeugnissen wieder zu beleben, auch neue zu eröffnen, und dadurch den Wohlstand zu heben. Auch sei in Österreich und Südslawien, ähnlich wie sie für Ungarn schon gesichert ist, die beste Verwertung der Wasserkräfte des Flußgebietes der Donau, insoweit es ohne Beeinträchtigung der internationalen Schiffahrtsstraße möglich ist, geplant. Dadurch hoffe man am ehesten die bestehende Brennstoffnot zu beseitigen. Für Ungarn allein sei durch gute Ausnutzung seiner Wasserkräfte eine jährliche Ersparnis von rd. einer Million Tonnen Kohle in Aussicht genommen und dadurch größere Unabhängigkeit von Brennstoffeinfuhr aus dem Auslande gewährleistet. Im übrigen verfolge die gegenwärtige Tagung nur inneradministrative Zwecke, während über das in seinen Grundzügen schon vorliegende neue Statut erst gelegentlich der im April n. J. in Paris voraussichtlich zusammentretenden Konferenz beraten und auch über den künftigen Hauptsitz der Donaukommission endgültig Beschluß gefaßt werden soll. L. R.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— Zur Verstaatlichung der Privatbahnen. Aus Prag wird der „D. Allg. Ztg." unterm 18. d. M. gedrahtet: In der Nacht auf heute wurde das Gesetz über die staatliche Betriebsübernahme der Privatbahnen trotz der Obstruktion der Deutschen und nach der Ausschließung von fünf deutschen Abgeordneten von den Tschechen angenommen. Da das Gesetz dem Staat die Möglichkeit geben wird, auf der Buschtiehrader und der Außig-Teplitzer Eisenbahn, die zum großen Teil rein deutsches Gebiet durchziehen, die deutschen Beamten zu entfernen und sie durch tschechische zu ersetzen, so daß die Tschechisierung der deutschen Gebiete weitere Fortschritte machen wird, haben die deutschen Abgeordneten heute die Abgeordnetenkammer verlassen. Sie wenden sich nun an das deutsche Volk der Sudetenländer mit einem Aufruf, in dem es heißt, daß dieses Gesetz für die Tschechen nur eine neue Handhabe biete, ihr Programm, nämlich die Eroberung des deutschen Sprachgebietes, durchzusetzen. Der Aufruf schließt mit den Worten: „Wir täuschen uns keinen Augenblick darin, daß die Verhältnisse dieses Staates nicht zu bessern sind. Ihre tiefste Ursache liegt aber in der Schmach von Paris, durch die wir um unser Selbstbestimmungsrecht betrogen worden sind. Nichts aber darf uns hindern, das Ziel unserer Politik auch künftig zu ersehnen. Wir werden dieses Ziel erreichen, wenn jeder bereit ist, trotz aller Unbill nicht nachzugeben. Das Schicksal unseres Volkes wird nicht im Prager Parlament entschieden werden. Daß es sich erfüllt, wird auch der tschechische Staat nicht hindern, wenn wir uns und unserer geschichtlichen Sendung treu bleiben."

— Die Eisenbahnen im Staatsvoranschlag des Jahres 1921. Der Staatsvoranschlag für das Jahr 1921 wurde vom Budgetausschuß der Nationalversammlung und des Senates bereits genehmigt. Die Betriebseinnahmen wurden auf 3 668 655 840 K., die Betriebsausgaben auf 3 502 554 500 K. und der Überschuß auf 166 Millionen veranschlagt. (In der Nr. 86, S. 944 d. Ztg. wurde durch Verwechslung der Einnahmen und Ausgaben irrig ein Fehlbetrag von 166 Millionen Kronen ermittelt.) Dieser Überschuß wurde durch die in den Ausgaben vorgenommenen Abstriche im Betrage von 79 Millionen und durch Erhöhung der Einnahmen infolge des späteren Inkrafttretens der neuen Tarife um 20 Millionen auf rund 265 Millionen erhöht. Die in der oben angeführten Nummer unserer Zeitung enthaltene Mitteilung, daß wegen neuerlicher Erhöhung der Eisenbahntarife Verhandlungen im Gange seien, ist nicht zutreffend. Die tschechoslowakischen Eisenbahnen haben die bereits im Juni 1920 gelegentlich der Erhöhung der Tarife um 100 %, angekündigte individuelle Erhöhung um weitere 50 %, die programmäßig am 1. Januar 1921 in Kraft treten sollte, fallen gelassen und

führen überdies in den neuen Tarifen, die voraussichtlich am 1. April 1921 in Kraft treten, eine bedeutende Herabsetzung der heutigen Sätze in sehr zahlreichen Verkehrsverbindungen ein, indem die neuen Tarife die Durchrechnung mit staatseigenen Lokalbahnen (etwa 900 km) und mit sämtlichen in der Slowakei liegenden Strecken der tschechoslowakischen Staatsbahnen, auf denen bis jetzt noch der Tarif der ehemaligen ungarischen Staatsbahnen gegolten hat, ja selbst die Durchrechnung über die Kaschau-Oderberger Bahn vorsehen, wodurch gegenüber dem heutigen Stande Ermäßigungen, insbesondere auf weite Entfernungen, bis zu 30—40 % eintreten werden.

Ungarn.

— **Einstellung des Personenverkehrs.** Wie die T.-U. unterm 19. d. M. aus Budapest berichtet, wird angesichts der großen Kohlennot der Personenverkehr auf den ungarischen Bahnen vom 23. Dezember bis zum 3. Januar eingestellt werden.

— **Einstellung des Personenverkehrs.** Wie die T.-U. unterm garischen Staatsbahnen teilt mit, daß die Aufnahme der nach Rumänien und den Grenzstationen Lökösháza, Kötegyán und Biharkeresztes bestimmten Sendungen eingestellt wurde. Ferner war die Aufnahme von Weinsendungen (als Stückgut sowohl wie als Wagenladungen) vom 6. bis 11. Dezember auf sämtlichen Linien eingestellt. Ebenso wurden in der Zeit vom 8. bis 11. d. M. die die Station Bruck-Királyhida durchlaufenden, nach Österreich bestimmten Eil- und Frachtgüter zur Beförderung nicht angenommen. Ausgenommen von dieser Beschränkung waren nur Fleischwaren, lebendes und geschlachtetes Vieh, Fische, Milch, Brot und Teigwaren, Hefe, Eier, Salz, Kartoffeln aus der Gegend von Debrecscen, ferner Petroleum, Kohle, Koks, Holzkohle, Briketts, Brennholz, Torf, Rohöl, Benzin, Benzol, Brennspiritus, Methylalkohol, Kerzen, Paraffin, Glühlampen, Kohlenstäbe, allerlei Lampen, die für die zu befördernden Güter nötige Verpackung, ferner gefüllte Zisternenwagen, Leichen und Särge. Unterwegs befindliche Güter wurden weiterbefördert.

— **Die Kohlenkrise.** Eine Abordnung der christlichsozialen Gewerkschaften sprach jüngst beim Handelsminister Julius Rubinek vor, um ihn zu ersuchen, jene Arbeiter, die wegen des Kohlenmangels keine Arbeit finden können, für den Verlust der Arbeitslöhne zu entschädigen. Der Minister erklärte, daß die Regierung alle Verfügungen getroffen habe, damit den feiernden Betrieben Kohle zur Verfügung gestellt werde. Da jedoch die heimatliche Förderung den Bedarf nicht zu decken vermag, sah sich die Regierung veranlaßt, aus Deutschland Kohlen zu bestellen. Die ersten 1500 Wagen werden demnächst eintreffen. Im Sinne der getroffenen Vereinbarungen wird sich die wöchentlich zu liefernde Kohlenmenge auf 3000 Wagen erhöhen. Mit dieser Kohle werden außer den Fabriken auch die Staatsbahnen versehen werden.

— **Bildung einer Deutsch-Ungarischen Handelskammer.** In jüngster Zeit ist in Budapest unter Beteiligung deutscher und ungarischer in Budapest wohnender Kaufleute die Deutsch-Ungarische Handelskammer gegründet worden. Amtliche Befugnisse stehen weder seitens der deutschen, noch seitens der ungarischen Regierung zu. Diese Handelskammer hat vielmehr die Merkmale eines Vereins. Sie ist in der Lage, über Absatzmöglichkeiten und Bezugsquellen Auskünfte zu geben und Vertretungen namhaft zu machen.

Niederlande.

— **Verhältnis zwischen Staat und Eisenbahngesellschaften.** Am 11. d. M. haben die Generalversammlungen der Aktieninhaber der Staatseisenbahngesellschaft und der Holländischen Eisenbahngesellschaft einstimmig die vorgenommenen Änderungen der bestehenden Vertragsverhältnisse mit dem Staat (vgl. Nr. 84 S. 925 d. Ztg.) angenommen. Schon zwei Tage später hat die Regierung darauf bei der Volksvertretung einen Gesetzentwurf zur Genehmigung dieser Änderungen eingereicht. In dem Begleitschreiben wird die Frage erläutert und die Notwendigkeit der Änderungen auf Grund der in finanzieller Beziehung unsicheren Lage des Eisenbahnwesens dargelegt. Wohl können die ungeheuer gestiegenen Betriebskosten vielleicht noch durch die einstweilen eingetretenen Tariferhöhungen aufgewogen werden; ob die Betriebseinnahmen aber auch noch die Verzinsung der Kapitalien für sehr notwendige Erweiterungs- und Neubauten decken werden, ist unsicher, und die Wahrscheinlichkeit einer Dividende ist gering. Bei dieser Sachlage würde der Staat immer der vertragsmäßigen Kündigung der Betriebsverträge von seiten der Gesellschaften ausgesetzt sein. Das Kündigungsrecht wird bekanntlich durch das neue Abkommen aufgehoben.

— **Eisenbahnelend.** Die Unzufriedenheit über die vielen und beträchtlichen Zugverspätungen dauert noch immer fort, und sie ist auch in der Sitzung der 2. Kammer vom 7. d. M. zum Ausdruck gekommen. Ein von einem Abgeordneten eingebrachter Antrag wurde angenommen, um eine Kommission zu ernennen zur Untersuchung der Zugverspätungen und der anderen Mißstände im Eisenbahnwesen. Die Kommission ist noch nicht ernannt.

— **Aufsatz über die Niederländischen Eisenbahnen.** In Nr. 12 der vom Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten herausgegebenen „Ökonomischen Berichte“ ist neulich ein sehr lesenswerter Aufsatz über die Niederländischen Eisenbahnen erschienen. Er enthält einen geschichtlichen Überblick, eine Darstellung der Gesetzgebung und statistische Angaben. Die „Deutsche Wochenzeitung für die Niederlande“ bringt eine deutsche Übersetzung des Aufsatzes.

Uebrige europäische Länder.

— **Beendigung des norwegischen Eisenbahnerstreiks.** Aus Kristiania wird unterm 16. d. M. gemeldet: Der Eisenbahnerstreik (vgl. Nr. 89, S. 979 d. Ztg.) ist beigelegt. Fünftausend Beamte stimmten für Wiederaufnahme der Arbeit, dreitausend dagegen. Der Verkehr wird sobald wie möglich wieder aufgenommen. Für die Wiedereinstellung der Beamten in den Dienst wird zur Bedingung gemacht, daß sie sich spätestens bis Sonntag wieder zum Dienst melden. Das Storthing hat gestern mit 100 Stimmen gegen die 15 Stimmen der anwesenden Sozialdemokraten einen sozialdemokratischen Antrag auf eine Teuerungszulage für die beiden untersten Beamtenklassen abgelehnt.

— **Das Abkuppelungsverbot bei den schwedischen Staatsbahnen.** Bei der Aufgabe ihrer Güter verlangen die Versender oft, daß wichtige Wagenladungen unter einem sogenannten „Abkuppelungsverbot“ befördert werden. Es will das besagen, daß der Wagen mit einer bestimmten Zugverbindung befördert werden soll, und daß er hierbei das Vorrecht vor anderen Wagenladungen der gleichen Beförderungsart (Eil- oder Frachtgut) haben soll. Während der außergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse der Kriegsjahre mußte diese Form des Abkuppelungsverbotes aus leicht begreiflichen Gründen ausgesetzt bleiben. Jetzt hat jedoch die Eisenbahndirektion auf vielfaches Verlangen der Versender den Versuch gemacht, es wieder in Anwendung zu bringen. Die Gebühr hierfür ist vorderhand für die Versuchszeit auf 50 % des Frachtbetrages festgesetzt. Das Abkuppelungsverbot kann sowohl bei Eil- wie bei Frachtgutwagenladungen erteilt werden. Das Bedürfnis des Abkuppelungsverbotes leitet nämlich seinen Ursprung von den Tarifbestimmungen her, wonach die Eisenbahnen nicht verpflichtet sind, Eil- oder Frachtgutsendungen mit gewissen, bestimmten Zugverbindungen zu befördern, sondern sie nur innerhalb einer bestimmten Lieferfrist dem Empfänger zur Verfügung zu stellen. Der Versender kann durch Verspätung auch innerhalb der Lieferfristen einen bedeutenden Verlust erleiden, also auch ohne daß die Bahn ihre Schuldigkeit verletzt und Ersatz zu leisten hat. Das Recht, daß der Wagen mit einer bestimmten Zuggelegenheit durchläuft (Abkuppelungsverbot), wird durch Zahlung eines fünfzigprozentigen Zuschlages erworben. Sollte diese Beförderung infolge einer Störung von der Bahn nicht eingehalten werden, so wird die Gebühr zurückgezahlt. Dr. S.

— **Studienreise des schwedischen Eisenbahngeneraldirektors und die Elektrisierung der schwedischen Bahnen.** Generaldirektor Granholm kam Mitte November von einer Anfang August angetretenen großen Studienreise durch die Vereinigten Staaten nach Schweden zurück. Die Reise bezweckte u. a., zum Vergleich mit schwedischen Verhältnissen vom amerikanischen Eisenbahnwesen einen Eindruck zu bekommen und besonders vor der kommenden Elektrisierung der Strecke Stockholm-Göteborg den elektrischen Betrieb gewisser wichtiger amerikanischer Linien kennen zu lernen. Vor allem war Granholm überrascht, oft so sehr einfache Betriebseinrichtungen vorzufinden, mit denen man zufrieden ist und sich bei einer Verkehrsstärke behilft, wo man bei uns — nicht nur in Schweden — bei weit geringerer Kapitalkraft Besseres und Teuereres verlangt. Die Stationsräume für Personal und Publikum sind bescheiden, schienengleiche Eisenbahn- und Wegkreuzungen finden sich vielfach. Man rechnet mehr mit der Zuverlässigkeit des Personals und einer gewissen Auf-

merksamkeit des Publikums und sucht nicht alle diese Eigenschaften durch ebenso vollkommene wie kostspielige Einrichtungen zu ersetzen. In dieser Beziehung wäre von Amerika manches zu lernen. Anderseits verwendet der Amerikaner oft sehr feste, vielleicht überstarke Konstruktionen, besonders beim Fahrmaterial. Er denkt dabei an billigere Unterhaltung. Auffallend ist weiter, daß die Anforderungen des Nahverkehrs in Amerika viel mehr als bei uns durch Straßenbahnen befriedigt werden. Personenzugfahrpläne, wie wir sie zum Beispiel für die Umgebung großer und mittlerer Städte gewohnt sind, sind dort unbekannt. Die Eisenbahnen dienen dort mehr ihrer Hauptaufgabe, dem schweren Verkehr auf weite Entfernungen, und zwar in geschäftsmäßigerer Art und Weise, als dies bei unserem gemischten Betrieb möglich ist. Eigentlicher Ortsverkehr wird schnell und billig durch weit auf das Land hinaus ausgedehnte Straßenbahnen besorgt. Diese Trennung an Stelle eines den Hauptbahnen aufgezwängten Vorortverkehrs hält Granholm auch für wünschenswert.

Von den elektrisch betriebenen Bahnen hat Granholm besonders die große Eisenbahn Chicago-Milwaukee-St. Paul bereist, die die längsten elektrisierten Linien für schwereren Verkehr besitzt mit ungefähr 700 km Streckenlänge im Staate Montana über Rocky-Mountains, und ungefähr 330 km in Washington über Cascade Mountains. Bei dieser Bahn wird ein anderes elektrisches Betriebssystem angewendet als in Schweden, nämlich ziemlich hochgespannter Gleichstrom in den Kontaktleitungen und für die Lokomotivmotoren. Dieses System schien bei der Besichtigung am Orte vor dem schwedischen große Vorteile zu bieten. Der gemeinschaftliche Gebrauch der elektrischen Kraftquellen und Leitungen mit der Industrie ist erleichtert, infolge der niedrigeren Arbeitsspannung sind die Bau- und Unterhaltungskosten der Kontaktleitungen geringer, die Störungen der längs der Bahn verlaufenden Telephon- und Telegraphenleitungen sind weniger und, was besonders wichtig ist, man hat eine vollständig durchgeprobte elektrische Lokomotive mit gutem Wirkungsgrad und geringem Unterhaltungsaufwand erreicht. Anderseits ergibt das System auch gewisse Ungelegenheiten für schwedische Verhältnisse, und das ist auch für die Systemwahl bei der Fortsetzung der Elektrisierung in Schweden maßgebend gewesen. Immerhin haben die Beobachtungen der Studienreise Veranlassung gegeben, eine ergänzende gründliche Vergleichsprüfung herbeizuführen. Besonders berufene Sachverständige sollen ebenfalls an Ort und Stelle den elektrischen Betrieb der genannten amerikanischen Bahnen und dessen technische und wirtschaftliche Voraussetzungen und Ergebnisse studieren.

— **Keine Minderung der Zuggeschwindigkeiten auf schwedischen Staatsbahnen.** Auf S. 850 d. Ztg. haben wir von einem eigentümlichen Vorschlag der Oberrevisoren der schwedischen Staatsbahnen, die Zuggeschwindigkeiten aus wirtschaftlichen Gründen herunterzusetzen, berichtet. In einer kürzlich gegebenen Erwiderung führt die Eisenbahndirektion an, daß schon beim Fahrplanwechsel 1917 Maßnahmen zur Herabsetzung der Geschwindigkeit der Personenzüge getroffen worden seien. Eine gewisse Erhöhung sei allerdings nach Maßgabe des besseren Kohlenzuganges vorgenommen worden, allein die Geschwindigkeit sei immer noch geringer als bei Kriegsausbruch, z. B. für Schnellzüge stünde die mittlere Geschwindigkeit 9,5 % hinter der von 1914 zurück. Eine weitere Senkung sollte nach Ansicht der Eisenbahndirektion nicht in Frage kommen, teils mit Rücksicht auf das berechtigte Verlangen der Allgemeinheit nach einigermaßen schnellen Personen- und Postverbindungen, teils deshalb, weil die durch weitere Geschwindigkeitsminderung erreichte Brennstoffersparung großenteils wieder aufgewogen werde durch erhöhte Personalkosten infolge der gleichzeitigen Verlängerung der Fahrzeiten. Auch die Anschlüsse an Nachbarbahnen würden erschwert oder unmöglich gemacht. In diesem Zusammenhange erinnert die Direktion daran, daß über die zu Sparzwecken schon vorgenommenen Fahrplanverschlechterungen bei der großen Menge aus Mangel an Überblick und allgemeinem wirtschaftlichen Verständnis für die Bedürfnisse des Landes schon große Unzufriedenheit zum Vorschein gekommen sei, und daß es daher für die Direktion nicht tunlich sei, Maßnahmen zu treffen, die auf weitere Verkehrsverschlechterungen hinauslaufen.

Dr. S.

— **Fährenverbindung Schweden-England.** Auf Einladung des großen englischen Industrieverbandes, der Federation of British Industry, die über 21 100 Firmen in sich begreift, wurde in Schweden eine Abordnung gewählt, um mit Abgeordneten des genannten Verbandes eine Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen Schweden und England zu erwägen. Die Verhandlungen sollen in London Mitte Januar ihren Anfang nehmen. Dr. S.

— **Schweres Eisenbahnunglück bei Kreuzwald (Lothringen).** Aus Paris wird unterm 15. d. M. berichtet: Nach einer Meldung der Abendblätter aus Straßburg hat heute vormittag ein Zusammenstoß zweier Eisenbahnzüge bei Forbach stattgefunden. 17 Personen wurden getötet und 25 verletzt, darunter 12 schwer. Havas meldet aus Saargemünd, daß der Unfall sich auf dem Bahnhof Kreuzwald ereignete, wo ein Bergarbeiterzug, der von Saargemünd kam, mit einem Güterzug zusammenstieß. Das Eisenbahnunglück ist darauf zurückzuführen, daß der Personenzug das den Güterzug anzeigende Signal überfahren hatte.

— **Elektrische Bahnen über die Vogesen.** Das französische Ministerium für öffentliche Bauten prüft gegenwärtig die Möglichkeit einer Verbindung der westlichen Vogesentäler mit den ins Rheintal mündenden Talschaften durch die Erstellung elektrisch betriebener Eisenbahnlinien zwischen Cornimont und Metzeral, Saint-Dié und Sainte-Marie-aux-Mines und schließlich zwischen Bussang und dem St. Amarintale. Wie man vernimmt, soll die Prüfung zu annehmbaren Ergebnissen gekommen sein. Da keine allzu großen Steigungen zu überwinden sind, denkt man dabei an Großverkehrslinien und nicht etwa an Bergbahnen von einseitig touristischem Interesse.

— **Ein internationaler Beschlußantrag zugunsten des Kanaltunnels.** Vor einigen Tagen trat in Paris im Senatsgebäude die unter der Obhut der interparlamentarischen Handelskonferenz gegründete internationale Kommission zusammen, welche die Aufgabe hat, die Mittel zur Förderung der Handelsbeziehungen zwischen dem westlichen und östlichen Europa zu prüfen. Es ließen sich dabei vertreten Serbien, Rumänien, Polen, Italien, die Tschecho-Slowakei, Schweden, England, Japan, Kanada, die Vereinigten Staaten, Belgien, Spanien und Frankreich. Die Versammlung nahm folgenden Beschlußantrag an: Angesichts der Verkehrserleichterungen, die ein Untersee-tunnel dem Austauch der Güter zwischen England und dem Festland bietet und angesichts der Versicherung der technischen Fachleute, daß der Gütertransport im Tunnel völlig sicher vor sich gehen kann, ferner in Anbetracht des Einflusses des Kanaltunnels auf den Güteraustausch zwischen England und dem Balkan, erneut die Kommission den bereits in der Versammlung 1918 in London ausgesprochenen Wunsch, es möchten Frankreich und England sich in kürzester Zeit an die Erstellung des Tunnels unter dem Ärmelkanal machen.

— **Anschluß der Schweiz an die Wasserstraße Mailand-Venedig.** Der „Gazetta di Venezia“ wird geschrieben: In gewissen schweizerischen Kreisen hegt man schwere Bedenken wegen der Zukunft des Verkehrs auf der Gotthardlinie infolge der Konkurrenz durch die Seehäfen an der Nordsee und durch die Brennerlinie. Namentlich hat man sich im Kanton Tessin mit diesen Aussichten befaßt und ist zum Schlusse gekommen, daß der Wettbewerb von Antwerpen und Rotterdam, der den schweizerischen Verkehr mit Genua zu bedrohen scheint, am besten dadurch beseitigt werden könne, daß die Gotthard- und die Simplonbahn an das oberitalienische Wasserstraßennetz angeschlossen werde. In Locarno hat sich bereits ein Initiativkomitee für die Einberufung einer italienisch-schweizerischen Versammlung von Interessenten gebildet, welches dafür eintritt, daß der Anschluß über den Lago Maggiore vorgenommen werden müsse. Dem Komitee ist auch bereits die Unterstützung der tessinischen Regierung und des Bundesrats zugesagt worden. Eine Verbindung des Lago Maggiore mit dem Hafen von Mailand würde eine beträchtliche Verkehrserweiterung nach sich ziehen, nicht nur für den Simplon und den Gotthard, sondern auch für die Wasserstraße Mailand-Venedig. Der Anschluß an den Gotthard und Simplon würde dem italienischen Wasserstraßennetz einen beträchtlichen Verkehr sichern, der sonst Rotterdam, Antwerpen und Marseille zufallen würde.

— **Vor neuen Eisenbahntariferhöhungen in Finnland.** Um die vom finnischen Reichstag im Etat vorgesehenen Jahreseinnahmen der Eisenbahnen von 430 Millionen Mark zu erreichen, schlägt die Eisenbahndirektion eine Erhöhung der geltenden Personentarife um 16 % und der Gütertarife um 27 % vor. Die Erhöhungen erreichen damit das fünffache der ursprünglichen Tarife vom Jahre 1897. Dr. S.

— **Der Fehlbetrag und die Mehrausgaben der englischen Eisenbahnen.** Die englischen Eisenbahngesellschaften bezahlen bekanntlich während des Staatsbetriebes die Dividenden in der Höhe weiter, wie sie im Jahre 1913 ausgeworfen worden sind. Soweit der Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben dazu nicht ausreicht, muß die Regierung den Fehlbetrag decken. Er wird für das laufende, am 31. März 1921 zu Ende

gehende Rechnungsjahr auf 54,5 Millionen Pfd. Sterl. geschätzt. Der Verkehrsminister hat, um diesen Fehlbetrag zu beseitigen, den Tarifbeirat beauftragt, ihm Vorschläge wegen einer Erhöhung der Frachtsätze zu machen. Gegenüber dem Stande vom Oktober 1919, dem Zeitpunkt, in dem der Tarifbeirat die im Januar 1920 in Kraft getretenen Tariferhöhungen erörtert hat, sind die Ausgaben der Eisenbahnen, auf das Jahr umgerechnet, um folgende Beträge gestiegen:

1. für die Beschaffung von Bau- und Betriebsstoffen	um	12 000 000 Pfd. Sterl.
2. für die Beschaffung von Kohlen	um	3 500 000 „ „
3. für Zulagen an Werkstättenarbeiter (11 Schilling die Woche)	um	4 000 000 „ „
4. für Zulagen an alle unter die Abmachungen zwischen den Eisenbahngesellschaften und die Arbeitnehmer fallenden Angestellten (5 Schilling die Woche)	um	4 500 000 „ „
5. für Zulagen an Lokomotivmannschaften (3 Schilling die Woche) und an die unter 4. genannten Angestellten	um	2 000 000 „ „
6. für Zulagen auf Grund des Staatslohnamts	um	7 000 000 „ „
7. für Erhöhung der Zulagen auf Grund der gleitenden Lohnsätze, entsprechend der Erhöhung der Kosten der Lebenshaltung	um	6 800 000 „ „
8. für Miete für die von der Regierung aus Heeresbeständen bereitgestellten Betriebsmittel	um	750 000 „ „
9. für Erhöhung der Steuern, Abgaben usw.	um	3 200 000 „ „
	zusammen	43 750 000 Pfd. Sterl.

Die vorstehend angegebenen Zahlen beleuchten die Verhältnisse in England in schlaglichtähnlicher Weise. Sie zeigen, daß auch dort die Forderungen der Arbeiter geradezu ins Ungemessene gehen. Sie zwingen zu Ausgaben, deren Mehrbetrag fast das Doppelte dessen ausmacht, was für Beschaffungen mehr aufgewendet werden muß.

— **Die Beförderung der Post nach Irland.** Zwischen dem englischen Generalpostmeister und der London- und Nordwest-Eisenbahn ist ein Vertrag wegen der Beförderung der Post von Holyhead und Kingstown auf 20 Jahre abgeschlossen worden. Die Vergütung für die Beförderung der Post beträgt 100 000 Pfd. Sterl. im Jahre. Täglich sollen in jeder Richtung zwei Postschiffe, eins bei Tag und eins bei Nacht verkehren, die die Fahrt in 2¾ Stunden zurücklegen. Wenn die Vertiefung des Hafens von Holyhead fertig ist, wird die Fahrt um 10 Minuten verkürzt und die jährliche Vergütung um 10 000 Pfd. Sterling verringert werden. Das einzige weitere Angebot wurde von der City of Dublin-Dampfschiffahrtsgesellschaft abgegeben, die 150 000 Pfd. Sterl. jährlich Vergütung verlangte. Dieses Angebot wurde nicht angenommen, und so ist es denn der London- und Nordwestbahn zum erstenmal seit ihrem Bestehen gelungen, sich die Postbeförderung nach Irland zu sichern. Bei der Wichtigkeit, die man in England der Beförderung der Postsachen allgemein beilegt, wird ihr Ansehen dadurch sehr gehoben werden. Sie betrieb schon bisher einen Dampferverkehr zwischen Holyhead und Kingstown, während die City of Dublin-Gesellschaft ihre Dampfer auf englischer Seite auch in Holyhead, auf irischer Seite aber in Dublin (Northwall) landen ließ. Die ersten Postdampfer für den Verkehr mit Irland wurden 1819 in Dienst gestellt; sie wurden bis 1837 durch die Post, sodann bis 1850 durch die Admiralität betrieben. Von da an übernahm die City of Dublin-Dampfschiffahrtsgesellschaft nach Eröffnung der Eisenbahn nach Holyhead die Beförderung der Post. Die Überfahrt dauerte damals 4 Stunden 40 Minuten, seit 1895 beträgt sie nur noch wie jetzt 2¾ Stunden. Der Postdienst ist vertragsmäßig immer von vier Dampfern bedient worden, während des Krieges hat man sich aber mit zweien behelfen müssen, weil die beiden andern ein Opfer der deutschen Unterseeboote geworden waren.

— **Eine neue polnische Zeit.** Die Wirtschaftskommission hat beschlossen, vom 1. Januar 1921 ab die polnische Zeit nach dem östlichen Längengrade 25,50 von Greenwich festzusetzen. Der Längengrad verläuft in der Richtung der Städte Lida-Slonim-Luck. Die mitteleuropäische Zeit wird nach dem Längengrade 15 östlich von Greenwich berechnet.

Fremde Erdteile.

— **Bagdadbahn.** Über den jetzigen Stand dieser Bah[illegible] sich in der Zeitschrift Engineering folgende Ang[illegible] dem ersten Jahr der englischen Betriebsführung [illegible] Bagdadbahn einen Reinertrag von 35 000 Pf. Sterl. [illegible] wird mit schweren deutschen Maschinen betrieben. [illegible] gleisig, vollspurig, mit Schienen von 37,42 kg/m Gewic[illegible] Taurus wird in 11 Tunneln von insgesamt 10 km Län[illegible] fahren, der größte Tunnel hat eine solche von 3,795 [illegible] Amanus-Gebirge ist ein Tunnel annähernd 5 km la[illegible] allgemeinen betragen die Steigungen nicht mehr als 1[illegible], nur in den Gebirgsstrecken im Taurus und Amanus sind [illegible]teigungen bis 25 ‰ vorhanden, die den Betrieb ungemein erschweren. Aus strategischen Gründen hat man eine [illegible]benere Linienführung, die längs der Küste hingeführt und die schwierigsten Gebirgsstrecken umgangen hätte, vermieden. Im ganzen sind 70 Stationen in einem durchschnittlichen Abstand von 16 km vorhanden. Auf größeren Stationen sind Lokomotivschuppen und Betriebswerkstätten eingerichtet. Das ganze Bahnnetz wird durch telegraphische Einrichtungen bedient. Bis Aleppo verkehren 8 Züge täglich, bis Nissibin 4 Züge.

— **Schwebebahn in Tokio.** Wie die Zeitschrift „Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen“ der Electric Review entnimmt, haben zur Verminderung der Verkehrsschwierigkeiten im Innern Tokios eine Anzahl japanischer Geschäftsleute bei der Regierung um Erlaubnis nachgesucht, über Fluß und Kanälen eine elektrisch betriebene Schwebebahn errichten zu dürfen. Die Schwebebahn soll nahe Shimbashi ihren Anfang nehmen, über den dortigen Kanälen, und von dort über den Sumidafluß bis nach Yoroibashi nahe der Börse führen. Der Endpunkt soll bei Tabata Anschluß haben an die Staatsbahn. Jeder Wagen soll 50 Sitzplätze enthalten und mit einer mittleren Geschwindigkeit von 40 km in der Stunde laufen. Die Anlagekosten werden auf 1 630 000 Yen für die englische Meile geschätzt. Die zu gründende Schwebebahngesellschaft soll zunächst ein Kapital von 15 Mill. Yen aufnehmen.

— **Von den kanadischen Eisenbahnen.** In Kanada ist die Schaffung eines großen Staatseisenbahnnetzes im Gange. Es ist auffallend, daß das Mutterland England von Anfang an nur Privatbahnen besessen hat, seine überseeischen Siedelungen aber zum Teil ausschließlich, zum Teil gemischt mit Privatbahnen Staatseisenbahnen besitzen. Kanada hatte es bis 1914 zu einem Eisenbahnnetz von etwa 65 000 km Länge gebracht. Zuwachs ist seitdem nicht eingetreten, im Gegenteil, man hat im Bau befindliche Gleise wieder abgebrochen, um den Oberbau zur Verwendung im Feldeisenbahndienst in Frankreich frei zu machen. Von den 65 000 km sollen, wenn die Verstaatlichung beendet sein wird, rd. 36 000 km das Staatsbahnnetz bilden; zu ihm sollen von bekannteren Netzen die Internationale Eisenbahn, die Kanadische Nordbahn, die Kanadische Querbahn, die Grand Trunk- und Grand Trunk Pacific-Eisenbahn, die Hudson Bay-Eisenbahn gehören. Neben den Staatsbahnen steht dann die Kanadische Pacific-Eisenbahn, der eine ähnliche Stellung wie den Staatsbahnen eingeräumt werden soll. Daß das Staatsbahnnetz nur 90 000 Beamte und Arbeiter haben soll, ist auffallend, aber jedenfalls in der dünnen Besiedlung des Landes, der Weitmaschigkeit des Eisenbahnnetzes und der großen Entfernung der Verkehrsstellen voneinander begründet. Der Betriebsmittelpark wird 3020 Lokomotiven, 3200 Personenwagen und 120 000 Güterwagen umfassen, die jährlich einen Verkehr von 60 000 000 t und 22 500 000 Reisenden zu bewältigen haben werden.

Vorarbeiten sind im Gange für eine neue Überbrückung des Niagara, die 4 000 000 Dollar kosten soll. Zum Bau ist eine besondere Gesellschaft gebildet worden. Die Brücke soll sowohl von der Kanadischen Pacific-Bahn als auch von der New York Central-Bahn benutzt werden und außerdem dem Straßen- und Straßenbahnverkehr dienen.

Von England aus wird der Plan einer Eisenbahnverbindung von der Mündung des St. Lorenzstroms bei Seven Islands nach der Hudson-Bay betrieben. In der durch sie erschlossenen Gegend sollen zugleich Zellstoff- und Papierfabriken sowie Stahlwerke angelegt werden. Auch in Quebec, in Alberta und Manitoba schweben Pläne für große Eisenbahnbauten, teils um die reichen Erzlager jener Gegenden zu erschließen, teils um die Wälder auszubeuten. Im Zusammenhang mit den Eisenbahnen sind daher wie bei der neuen Eisenbahnverbindung der Hudson-Bay mit dem St. Lorenzstrom Holzstofffabriken, Eisen- und Stahlwerke, auch Anlagen zur Gewinnung von Kupfer und Gold geplant. Die reichlich vorhandenen Wasserkräfte werden die Ausnutzung der sonstigen Naturschätze wesentlich fördern. In der Nähe von Montreal soll eine Gleisverbindung zwischen der Grand Trunk-Eisenbahn und den Staatsbahnen hergestellt werden. Auch auf

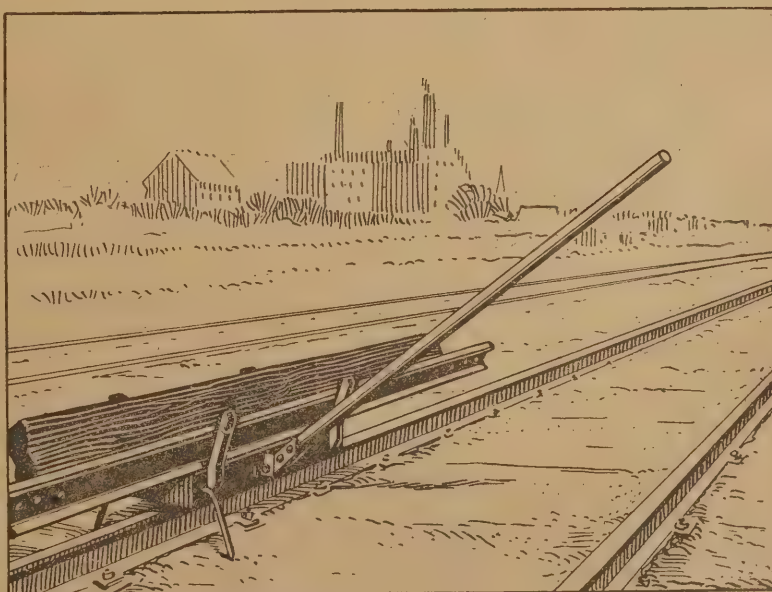
[..]ufundland, Neuschottland und in Britisch [..]bien werden neue Verkehrsanlagen, Häfen und [..]n, geplant. Wegen einer Erhöhung der [..]tze schweben Erörterungen. Das Amt der Eisen[..]issare hatte diese Frage bereits entschieden, seine [..]g hatte aber die öffentliche Meinung so erregt, [..]gierung die Angelegenheit zur nochmaligen Bera[..]as genannte Amt zurückverwiesen hat. Um dem [..] Güterwagen, der in empfindlicher Weise herrscht, [..] gibt man sich große Mühe, die Leistungen des [..]enparks durch bessere Ausnutzung des Laderaums [..]Verbesserungen in der Regelung des Betriebs und [..]kehrs [..] heben.

— Elektrischer Eisenbahnbetrieb in Montreal. Der Um[..]lagbahnhof am Hafen von Montreal wird für Betrieb mit [..]ichstrom von 2400 Volt eingerichtet. Die bereits 1914 ge[..]nten, aber infolge des Krieges hinausgeschobenen Arbeiten [..]en im September 1919 begonnen. Im September 1920 war, [..] die Ztschr. d. V. d. Ing. nach Electric Railway Journal [..]ichtet, die Hälfte der elektrischen Streckenausrüstung ein[..]baut. Die Gleisanlagen zur Verbindung der Bahnhöfe mit [..] Hafenanlagen, die sich 27,5 km längs beiden Ufern des St.-Lorenzstromes hinziehen, umfassen etwa 94 km. Auf ihnen sind täglich 1000 bis 1800 Eisenbahnwagen zu verschieben. Den Verschiebedienst besorgen bis jetzt zwei Lokomotiven, die ursprünglich für die Kanadische Nordbahn gebaut waren. Den Bahnstrom liefert ein Umformerwerk mit drei 1000-kW-Zweimaschinenumformern. Die Stromzuführung besteht aus einem eingeschnürten Hartkupfer-Fahrdraht von rd. 100 qmm Querschnitt, der 7 m über Schienenoberkante mit Schleifenhängern an einem 11-mm-Seil aus verzinktem Siemens-Martin-Stahl aufgehängt ist, und aus Quertragseilen von 8 mm Durchmesser, die an Holz- oder Eisenmasten befestigt sind. Die Tragseile sind auf rd. 1000 kg Zugbeanspruchung gespannt. Masten stehen in 32 bis 46 m Abstand. Die Holzmasten aus Westzeder mit Karbolineumtränkung sind nur vorübergehend aufgestellt und werden später durch Eisenmaste mit Betonsockeln ersetzt werden. Die Schienenstöße sind durch angeschweißte Verbinder von rd. 100 qmm Querschnitt überbrückt. Die Bahnhofsanlagen werden voraussichtlich noch ausgebaut werden, da Montreal als Endhafen der Ozean- bzw. Binnenschiffahrt von den Großen Seen her auch für den Umschlag nach dem kanadischen Eisenbahnnetz immer mehr an Bedeutung gewinnt. Der Hafen weist den zweitgrößten Durchgangverkehr in Nord- und Südamerika auf.

Allgemeines.

— Der Einschienenwagen (E. S. W.). Die Firma [..] Büßing & Sohn, G. m. b. H., in Braunschweig, bringt [..]it kurzem ein neues Kleingerät für die Bahnunter[..]ltung heraus, das sich, meines Erachtens, in Bahn[..]eisterkreisen bald großer Beliebtheit erfreuen dürfte. [..] ist ein kleiner, zweirädriger, auf einer Schiene lau[..]nder Rungen-Kastenwagen mit abnehmbarem Kasten. [..]er Wagen besteht aus einem Holzrahmen, in dessen [..]nern zwei Achsen mit Flanschrädern gelagert sind. [..]uf dem Rahmen sitzt ein abnehmbarer Kasten, der [..]urch vier Rungen mittelst besonderer Fallen gehalten [..]ird. Der Kasten hat zwei Öffnungen, an denen der [..]anze Einschienenwagen leicht getragen werden kann. [..]um Fortbewegen des Wagens dient eine Stange, die an [..]em Rahmen befestigt ist.





Was das neue Gerät, ein rechtes Kind seiner Zeit, [..]iszeichnet, das ist seine praktische Verwendbarkeit und [..]e durch die Anwendung des Gerätes erzielte Ersparnis [..]n teuren Arbeitslöhnen. Während bei jeder Beförderung [..]on Geräten und Stoffen, auch in kleinen Mengen, der [..]leinwagen in Gang gesetzt werden muß, zu dessen Be[..]leitung nach den F. V. § 101 (5) wohl mindestens vier [..]ann gehören, genügt für den E. S. W. ein einziger [..]ann. Der Scharwerker, der auf der Strecke zu tun hat, [..]ird sein Handwerkzeug, seine kleine Menge Zement, [..]eine Ziegel usw. mit dem E. S. W. mit sich führen. Die [..]erteilung des Petroleums für die Schrankenwärter[..]osten erfolgt künftig billig, rasch und bequem mit dem [..]. S. W. Beim Streckenumbau und bei der Bahnunter[..]altung wird er künftig den unhandlichen Kleinwagen [..]n vielen Fällen überflüssig machen und sich auch bei [..]er Arbeiterschaft großer Beliebtheit erfreuen.

Der E. S. W., der bei einiger Geschicklichkeit glatt [..]urch Weichen und sogar Herzstücke fährt, hat in den [..]ezirken der Betriebsämter Hoyerswerda (E.-D. Halle [..]. S.) und Lauterbach (Hessen) (E.-D. Frankfurt Main) [..]ereits seine Feuerprobe bestanden und seine vielseitige [..]erwendbarkeit praktisch erwiesen. In einem Fall fand [..]r sogar Verwendung als bequemes Transportmittel für [..]inen schwer verletzten Rottenarbeiter.

Der E. S. W. wird betrieblich wie ein Kleinwagen be[..]andelt. Im Falle der Gefahr erfolgt seine sofortige [..]ühelose Entfernung aus dem Gleise durch Hoch[..]chleudern der Deichsel, wodurch er profilfrei aus dem [..]leise stürzt.

Die Anschaffungskosten dürften sich bald durch Er[..]sparnis an Löhnen bezahlt machen.

Ucko, Lauterbach, Hessen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung von Stationsnamen:

Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart. Am 1. Dezember 1920 ist der Name der an der Strecke Jagstfeld-Möckmühl-Osterburken gelegenen Station Adelsheim in „Adelsheim Ost" geändert worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 197 vom 10. Dezember 1920 an die stimmberechtigten Vereinsmitglieder sowie abschriftlich an die vorsitzende Verwaltung des Satzungsausschusses, des Personenverkehrsausschusses, des Güterverkehrsausschusses, des Wagenausschusses und des Technischen Ausschusses, betreffend Pluralstimmrecht in den aus Verwaltungen gebildeten ständigen Ausschüssen (abgesandt am 17. Dezember d. J.).

Nr. IV 133 vom 6. Dezember 1920 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Zeitung des Vereins Deutsch. Eisenbahnverwaltungen, Jahrgang 1921 (abgesandt am 19. Dezember d. J.).

Nr. I 139 vom 10. Dezember 1920 an die Mitglieder d. Satzungsausschusses, betreffend Neubesetzung der durch T. erledigten Stelle des Generalsekretärs des Vereins (abgesan. am 14. Dezember d. J.).

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle (Saale). Vom 15. Dezember 1920 ab wird die zwischen den Statione. Drebkau und Cottbus rechts der Bahnstrecke Großenhain-Cottbus gelegene Station Leuthen auch für die Abfertigun. von Tiersendungen in einbödigen Wagen eröffnet. Für di. Ver- und Entladung von Tiersendungen ist eine fahrbar. Laderampe dort aufgestellt worden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Gebühren.

Besondere Bestimmungen über den Eisenbahn-Güterverkehr in Altona, Hamburg und Harburg.

Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1921 werden die Gebührensätze in den § 8 (1), 9 (1a und b) und 9 (2) in bezug auf die Ladegebühren in Hamburg und Harburg erhöht. Das Inkrafttreten dieser Erhöhungen mit verkürzter Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Nähere Auskunft erteilen unser Verkehrsbüro und die Güterabfertigungen in Hamburg Hgbf. und Harburg. (1211)

Altona, den 16. Dezember 1920.
Eisenbahndirektion.

Binnen-Tiertarif für die vollspurigen Linien der Reichseisenbahnen — Sächsisches Netz. Bayerisch-Sächsischer Tiertarif. Sächsisch-Südwestdeutscher Tiertarif. Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tiertarif. Gemeinsames Heft.

Mit sofortiger Wirkung werden die auf vertraglichen Vereinbarungen beruhenden Überfuhrgebühren für Sendungen in Dresden und Leipzig dahin abgeändert, daß für jede Sendung zwischen Dresden-Friedrichstadt und Dresden-Friedrichstadt (Vieh- und Schlachthof) der Satz von 15,00 ℳ und zwischen Leipzig Bayer. Bf. und Leipzig Bayer. Bf. (Vieh- und Schlachthof) der Satz von 3,45 ℳ berechnet wird. Die Angaben und Gebühren für Stückgutsendungen werden aufgehoben. (1210)

Dresden, am 15. Dezember 1920.
Eisenbahn-Generaldirektion.

2. Güterverkehr.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.). — Tfv. 200.

Die im Nachtrag 2 v. 1. 12. 20 im Abschnitt II, Unterabschnitt „76. Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn" angegebenen Frachtzuschläge gelten vom 15. Dezember 1920 ab. — Ferner werden erhöht die Frachtzuschläge im Verkehr mit den Bahnhöfen folgender Privatbahnen:

a) der Braunschweigischen Landeseisenbahn (vom 1. 1. 21 ab),
b) der Nebenbahn Kehl-Altenheim-Offenburg-Ottenheim (v. 10. 12. 20),
c) der Nebenbahn Kehl-Bühl (v. 10. 12. 20 ab),
d) der Nebenbahn Rastatt-Schwarzach (v. 10. 12. 20 ab),
e) der Nebenbahn Rhein-Lahr-Seelbach (v. 10. 12. 20 ab).

Näheres enthält der Tarifanzeiger. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1215)

Berlin, den 18. Dezember 1920.
Eisenbahndirektion.

Güterverkehr mit Elsaß-Lothringen und darüber hinaus.

Auf 1. Februar 1921 werden die Entfernungen für Breisach Grenze neu berechnet. Hierdurch treten gegen bisher neben Ermäßigungen auch Frachterhöhungen ein. Näheres in unserem Tarifanzeiger. (1209)

Karlsruhe, den 14. Dezember 1920.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Preußisch-Hessisch-Bayerischer Tierverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Zuschlagsfrachten im Verkehr mit den Stationen der Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn und der Teutoburger Wald-Eisenbahn sowie die Überführungsgebühren für Breslau-Viehhof geändert. Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen. (1212)

Erfurt, den 13. Dezember 1920.
Eisenbahndirektion.

Württ. Binnen-Gütertarif (Tfv. 39 a).

Mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1920 wird die abgekürzte Bezeichnung Rd 5 t bei den Stationen Baienfurt, Tettnang, Trossingen Ort und Weingarten (Württ.) gestrichen. (1217)

Stuttgart, den 17. Dezember 1920.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Graz-Köflacher Eisenbahn.

Einführung eines neuen Gütertarifes, Teil II, und Kilometerzeigers.

Mit Gültigkeit vom 28. Dezember 1920 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1921, gelangt ein neuer Gütertarif, Teil II, und Kilometerzeiger für die Linien der Graz-Köflacher Eisenbahn zur Einführung.

Dieser Tarif enthält neue, erhöhte Gebührenberechnungstafeln für die allgemeinen Tarifklassen und die allgemeinen Ausnahmetarife sowie Änderungen und Ergänzungen.

Durch den neuen Gütertarif werden der Lokal-Gütertarif, Teil II, und Kilometerzeiger der Graz-Köflacher Eisenbahn, gültig vom 1. April 1920, sowie alle zwecks Änderung, Ergänzung und Berichtigung dieses Tarifs im Verordnungsblatte für Eisenbahnen, Schiff- und Luftfahrt verlautbarten Kundmachungen außer Kraft gesetzt.

Der neue Tarif ist durch Vermittlung der Stationen oder durch die Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien I. Biberstraße 16, zum Preise von 50 K für das Stück erhältlich. (1213)

Wien, am 11. Dezember 1920.

Bayerischer Lloyd, Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Bestimmungen und Gebühren für das Schleppen fremder Fahrzeuge in der Donaustrecke Gönyü-Báziás, in der Theiß, der Save und der Drau, gültig vom 1. März 1919. Aufhebung des Tarifs.

Der Tarif wird, soweit laut Bekanntmachung 372 in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 2. vom 31. März 1920 noch in Geltung, mit sofortiger Wirksamkeit aufgehoben.

Ob und zu welchen Bedingungen die Remorkierung eines fremden Fahrzeuges jeweils übernommen wird, ist fallweise zu vereinbaren. (1214)

Regensburg, den 15. Dezember 1920.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.).

Der Frachtzuschlag der Kerkerbachbahn wird bei Rohkalksteinen zunächst für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 1921 bei einer Verfrachtung von mindestens 3000 t in einem Kalendermonat — von einem Absender und für dessen eigene Rechnung — gegen entsprechenden Nachweis im Rückvergütungswege um 20 ℳ für 10 t ermäßigt. Eine Verrechnung von einem Monat auf den anderen ist ausgeschlossen. (1216)

Kerkerbachbahn-Aktien-Gesellschaft.
Der Vorstand.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich E. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 94. Berlin, den 29. Dezember 1920. LX. Jahrgang.

Die fortgesetzt steigenden Gestehungskosten der Zeitung zwingen zu folgenden Preiserhöhungen, die am 1. Januar 1921 in Kraft treten:

Der Preis der Zeitung beträgt fortan:

bei Bezug durch Buchhandel und Post 20.— M. für das Vierteljahr, bei direkter Zusendung unter Streifband innerhalb des deutschen und des bisherigen österreichisch-ungarischen Postgebietes 96.— M., nach sämtlichen anderen Staaten 106.— M für den Jahrgang. — Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 2.— M. abgegeben.

Der Preis für die Privatanzeigen beträgt 2.40 M. für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 94. Berlin, den 29. Dezember 1920. LX. Jahrgang.

Vom nächsten Jahre ab wird die Zeitung, wie bereits auf der 1. Seite der Nr. 91 mitgeteilt, nur einmal in der Woche, und zwar Donnerstags, in doppeltem Umfange erscheinen. Die nächste Nummer wird daher am 6. Januar k. J. ausgegeben werden.

Der heutigen Nummer liegt das Inhaltsverzeichnis des Jahrgangs 1920 dieser Zeitung bei.

Inhalt:

Die Eignungsprüfung von Werkstätten-Lehrlingen.

Von Oberbaurat S. Fraenkel, Cassel.

In den meisten Eisenbahn-Hauptwerkstätten meldeten sich schon früher meist mehr Bewerber zur Einstellung als Lehrlinge, als Stellen vorhanden waren. Vorwiegend wurden Schlosserlehrlinge, in geringerem Umfange auch Dreher-, Sattler- und andere Lehrlinge ausgebildet; neuerdings wird Wert auf Einstellung von Kesselschmiedelehrlingen gelegt, weil es an Nachwuchs hierfür fehlt. In Preußen galt früher als Regel, die Söhne von Eisenbahn-Bediensteten zu bevorzugen, neuerdings ist aber diese Schranke gefallen. Der Zudrang wird dadurch naturgemäß noch stärker, so daß gegenwärtig z. B. im Bezirk der Eisenbahndirektion Cassel viermal so viel Meldungen vorliegen, wie Plätze zu besetzen sind.

Es muß also eine Auswahl unter den Bewerbern getroffen werden. Auch war in dem Preußisch-hessischen Teil-Lohntarif ausdrücklich eine Prüfung für die anzunehmenden Lehrlinge vereinbart. Nachdem vom Reichsverkehrsministerium im September d. J. unter Leitung von Geh. Baurat Dr.-Ing. Schwarze in Berlin ein mehrtägiger, eingehender psychotechnischer Kursus für Werkstätten-Bedienstete aller Grade abgehalten worden war, in dem eine Fülle von Vorführungen, Besichtigungen und Vorträgen geboten wurde, übernahm es Verfasser, eine „Prüfungs-Ordnung für die Annahme-Prüfung von Werkstätten-Lehrlingen“ auszuarbeiten.

Der Entwurf liegt zurzeit dem Reichsverkehrsministerium vor und hat allem Anschein nach Aussicht auf Annahme und versuchsweise Einführung.

Bei einer derartigen Prüfung kann man die neueren Ergebnisse der psychotechnischen Forschungen nicht umgehen. Bekanntlich machen sich bei der Anwendung auf Eignungsprüfungen drei Richtungen bemerkbar. Während Moede-Schlesinger mit sehr empfindlichen und genauen besonderen Meßvorrichtungen im Sinne einer strengen Wissenschaftlichkeit arbeiten, verwenden Lipmann-Stolzenberg einfachere Vorrichtungen und Gegenstände, die aber möglichst noch einen zahlenmäßigen Vergleich der Ergebnisse zulassen. Ein drittes Verfahren hat seinen Vertreter namentlich in Dr. Heyland, dem verdienstvollen Leiter der Werkschule der A. E. G. in Berlin, der nur mit ganz einfachen Gegenständen und Werkzeugen prüft, aber hierbei die Beurteilung im wesentlichen dem Urteil des Prüfenden überläßt. Die Eisenbahndirektion Berlin hat bereits derartige Untersuchungen an Lehrlingen in dem Laboratorium von Professor Schlesinger und Dr. Moede in Charlottenburg vornehmen lassen. Die Eisenbahndirektion Cassel hat im letzten Sommer sämtliche Ostern 1920 eingestellten Lehrlinge der Hauptwerkstätte Cassel nachträglich durch Direktor Stolzenberg nach der Methode Lipmann-Stolzenberg*) untersuchen lassen, wobei zum Vergleich auch je einige Lehrlinge

*) Vgl. Methoden zur Auslese hochwertiger Facharbeiter der Metallindustrie (aus den „Schriften zur Psychologie der Berufseignung und des Wirtschaftslebens“). Verlag Joh. Ambr. Barth, Leipzig, 1920.

der vorhergehenden Jahrgänge hinzugenommen wurden. Hierbei wurde im allgemeinen eine gute Übereinstimmung zwischen dem Urteil der Werkstätte und der eben erwähnten Untersuchung festgestellt, so daß man eine derartige Prüfung sehr wohl als Anhalt für eine Rangordnung der Bewerber nach Fähigkeit und Eignung ansehen kann. Das Ergebnis zeigt nach den vorläufigen Ermittelungen der Eisenbahndirektion Cassel die untenstehende Zusammenstellung. Die endgültige Auswertung der Ergebnisse nach wissenschaftlichen Grundsätzen durch Direktor Stolzenberg selbst steht noch aus.

Die durchschnittliche Übereinstimmung zwischen Prüfungsergebnis einerseits und Werkstattsurteil, Zeugnis der Volksschule und Fortbildungsschule andererseits ist 69 %. Besonders wichtig ist die gute Übereinstimmung der Stolzenberg-Prüfung mit den übrigen Beurteilungen bei den älteren Jahrgängen. Sie schwankt nur zwischen 80 und 100 und erreicht im Mittel 94 %.

Verfasser hat sich bemüht, das Lipmann-Stolzenbergsche Verfahren weiter zu entwickeln, hält es aber für angängig, es für den vorliegenden Zweck ganz wesentlich zu vereinfachen und abzukürzen. Es handelt sich ja nicht um eine Berufsberatung, sondern um die viel einfachere Aufgabe, aus einer großen Anzahl von Bewerbern die geeignetsten auszuwählen. In diesem Sinne wurde eine Prüfungsordnung nach folgenden Grundzügen entworfen.

Bestimmungen über die Annahmeprüfung für Eisenbahn-Lehrlinge.

A. Allgemeine Bestimmungen.

1. Die Annahmeprüfung bezweckt bei starkem Andrang von Bewerbern um Lehrlingsstellen in den Eisenbahnwerkstätten die geeignetsten unter ihnen zu ermitteln.

Die Prüfung findet unter Zuziehung des Ausschusses für Lehrlingswesen statt.

Die Leitung und Entscheidung hat der Amtsvorstand.

2. Der Bewerber wird geprüft und mit einer Ordnungsnummer versehen. Maßgebend ist:

a) das letzte Schulzeugnis.

Hierbei bedeutet

sehr gut	100
gut	75
genügend	50
mangelhaft	25
ungenügend	0

b) Das ärztliche Zeugnis über die körperliche Beschaffenheit.

Die Herren Ärzte werden ersucht, das Zeugnis möglichst eingehend zu geben und eine Ordnungsnummer mitzuteilen. Wenn hierbei 100 Stufen zu viel erscheinen, kann immer 50 bis 60, 60 bis 70 usw. als eine Stufe angesehen werden. Wenn der Arzt nur allgemein angibt, ob „einwandfrei", „tauglich" oder „untauglich", so wird dies mit 75, 50, 25 angesetzt.

c) Eine Eignungs- oder Tauglichkeits-Prüfung.

Es soll ein abgekürztes Verfahren in Anlehnung an „Lipmann und Stolzenberg, Methoden zur Auslese hochwertiger Facharbeiter der Metallindustrie, Verlag Barth 1920" angewendet werden. Geprüft wird auf Tastsinn, Augenmaß, technisches Verständnis, Gedächtnis, Aufmerksamkeit, Zuverlässigkeit.

Es werden nur Versuche vorgenommen, die eine ziffernmäßige Beurteilung zulassen. Aus sämtlichen erreichten Ziffern wird das Mittel genommen. Auch hier ist 100 wieder die beste, 50 die noch genügende Zahl.

3. Hat ein Bewerber nach 2 a Schulzeugnis z. B. Nr. 61, nach 2 b ärztliche Untersuchung Nr. 75, nach 2 c Eignungs-Prüfung Nr. 74, so hat er im ganzen $\frac{61 + 75 + 74}{3}$ = Nr. 70.

Wer in einer der drei Unterabteilungen — 2 a, 2 b und 2 c — nicht „genügend" oder 50 erreicht, kann nicht eingestellt werden, auch wenn noch Stellen frei sind. Liegt die Ziffer bei 2 a oder 2 b unter 50, so findet die Prüfung auf Eignung nach 2 c nicht statt. Der Bewerber scheidet ohne weiteres aus.

B. Besondere Bestimmungen über Eignungsprüfung für Schlosser-, Kesselschmiede- und Dreherlehrlinge.

4. Die Prüflinge erfahren nicht, ob sie bei den einzelnen Versuchen gut oder schlecht abgeschnitten haben.

5. Den Prüflingen dürfen keine Hilfen gegeben werden. Eine Ausnahme findet nur statt, wenn bei einem Versuch ausdrücklich die Zahl der Hilfen bei der Bewertung mitsprechen soll.

6. Sämtliche Prüflinge einer Annahmestelle werden zu einem Einstellungstermin zunächst den gleichen Versuchen unterworfen.

7. Aus jedem Versuch wird eine Wertungsziffer ermittelt und aus sämtlichen Versuchsziffern eines Prüflings das Mittel genommen. Bei gleich gutem Ergebnis einzelner Prüflinge ist die Zeit entscheidend.

8. Die Versuche müssen verhältnismäßig schwer sein, damit die Prüflinge nicht etwa durchweg alle Lösungen treffen und somit in überwiegender Zahl 100 erreichen. Sie dürfen andererseits auch nicht zu schwer sein, so daß die Prüflinge im allgemeinen 50 und mehr erreichen können und nur wirklich Unbegabte oder Zurückgebliebene herausgefunden werden.

9. Welche Versuche in jedem Jahr bei den einzelnen Ämtern angestellt werden, bestimmt die Direktion. Mit den Versuchen oder wenigstens den vorkommenden Abmessungen ist regelmäßig zu wechseln, damit die Prüflinge nicht etwa von älteren Lehrlingen vorbereitet werden können.

10. Die bei der Abhaltung der Prüfung Beteiligten sind zur Geheimhaltung der Einzelergebnisse der Aufgaben und der Lösungen verpflichtet.

11. Die bei Lipmann-Stolzenberg und in anderen Schriften veröffentlichten Aufgaben sollen im allgemeinen grundsätzlich in den Abmessungen oder in der Ausführung verändert werden.

12. Die zu den Versuchen bestimmten Gegenstände werden vor und nach der Prüfung unter Verschluß gehalten.

13. Zu den Versuchen sind möglichst einfache Gegenstände zu verwenden.

14. Von Massenversuchen ist abzusehen.

15. Die Aufgaben werden den bei der Abnahme der Prüfung Beteiligten erst unmittelbar vor Beginn bekannt gegeben.

16. Versuchs-Anordnungen, die sich nicht bewähren oder nicht einwandfrei bewerten lassen, werden ausgeschieden oder abgeändert.

17. Die Stempelung der zu einer Reihe gehörigen Teile muß verkapselt sein, es darf also nicht etwa 1, 2, 3 usw. oder a, b, c . . . . der richtigen Reihenfolge entsprechen.

18. Aufgezeichnet wird die von dem Prüfling angegebene Lösung, z. B. bei einer zu ordnenden Reihe von 5 Teilen: 24135, die Zeit und in den Ausnahmefällen nach 7 die Zahl der Hilfen.

Vergleich der Prüfungsergebnisse von Lehrlingen der Hauptwerkstätte Cassel, Juli 1920.

	1	2	3	4	5	6	7	8
	Nach der Methode Lipmann-Stolzenberg		Übereinstimmung vorhanden zwischen Prüfungsergebnis und					
	wurden Lehrlinge geprüft	sie stehen im	Urteil der Lehrlingswerkstätte bei	in %	Zeugnis der Volksschule bei	in %	Zeugnis der Fortbildungsschule bei	in %
	65	1. Lehrjahr	28 Lehrlingen	43	49 Lehrlingen	76	44 Lehrlingen	68
	5	2. „	4 „	80	5 „	100	4 „	80
	6	3. „	6 „	100	6 „	100	6 „	100
	6	4. „	5 „	83	6 „	100	6 „	100
Im ganzen:	82		43 Lehrlinge	52	66 Lehrlinge	81	60 Lehrlinge	73

19. Ist ein Prüfling anscheinend vorbereitet oder mit einer der Aufgaben völlig vertraut, so kann der Amtsvorstand eine weitere Prüfung desselben mit anderen Prüfungsmitteln anordnen.

Ebenso kann verfahren werden, wenn es sich unter den letzten der Einzustellenden um anscheinend ganz gleich Taugliche handelt, zwischen denen entschieden werden muß.

20. Über die bei den Prüfungen gemachten allgemeinen Beobachtungen ist an die Direktion zu berichten, insbesondere: a) welche Aufgaben sind zu schwer? b) welche Aufgaben sind zu leicht? c) welche Aufgaben gehen über das Verständnis der Mehrzahl der Prüflinge hinaus? d) welche Abänderungen werden vorgeschlagen? e) welche andere Bewertung wird vorgeschlagen? f) welche neuen Versuche werden empfohlen? g) sind Anzeichen vorhanden, daß Prüflinge beeinflußt oder vorbereitet waren? h) welche Herren haben sich als zur Abhaltung derartiger Prüfungen 1. besonders geeignet, 2. ungeeignet gezeigt?

C. Anhang.

Beispiele für die Eignungsprüfung und für die Bewertung.

Da es sich erfahrungsgemäß um ein großes Überangebot und also nur darum handelt, daß gänzlich Ungeeignete ausgeschieden und die übrigen der Reihe nach geordnet werden, kann die Prüfung sehr vereinfacht und abgekürzt werden. Eine wissenschaftliche Genauigkeit ist nicht vonnöten. Mit jedem Prüfling werden 8—10 Versuche vorgenommen. Wir geben hier nur 2 Beispiele.*)

1. Prüfung auf Augenmaß. Der Durchmesser eines Kreises von 32 oder 50 mm, der auf ein Blatt gedruckt ist, soll geschätzt werden. Eine Länge von 10 mm ist darunter angegeben. (Keine Hilfsmittel benutzen lassen!) Als genügend soll bei 32 mm z. B. noch 22 oder 42 angesehen werden. Jedes Millimeter zuviel oder zu wenig entspricht dann — 5.

2. Prüfung auf Aufmerksamkeit und technisches Verständnis. Aus 12 ähnlichen Schlüsseln die beiden zu einem dabei liegenden Schloß passenden herauszufinden. Die Bewertung findet nach der Zeit statt, wobei 10 Sekunden als gut = 90, 50 Sekunden als genügend, also jede Sekunde = 1 bewertet werden kann usw.

Es wird durchaus für angängig gehalten, eine derartig vereinfachte Prüfung durch Eisenbahnbeamte vornehmen zu lassen. Ob für diese noch eine besondere Ausbildung erforderlich sein wird, muß die Erfahrung lehren.

Schließlich muß noch eine Bestimmung vereinbart werden, in welcher Weise die Söhne von Verunglückten usw. berücksichtigt werden sollen. Die Prüfung kann hier nicht allein entscheidend sein. Es wäre eine Härte, wenn nicht von den alljährlich zu besetzenden Lehrlingsstellen ein Teil den Söhnen von Gefallenen oder im Eisenbahndienst Verunglückten (und vorübergehend von Flüchtlingen) sowie von Kriegs- und Eisenbahn-Schwerbeschädigten vorbehalten bliebe, die nach folgenden besonderen Bestimmungen anzunehmen wären:

Vorschlag 1. Von den Stellen in jeder Werkstätte bleiben 20 % für die oben aufgeführten besonders zu berücksichtigenden Familien vorbehalten. Diese Bewerber werden unter sich nach den Ergebnissen der Annahmeprüfung geordnet. Der Bewerber muß mindestens ein „Genügend" in allen 3 Teilen erreicht haben.

Vorschlag 2. Diese Bewerber werden zunächst unter die anderen eingereiht und vor diesen bevorzugt, mit Ausnahme derjenigen, die in einem Teil der Prüfung das Urteil „Genügend" nicht erreicht haben. Es findet also keine Begrenzung in der Zahl statt, es werden vielmehr alle Vorzugsberechtigten eingestellt, die die Prüfung bestanden haben.

*) Eine vollständige Veröffentlichung der bisher ausgearbeiteten Beispiele soll an anderer Stelle erfolgen.

Gesetzentwurf betr. Uebernahme der Privatbahnen der tschechoslowakischen Republik in Staatsverwaltung.

Die Gesetzgebung der tschechoslowakischen Republik schreitet auf dem Gebiete der Durchführung des staatlichen Eisenbahnmonopols rüstig vorwärts. Dem Abgeordnetenhaus wurde von der Regierung nachstehender Gesetzentwurf zur Vorlage gebracht*):

§ 1. Das Eisenbahnministerium hat das Recht, aus Gründen des staatlichen Interesses, wann immer, die Verwaltung der dem öffentlichen Verkehre dienenden Privatbahnen zu übernehmen und den Betrieb durch die Staatsverwaltung auf Rechnung der Konzessionare zu führen.

§ 2. Zu Ausgaben, die eine dauernde Belastung der Baurechnung der Eisenbahn enthalten, ist auch nach ihrer Übernahme in Staatsverwaltung die Zustimmung des Konzessionars erforderlich. Gibt der Konzessionar innerhalb der ihm vom Eisenbahnministerium bestimmten Frist nicht seine Zustimmung, so kann die Staatsbahnverwaltung auf Rechnung des Konzessionars die Verfügungen treffen, die nach Entscheidung des Eisenbahnministeriums für die Erhaltung der Sicherheit, Regelmäßigkeit und Ordnung des Betriebs dieser Bahn notwendig sind, und sie auf eigene Rechnung durchführen, wenn sie nach der Entscheidung des Ministeriums im öffentlichen Interesse notwendig sind.

§ 3. Die Staatsbahnverwaltung hat das Recht, durch eine zweckmäßige Führung, allenfalls durch eine Vereinigung des Betriebs und der Verkehrsmittel der staatlichen und der privaten Linien, die sie nach diesem Gesetze verwaltet, die Durchführung des Eisenbahndienstes so sicherzustellen, daß er dem öffentlichen Interesse entspricht.

§ 4. Durch die Übernahme der Verwaltung der Bahn gehen auf die Staatsbahnverwaltung alle Rechte aus den Dienstverträgen gegenüber allen Angestellten dieser Bahn in der Weise über, daß diese in disziplinarer Beziehung den Vorschriften der tschechoslowakischen Staatsbahnen unterliegen. Unter Vorbehalt der aus den bisherigen Dienstverträgen erworbenen Rechte der Angestellten, hat das Eisenbahnministerium das Recht, auf diese Angestellten auch alle übrigen Dienstvorschriften und Arbeitsordnungen der tschechoslowakischen Staatsbahnen anzuwenden. Die Staatsbahnverwaltung hat das Recht, nach freiem Ermessen die Angestellten jener Bahnen, deren Verwaltung nach diesem Gesetze übernommen wurde, auf anderen staatlichen Verkehrslinien und wiederum die Angestellten dieser Linien auf den Linien solcher Privatbahnen zu verwenden.

§ 5. Die näheren Bestimmungen über die Verwaltung der in Staatsbetrieb übernommenen Linien werden auf Grund dieses Gesetzes durch Betriebsverträge geregelt, welche die Staatsbahnverwaltung mit dem Konzessionar vereinbart. Kommt es in der vom Eisenbahnministerium festgesetzten Frist zu keiner Einigung, so entscheidet das Eisenbahnministerium. Der Konzessionar ist aber verpflichtet, ohne Rücksicht auf die Verhandlung über diesen Betriebsvertrag die Eisenbahn an dem Tage, den das Eisenbahnministerium festsetzt, der Staatsverwaltung nach diesem Gesetze zu übergeben.

§ 6. Dieses Gesetz kann auch auf jene Privatbahnen angewendet werden, die bereits in Staatsverwaltung sind.

§ 7. Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Kraft; mit der Durchführung wird der Eisenbahnminister betraut.

Dieser Gesetzentwurf wurde bereits in der Tagespresse von den deutschen Parteien wegen der vielfachen Bedenken in nationaler Beziehung (§ 4) kritisiert; wir wollen uns hier objektiv der rein fachlichen Seite zuwenden.

Begründet wird der Gesetzentwurf damit, daß viele private Linien in das Staatsbahnnetz eingeschlossen sind, dieser Zustand für das gesamtstaatliche Interesse eine Gefahr bedeutet und die wirtschaftliche Beherrschung durch den Staat eine Lebensnotwendigkeit für die Staatswirtschaft ist. So beherrscht die Kaschau-Oderberger Bahn den ganzen Osten der Republik, die Aussig-Teplitzer und die Buschtiehrader Eisenbahn die wichtigsten Kohlengebiete. Weiter wird die Einheitlichkeit der Eisenbahnpolitik, wie die einheitliche Leitung der Verwendung aller Fahrbetriebsmittel betont.

Was die rechtliche Begründung anlangt, auf die sich der Entwurf stützen könnte, so fehlt eine solche. In den alten österreichischen Eisenbahngesetzen, die auch von der tschechoslowakischen Republik übernommen wurden, ist kein rechtlicher Anhaltspunkt, auch nicht in den Konzessionsurkunden dieser Privatbahnen, weshalb die Begründung der Vorlage auch nur auf das allgemeine, öffentliche Interesse hinweist. Wohl enthalten die älteren und neueren Lokalbahngesetze bereits Ansätze zur Einführung des staatlichen Eisenbahnmonopols. So Art. XXIV des Lokalbahngesetzes aus dem Jahre 1910, dessen Inhalt auch in den Konzessionsurkunden der betreffenden Lokalbahnen zum Ausdruck kommt, nach welchen es dem Staat jederzeit gestattet ist, die Bahn nach den in der Konzessionsurkunde festgesetzten Bedingungen einzulösen. Diese Gesetze bildeten seinerzeit ein Gegenstück

*) Ist inzwischen angenommen worden.

zur großen österreichischen Verstaatlichungsaktion der Jahre 1908—1910. Art. XXI desselben Gesetzes bestimmt, daß der Staat eine Lokalbahn in seinen Betrieb übernehmen kann. Alle diese Lokalbahngesetze wurden aus dem Gesichtspunkte der vielfachen staatlichen und aus öffentlichen Mitteln fließenden Unterstützungen erlassen. Nach dem Gesetz vom 27. Juni 1919 wurde das Lokalbahngesetz noch dahin ergänzt, daß neue Lokalbahnen, die auch mit Interessentenbeiträgen erbaut werden, im vollen Eigentum des Staates als Staatsbahnen erbaut und betrieben werden; Bauten aus rein privaten Mitteln bleiben natürlich davon unberührt. Wie zu ersehen, war schon auf dem Gebiete in der neueren Gesetzgebung zur Einführung des Staatsbahnmonopols vorgearbeitet; nun folgt der allerdings etwas gewaltige Schritt, indem auch diese Bestimmungen auf reine Privat- und Hauptbahnen ausgedehnt werden.

Was die erstrebte Einheitlichkeit anlangt, so ist diese auf dem betriebstechnischen Gebiete an sich schon durch die vielen Aufsichtsgesetze und Vorschriften des Staates gegeben. Die Einheitlichkeit des rollenden Materials bedeutet einen sehr großen Vorteil, da bei dem derzeitigen Stande eine viel straffere Wagenausnutzung Platz greifen kann. Zahlenmäßig läßt sich dieser Nutzen nicht recht darstellen, doch wurde schon seinerzeit mit viel Erfolg die Wagengemeinschaft bei den deutschen Eisenbahnen durchgeführt.

Was aber das Wichtigste auf wirtschaftlichem Gebiete wäre, das wäre die Tarifeinheit mit Durchrechnung der Tarife. Da jedoch die Bahnen auf Rechnung der Konzessionare weitergeführt werden, also eine getrennte Rechnungsführung notwendig ist, so ist dieses nicht möglich und könnte nur im Falle der vollständigen Übernahme dieser Bahnen zur Durchführung gelangen. Dieses Gesetz bildet auch nur ein Übergangsgesetz für eine spätere Verstaatlichung, aber unter einer billigeren Einlösungsrente, sowie mit der erweiterten Macht für den Staat, die nötigen Investitionen selbst durchzuführen. Was den Staat von der vollständigen Verstaatlichung abhält, mag wohl die Angst vor einer zu großen Belastung des Eisenbahnbudgets sein. Das Eisenbahnbudget der tschechoslowakischen Republik weist für das Jahr 1920 im Provisorium sogar ein Plus von 166 101 340 K. aus, worin die allerdings erst 1922 fällige Verzinsung des großen Investitionsprogramms von 1 979 045 000 K. für 1921 nicht enthalten ist. Sollte das bis 1926 geplante 6½-Milliarden-Investitionsprogramm zur Durchführung kommen, so ist mit schweren Belastungen des Budgets durch den Zinsendienst zu rechnen. Würden die Bahnen jetzt eingelöst, so müßten einheitliche Tarife mit Durchrechnung eingeführt werden, was natürlich einen bedeutenden Einnahmeausfall für die Staatsbahnen bedeuten würde, denn seinerzeit haben die österreichischen Staatsbahnen nach der großen Verstaatlichungsaktion (1910) allgemein einen höheren Tarif eingeführt, um diesen Einnahmenausfall auszugleichen. Eine Tariferhöhung würde aber auf einen sehr großen Widerstand in der Öffentlichkeit stoßen. Die getrennte Tarifführung wird mithin aufrechterhalten bleiben, so daß überhaupt für den ganzen Abrechnungsdienst ein sehr großer Teil des Personals weiter benötigt wird, also auf irgendwelche größere Personalersparnisse nicht zu rechnen ist. Was die Direktionen der B. E. B. und A.-T. E. anlangt, so dürfte zumindest eine bestehen bleiben, da die ohnehin sehr ausgedehnten Direktionsbezirke Prag und Pilsen beide Bahnen schwerlich in sich aufnehmen könnten.

Im Prinzip bedeutet das Gesetz keine Neuigkeit im tschechoslowakischen Staate, da sich ja sehr viele Lokalbahnen im Staatsbetriebe befinden, die nach eigenen Betriebsverträgen vom Staate auf Rechnung der Eigentümer betrieben werden. Ähnlich diesen Verträgen dürften auch die neuen Betriebsverträge aufgestellt werden.

Dr. H. Qwesny, Prag.

Die Elektrizitätsversorgung von Wien und Umgebung.*)

In der Öffentlichkeit wird mit dem Ersatz von Kohle durch Wasserkraft in einem Umfang gerechnet, der in Niederösterreich nicht erreichbar ist. Hausbrand und industrielle Feuerungen werden dauernd auf Kohle angewiesen bleiben, da selbst die Donauwasserkräfte den Wärmebedarf nicht ganz zu decken vermögen. Die Verbesserung der Elektrizitätsversorgung durch die Wasserkräfte wird sich in den nächsten Jahren darauf beschränken, die Elektrizitätserzeugung weniger abhängig von der Auslandskohle zu machen, sowie Gas und Erdöl beim mechanischen Antriebe und bei der Beleuchtung durch elektrischen Strom zu ersetzen. Selbst dieser bescheidene Plan läßt sich nur nach Maßgabe der verfügbaren Arbeitskräfte, Baustoffe und Geldmittel durchführen. Niederösterreich ist reich an kleineren und mittleren Wasserkräften, die den Betrieb von einzelnen Werken und Ortschaften oder kleineren Verbrauchsgebieten zu decken vermögen. Von Großwasserkräften, die sich zur Speisung von ausgedehnten Überlandnetzen eignen, wurden bis in die jüngste Zeit nur die Wasserkräfte der Donau von der oberösterreichischen bis zur ungarischen Grenze und die Ausnutzung des Krems-Kamp-Gebietes in Vorschlag gebracht. Wenn man von den Donauwasserkräften absieht, die später dem ganzen Lande dienen werden, lassen sich die Teile von Niederösterreich hinsichtlich ihrer Wasserkräfte folgendermaßen kennzeichnen: Das waldreiche Viertel oberhalb des Mannhartsbergs, das geologisch zur böhmischen Masse gehört, besitzt ein reichgegliedertes Gewässernetz, ist heute schon ein Selbstversorgungsgebiet und wird nach Ausnutzung des Abfalls seiner Wasserläufe gegen die Donau beträchtliche Überschüsse abgeben können. Hingegen ist das mehr ebene Viertel unter dem Mannhartsberg, das der Fortsetzung der Alpen gegen die Karpathen entspricht, ein ausgesprochenes Mangelgebiet. Den größten Reichtum an Wasserkräften besitzt das fast ganz zu den Alpen gehörende Viertel oberhalb des Wienerwalds. Es umschließt kleine Kohlenlager und ist der Sitz einer alten Eisenkleinindustrie. Bisher ein Selbstversorgungsgebiet, ist es seit Errichtung des Landeselektrizitätswerkes an der Erlauf in Entwicklung zum Überschußgebiet, auf dessen Kraftertrag sich die Elektrizitätsversorgung von Niederösterreich aufbauen wird, begriffen. Das Viertel unter dem Wienerwald umfaßt die Alpenausläufer gegen die ungarische Tiefebene. An seinen Wasserläufen hat sich eine ansehnliche Industrie angesiedelt, die wegen zunehmender Entwickelung ihre Kraftversorgung durch Dampfanlagen ergänzen mußte. Während im St. Pöltner und Wiener-Neustädter Industriegebiet die älteren Industrien noch mit Wasserkraft arbeiten, ist das Wiener Gebiet mit Ausnahme der durch die städtischen Werke zugeführten elektrischen Kraft ganz auf Kohle angewiesen. Der Bedarf von Wien ist aber ausschlaggebend, so daß die Versorgung von Niederösterreich mit elektrischer Kraft hauptsächlich die Versorgung von Wien darstellt. Durch den Bedarf von Wien wird das Viertel unter dem Wienerwald zum unersättlichen Mangelgebiet, das die Überschüsse der beiden westlichen Viertel und den Ertrag der Donauwasserkräfte aufsaugt.

Im Vordergrund standen bis zum Zusammenbruche die Pläne der Gemeinde Wien zur Ausnutzung der Enns im Gesäuse und der Ennsabfluß aus den „Nieder Tauern“, die Pläne des Syndikats Wallsee für das Krems-Kamp-Werk und die Ausnutzung der Donau bei Wallsee, schließlich der Plan für das Thayawerk bei Znaim und deren Zusammenschluß mit dem Kraftwerk an der Drau bei Faal. Um die Ennswasserkräfte bewarb sich die Staatsbahnverwaltung, worüber jahrelang verhandelt wurde. Im Juni 1918 war das Werk bei Faal in Betrieb gekommen, und die wasserrechtliche Verhandlung vom März 1918 ließ eine baldige Konsenserteilung für das Donauwerk bei Wallsee erwarten. Die Wechselrede über Elektrizitäts- und Wasserwirtschaft (Zuschrift des öst. Ing.- u. Arch.-Vereins 1918) drehte sich darum, ob die Versorgung von Wien durch den Zusammenschluß der Drauwerke und der Thayawerke oder aus dem Donauwerk bei Wallsee zu erzielen wäre. Bei diesem Anlasse wurde auch ein Reichskraftnetz von 2140 km Länge vorgeschlagen, das Wien mit den Wasserkräften der Alpen und den Kohlenwerken bei Zillingsdorf verbinden sollte. Der Zusammenbruch von Österreich hat dieses alte Werk vollendet. Die schwierige Lage Wiens wurde durch das Heer von Arbeitslosen verschärft. Die Elektrizitätspolitik der Gemeinde Wien war schon vor dem Kriege auf möglichste Unabhängigkeit von Kohlenwerken gerichtet. Auf Zillingsdorfer Kohle aufgebaut, wurde in Ebenfurt das Werk errichtet, das im Betriebsjahre 1916 durch eine 70 000-Volt-Leitung mit dem Wiener Werk verbunden wurde. Im Betriebsjahre 1917/18 hat dieses Werk 39,7 Millionen Kilowattstunden nach Wien abgegeben. Durch nachhaltige Steigerung der Kohlenförderung hofft die Gemeinde, im Jahre 1921 bereits 220 Millionen Kilowattstunden für den gedrosselten Gesamtverbrauch von 250 Millionen Kilowattstunden im Jahre aufbringen zu können. Nach dem Ausbau der Großwasserkräfte wird die auf 100 000 t gestiegene Förderung dieses Bezirks für Heizzwecke frei werden. Bei der zweiten Hochquellenleitung wurde das überschüssige Gefälle zwischen den Quellen und Hochbehältern in zwei Stufen

*) Nach Ingenieur Max Singer, Wien.

zusammengedrängt, deren kleinere in Wien bei 8200-stündiger Ausnutzung derzeit jährlich gegen 9 Millionen Kilowattstunden in das Wiener Netz liefert. Der Bau der größeren Stufe bei Kienberg-Gaming soll nun beschleunigt ausgebaut werden. Als einzig speicherfähige und innerhalb dreier Jahre ausführbare Hochdruckanlage zur Deckung der Wiener Verbrauchsspitzen wurden die Ybbstalwerke nach dem Entwurfe der Bauunternehmung Ast & Cie. ins Auge gefaßt. In 3 Stufen wird das Gefälle der Ybbs zwischen dem Lunzer See und Oppowitz ausgenutzt, wobei 10 Millionen im Lunzer See und 4 Millionen hinter einer flußabwärts gelegenen 30 m hohen Talsperre aufgespeichert werden. Der Betriebsbeginn wird von der Vollendung zweier Gebirgsdurchstiche von 3,6 und 4,5 km Länge für 10 cbm Wasserführung abhängen. Zusammen mit der Stufe in der zweiten Hochquellenleitung soll eine Gesamtleistung von 11 300 Kilowatt oder eine Jahresarbeit von 90 Millionen Kilowattstunden erzielt werden und dank der Speicherug jener Teilmengen zu beziehen sein, die dem schwankenden Verbrauche in Wien entsprechen. Die Anlagekosten werden mit 28 Millionen Kronen für das Kraftwerk und 6 Millionen Kronen für die 170 km lange Fernleitung, welche Summen jedoch im Mai 1920 etwa einer Milliarde Kronen gleichkamen, angegeben. Innerhalb der auszunutzenden Flußstrecke liegen auch die von der Gemeinde Wien gepachteten Kohlenbaue, deren Förderung in der Gemeinde Kogelsbach zur Ergänzung der Niederwasserleitung des Werkes Verwendung finden soll.

Auf der Suche nach großen Hochdruckanlagen für Wien muß man, da das Erlauf-Gebiet schon für die Mariazeller Bahn ausgenützt ist, tief ins Gebirge bis zu den Ybbswerken im Westen des Landes vordringen. Da die Donauwerke wegen der langen Bauzeit erst nach Übergangsmaßnahmen an die Reihe kommen, bleibt in Niederösterreich nur noch eine Flußstrecke für die Anlage großer Niederdruckwerke übrig. Es ist dies der Ramingbach, der von Steyr abwärts die Landesgrenze bildet. Ein an diesem anzulegendes Werk kann in zwei Jahren ausgebaut werden.

Der Verwaltungsbericht des Wiener Elektrizitätswerkes für 1915/16 enthält ein Schaubild der Erzeugung und Abgabe von Strom in den Verwaltungsjahren 1915/16 mit der den großen Werken eigentümlichen wellenförmigen Umgrenzungslinie. Infolge Entwickelung der Großstadt und der Anschlüsse zeigen die Linien stetiges Wachstum von Jahr zu Jahr. Die Schwankungen innerhalb eines Monats wurden durch die Abschaltung der meisten Kraftanlagen an Sonn- und Feiertagen und die Zunahme der Tageslänge hervorgerufen. Innerhalb eines Tages ist der geringe Verbrauch von Mitternacht bis 5 Uhr früh ziemlich gleichmäßig, dann steigt die Leistung infolge der Aufnahme des Verkehrs und der Fabrikarbeit rasch an, hat in der Mittagspause einen plötzlichen Ausfall in der Höhe des industriellen Kraftbedarfes und sinkt im Sommer rasch mit dem ortsüblichen Arbeitsschluß. Im Winter verursacht die Frühbeleuchtung eine kleine Lichtspitze; die ausschlaggebende Tagesspitze entsteht durch das Zusammenfallen der vollen Belastung durch Verkehr und Industrie mit dem Höchstanspruch für Beleuchtung und erreicht ihren größten Wert in den letzten Dezembertagen. Die Mittelgebirgsgewässer führen im allgemeinen im Winter mehr Wasser als im Hochsommer, ihr Abflußverlauf folgt also annähernd dem städtischen Verbrauche. Bei den aus dem Gebirge kommenden Gewässern fallen die tiefsten Wasserstände in die Monate Dezember bis März, demnach in die Zeit des größten Verbrauches; deshalb sind die Aussichten für das elektrische Heizen so gering.

Wesentlich günstiger liegt der Fall für Wien, das schon im Jahre 1918 über ein auf 133 000 cbm Höchstleistung ausgebautes Kraftwerk verfügte und damit die Wasserkraft auf die jeweils erforderliche Leistung zu ergänzen vermag. Die Vorschläge zur Versorgung von Wien durch Wasserkraft zielten auf die Errichtung eines großen Niederdruckwerkes an der Donau und Aufnahme der Lichtspitze durch Dampfkraft oder eine speicherfähige Hochdruckanlage im Gesäuse. Bis zum Jahre 1914 wäre das Werk noch etwas zu groß gewesen, im Jahre 1915 wäre die Abfallkraft nahezu Null geworden, und seit 1916 bleibt auch die Höchstleistung unter dem Wiener Tagesverbrauch. Der allfällige Wasserüberschuß in den Nachtstunden und in der Mittagstunde kann bei Niedrigstwasser, wo keine Floßfahrt stattfindet, zum Teil im Werksgraben gespeichert, bei höheren Wasserständen aber zum Ablassen der Flöße verwendet werden.

Eine Hochdruckanlage hat gegen eine Niederdruckanlage den Vorteil, daß sie weniger Baukosten auf die Pferdekraft erfordert und zufolge der geringeren Wassermenge leichter speicherfähig gemacht werden kann. Zum Vergleiche seien die veranschlagten Kosten und Baulängen der niederösterreichischen Donauprojekte angeführt.

Flußstrecke	km	Stufen	Größtes Betriebswasser cbm/sek.	PS.
Donaukanalmündung-Rußbachmündung..	33	2	140	14 000
Überschwemmungsgebiet bei Wien.	23	2	400	18 000
dasselbe mit Werkkanal bis zur Rußbachmündung......	54	5	350	50 000
Zwentendorf-Greifenstein im Fullnerteld	22	2	400	21 500
Langenrensdorf-Rußbachmündung......	53	3	400	60 000
Krems-Korneuburg...	54	3	1000	126 000

Außerdem ist noch ein Ennswerk bei St. Valentin in Aussicht genommen, das, wenn jetzt der Bau begonnen würde, samt Fernleitung im Jahre 1928 vollendet sein kann. Niederösterreich und Wien werden dann außer den bestehenden Kraftwerken über rund 290 000 PS. verfügen, so daß sie nicht nur Kraft und Beleuchtung, sondern auch einen großen Teil der Beheizung durch elektrische Kraft decken können, und Wien sowie Niederösterreich fast ohne Einfuhr von Kohle aus der Tschechoslowakei auskommen wird.

Linz a. D., im November 1920. v. Littrow.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Zur Eisenbahnbeamtenbewegung.** Die nach langen Verhandlungen zwischen der Regierung und den Organisationen festgestellte und vom Reichstag angenommene Besoldungsordnung hat nicht alle Wünsche befriedigt. Angesichts des trostlosen Zustandes der Reichsfinanzen mußte große Zurückhaltung geübt werden, und die besonneneren Teile der Beamtenschaft werden sich dieser Zwangslage anpassen. Von radikaler Seite wird aber fortgesetzt zu gewaltsamer Durchkämpfung der weitergehenden Forderungen im Wege des Streiks aufgefordert. Es handelt sich offenbar — neben der Besoldungsfrage — in erster Linie auch um den Wunsch, das „Streikrecht der Beamten" zur Geltung und Anerkennung zu bringen. Die vier großen Eisenbahnerverbände (Deutscher Eisenbahner-Verband, Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamten und -Anwärter, Gewerkschaft deutscher Eisenbahner und Staatsbediensteter, Allgemeiner Eisenbahnerverband) haben in sechs Punkten ihre Forderungen aufgestellt und einen Aufruf erlassen, in dem sie zwar erklären, alle Verhandlungsmöglichkeiten erschöpfen zu wollen, aber im Fall der Erfolglosigkeit das „letzte gewerkschaftliche Mittel, den Streik" in Aussicht stellen. Es ist unter den Eisenbahnbeamten zur Klärung ihrer Willensmeinung eine Urabstimmung eingeleitet, deren Ergebnis wohl erst im Anfang des neuen Jahres bekannt werden wird. Die von einzelnen Gruppen ausgesprochene Absicht, am 24. Dezember den Verkehr stillzulegen, hat nicht genügenden Anklang gefunden.

Die Reichsregierung hat ihre Auffassung über das Streikrecht der Beamten in folgendem Erlaß niedergelegt, der allen Beamten zur Kenntnis gebracht worden ist:

„Gegenüber der in den letzten Tagen eingetretenen passiven Resistenz einiger Gruppen von Beamten nimmt die Reichsregierung Veranlassung zu betonen, daß sie in der Frage des Beamtenstreiks nach wie vor auf dem Boden der von der preußischen Staatsregierung im Einverständnis mit der damaligen Reichsregierung am 20. Februar 1920 abgegebenen Erklärung steht. Diese Erklärung hatte folgenden Wortlaut:

„Die am 10. November 1918 gebildete preußische Regierung hat in ihrem Aufruf an das preußische Volk vom 13. November 1918 die Durchführung der uneingeschränkten Koalitionsfreiheit für alle Staatsarbeiter und Beamte als eine ihrer Aufgaben bezeichnet. Auch die gegenwärtige preußische Staatsregierung erkennt das Koalitionsrecht der Beamten an. Mit dem Begriff des Koalitionsrechtes ist aber das sogenannte Streikrecht nicht untrennbar verbunden. Der Streik ist nur eines der Mittel, die Erlangung besserer wirtschaftlicher Bedingungen durchzusetzen, nicht das einzige

zu diesem Zweck. Dafür, ob dieses Mittel angewendet werden darf, sind die aus dem Dienstverhältnis sich wechselseitig ergebenden Rechte und Pflichten entscheidend. Ist damit die gemeinsame Arbeitsniederlegung nicht vereinbar, so ist dem Koalitionsrecht das sogenannte Streikrecht nicht verliehen.

In ihrer Anwendung auf das Beamtenverhältnis führen diese Grundsätze dazu, daß der Beamte nicht streiken darf. Das Beamtenverhältnis ist ein Treuverhältnis. Da der Staat ohne die Beamten ein geordnetes Leben nicht führen und überhaupt seinen Willen nicht äußern kann, muß er mit den Beamten ein Verhältnis eingehen, das diese zur völligen Hingabe an den Staat verpflichtet. Dieses Treuverhältnis tritt auch dadurch in Erscheinung, daß der Beamte einen Diensteid leistet. Die Eigenart des Beamtenverhältnisses kommt in wesentlichen Bestimmungen des Beamtenrechts zum Ausdruck. Mit Rücksicht auf die ihm der Allgemeinheit gegenüber obliegende Pflicht ist dem Beamten das Recht versagt, sein Amt willkürlich zu verlassen. Demgemäß ist auch die Mehrzahl der Beamten auf Lebenszeit angestellt und kann nur im Wege des gesetzlich geregelten Disziplinarverfahrens entlassen werden. Ferner sind die Rechte des Beamten auf ein bestimmtes Gehalt, auf Ruhegehalt und Hinterbliebenenfürsorge gesetzlich geregelt und durch die Reichsverfassung besonders gewährleistet.

Bei diesem besonders gearteten Verhältnis von Rechten und Pflichten bricht mithin ein Beamter, der streikt, seinen Eid und verletzt die Amtspflicht, die er übernommen hat. Das Streiken stellt sich als unentschuldigtes Fernbleiben vom Amte dar und hat zur Folge, daß der Beamte für die Zeit des Streiks seines Diensteinkommens verlustig geht, auch hat er die Einleitung des förmlichen Disziplinarverfahrens mit dem Ziele der Dienstentlassung zu gewärtigen. Dadurch werden keine berechtigten Interessen der Beamten verletzt, denn ihnen stehen andere Mittel zur Verfügung, um ihre Wünsche nachdrücklich zur Geltung zu bringen. Da über die Verwaltungen des Staates die Volksvertretungen, über die der Gemeindeverbände deren Vertretungen ein durchgreifendes Kontrollrecht ausüben, so hat der Beamte ein besonders wirksames Mittel, um mit Hilfe dieser Vertretungen seine Klagen abstellen zu lassen. Die Auffassung der preußischen Staatsregierung in dieser Frage deckt sich mit der der Reichsregierung.

Die Staatsregierung betrachtet als ihre selbstverständliche Aufgabe, pflichttreue Beamte vor dem Terror Streikender zu schützen, und wird alle hierzu notwendigen Maßnahmen ergreifen."

Die Reichsregierung kann keinen Unterschied anerkennen zwischen dem Fernbleiben von der Arbeitsstätte, zwischen Streik und sogenannter passiver Resistenz. In allen diesen Fällen verletzt der Beamte die ihm obliegende Dienstpflicht. Infolgedessen hat er auch in allen diesen Fällen die Einleitung des Disziplinarverfahrens mit dem Ziel der Dienstentlassung und den Verlust seines Diensteinkommens zu gewärtigen."

— **Beförderung von Eilgüter- und Postzügen mit Luftdruckbremse?** Der Reichsverkehrsminister hat an die Eisenbahndirektionen usw. folgenden Erlaß gerichtet: Vor dem Kriege wurde eine größere Zahl von Eilgüter- und Postzügen mit Luftdruckbremse befördert. Nach dem Kriege wurde diese Beförderungsart nur zum Teil wieder eingeführt. Eine größere Ausdehnung konnte sie wegen der Schwierigkeiten in der Ersatzbeschaffung für Luftbremsschläuche und wegen Mangels an N-Wagen nicht annehmen. Da die Schwierigkeiten in der Hauptsache jetzt behoben sind, liegt die Möglichkeit vor, im ganzen Gebiet der Reichsbahnen die Eilgüter- und Postzüge in der Regel mit Luftdruckbremse zu fahren. Im Hinblick auf die zu erzielende wirtschaftliche, sichere und pünktliche Betriebsführung, die unter den heutigen Verhältnissen von besonderer Bedeutung ist, werden die Eisenbahndirektionen und Generaldirektionen hierdurch beauftragt, Vorbereitungen dahin zu treffen, daß spätestens vom 1. Februar 1921 ab soviel Eilgüter- und Postzüge mit Lufdruckbremse gefahren werden, wie mit den vorhandenen Mitteln möglich ist. Zum 15. Februar 1921 wird einem Bericht darüber entgegengesehen, welche Eilgüter- und Postzüge mit Luftdruckbremse gefahren werden und welche nicht; für die letzteren ist anzugeben, welche Gründe entgegenstehen und wann mit der Beseitigung der Schwierigkeiten zu rechnen ist.

Für die Behandlung der Züge haben in betrieblicher Hinsicht die Richtlinien sinngemäß zu gelten, die im „Merkblatt für den Betrieb der luftgebremsten Güterzüge. Herausgegeben vom Eisenbahn-Zentralamt" niedergelegt sind. Soweit die Richtlinien von der Betriebsordnung, den Fahrdienstvorschriften und den Güterwagenvorschriften abweichen, handelt es sich um Versuche zur Gewinnung von Unterlagen für etwa notwendig werdende Änderungen dieser drei Vorschriften.

Hiernach werden die Eilgüter- und Postzüge aus Wagen mit Kunze-Knorr-Bremse G, aus Güter- und Postwagen mit Einkammer-Luftdruckbremsen der Bauart Knorr oder Westinghouse sowie aus Leitungswagen gebildet. Die Züge sollen bis auf weiteres nicht stärker als 90 Achsen sein. Es ist beabsichtigt, die Zugstärke auf 120 Achsen zu steigern, sobald die Wagen mit Einkammerbremse in genügender Zahl mit Steuerventil-Zwischenstück ausgerüstet sind, wie es für die Zweigstelle Preußen-Hessen durch die Erlasse vom 20. Februar 1920 — VI 62 D 2798 — und vom 4. Dezember 1920 — VI 62 D 20508 — angeordnet worden ist. An einem Zugteil luftgebremster Wagen können beliebig viele handgebremste Wagen bis zur zulässigen Zugstärke angehängt werden. In diesem Falle hat der Lokomotivführer die Bremssignale mit der Dampfpfeife zu geben. Für die Abbremsung des luftgebremsten Zuges und des luft- und des handgebremsten Zugteils ist mindestens die durch das Fahrplanbuch für Handbremsen vorgeschriebene Bremsbesetzung vorzusehen. Solange der Zug luftgebremst befördert wird, hat eine Bedienung der vorhandenen Handbremsen im luftgebremsten Zugteil zu unterbleiben. Wird Vorspannlokomotive ohne Luftdruckbremse vorgelegt, so ist die Luftdruckbremse durch den Führer der zweiten Lokomotive zu bedienen. Der Führer der Vorspannlokomotive hat dann die Bremssignale mit der Dampfpfeife zu geben.

Die Grundgeschwindigkeit der luftgebremsten Eilgüter- und Postzüge ist der Leistungsfähigkeit der Lokomotiven anzupassen. Eine Höchstgeschwindigkeit von mehr als 60 km/Std. wird nur in Ausnahmefällen vorzusehen sein.

Um die Luftbremsung der Eilgüter- und Postzüge in weitestem Maße sicherzustellen, sind einige Zeit vor dem Einführungstag von einem vom Eisenbahn-Zentralamt zu bestimmenden Tage ab als Postbeiwagen sowie für die Verladung von Tieren, Leichen, Eilstückgut und Eilgutladungen nach Bahnhöfen der deutschen Eisenbahnen — ausgenommen nach dem Bezirke Königsberg — nur N-Wagen zu benutzen. Die Verwendung von G-Wagen für solche Sendungen ist als Ausnahme von der Regel nur auf allgemeine oder jedesmalige Anordnung der zuständigen Eisenbahndirektionen oder der Wagenbüros zulässig. Die hiernach zu treffenden allgemeinen Anordnungen sind alsbald zwischen allen Beteiligten zu vereinbaren. Es ist zu erwarten, daß bei zweckentsprechendem Ausbau der allgemeinen Anordnungen und bei sachgemäßen Verfügungen der Wagenbüros ein Mangel an N-Wagen für die luftgebremsten Züge nicht eintreten wird. Wo von vornherein feststeht, daß die Beförderung der bezeichneten Sendungen in luftgebremsten Zügen nicht in Frage kommt, kann für sie die Gestellung von G-Wagen zugelassen werden. Durch die Zusammenziehung der N-Wagen auf größeren Eilgüterzugbildungsbahnhöfen wird es möglich sein, die jetzt häufiger beobachteten Schäden an den Luftbremseinrichtungen durch Werkstätten oder fliegende Kolonnen schnell zu beseitigen.

— **Abwicklungsgeschäfte des ehemaligen Feldeisenbahnwesens.** Mit dem 14. November 1920 ist die bisherige „Technische Abteilung" des Feldeisenbahn-Abwicklungsamts Berlin-Schöneberg dem Reichsabwicklungsamt angegliedert worden. Sämtliche das ehemalige Feldeisenbahnwesen und die heimatlichen Linienkommandanturen betreffenden Geschäftssachen sachlicher Art, wie Abrechnung von bau- und maschinentechnischen Leistungen und Lieferungen, Grunderwerb, Bau-, Miet- und Pachtverträge, Kautionen, Transportkosten, Entschädigung für Verlust von Betriebsmitteln und Baugeräten Abrechnung mit den heimatlichen Eisenbahnverwaltungen, Lieferungen und Leistungen aus dem Friedensvertrag, Berechnung von Rücklaßwerten in den ehemals besetzten Gebieten, sind unter obiger Briefanschrift dem Reichsabwicklungsamt unmittelbar zuzuleiten. Beim Feldeisenbahn-Abwicklungsamt Berlin-Schöneberg verbleibt die Barbeitung sämtlicher Abwicklungssachen persönlicher Art, Entlassungs-, Paß-, Versorgungs- und Intendanturgeschäfte sowie die Restgeschäfte der ehemaligen Feldeisenbahnkasse.

— **Eisenbahn-Verwaltungsschulen.** Der Reichsverkehrsminister hat im Anschluß an den Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 29. Dezember 1902 — IV. B. 2. 583 — (Elberfeld. Slg. V. 2. Seite 413) bestimmt, daß die mit genanntem Erlaß gegründeten Eisenbahnschulen der Zweigstelle Preußen-Hessen zur Unterscheidung fortan die Bezeichnung „Eisenbahn-Verwaltungsschulen" erhalten, da neuerdings als weitere Eisenbahnschulen die Eisenbahnwerkschulen eingerichtet sind.

Der Unterricht in den Eisenbahn-Verwaltungsschulen hat sich nach dem genannten Erlaß zu erstrecken auf die Fächer I. Allgemeine Verwaltung, II. Haushaltswesen und Finanz-

dnung, III. Betriebsdienst, IV. Verkehrsdienst, V. Technische Einrichtungen. Da sich die Bestimmungen über die Beteiligung der Beamten an diesem Unterricht in einer Anzahl früherer Erlasse finden und mehrfach geändert sind, ist zur Behebung von Zweifeln die Zusammenstellung der jetzt gültigen Vorschriften hierüber gegeben.

1. Verpflichtet zur Teilnahme am Unterricht sind a) in allen Unterrichtsfächern: Die Zivilsupernumerare im dritten Ausbildungsjahre. In geeigneten Fällen kann auch bereits im zweiten Jahre, unbeschadet der Verpflichtung zur Teilnahme im dritten Ausbildungsjahre, die Zulassung zum Unterricht erfolgen. b) In den Unterrichtsfächern: Allgemeine Verwaltung, Betriebsdienst und Technische Einrichtungen: während ihrer Ausbildung bei der Eisenbahndirektion oder am Sitz der Eisenbahndirektion die technischen Büroaspiranten I. Klasse, die technischen Büroaspiranten (Dienstanfänger für den technischen Büroassistenten) und die in der Ausbildung zum technischen Büroassistenten befindlichen Landmessergehilfen.

2. Tunlichst heranzuziehen zur Teilnahme am Unterricht sind in den Fächern: Betriebsdienst und Technische Einrichtungen: die Dienstanfänger des Werkmeister- und Bahnmeisterdienstes im Interesse einer guten theoretischen Ausbildung, soweit sie sich am Direktionssitz oder in dessen Nähe befinden.

3. Zuzulassen zur Teilnahme am Unterricht sind auf Antrag in allen Unterrichtsfächern: die außer den Zivilsupernumeraren in der Vorbereitung auf die Fachprüfung I. Klasse befindlichen Beamten, die sich am Direktionssitz oder in dessen Nähe befinden.

— **Verband deutscher Eisenbahnfachschulen.** Dieses im April 1919 als freie Fach- und Hochschule für Eisenbahner vom Verband deutscher Eisenbahn-Werkstättenwerkführer gegründete Unternehmen hat in zahlreichen Orten Schulen gegründet. Über ihre Stellung zu den Schulaufsichtsbehörden bestanden bisher Zweifel, die, wenigstens für Preußen, nunmehr durch einen Erlaß des Ministers für Handel und Gewerbe behoben werden. Hiernach sind die Schulen als gewerbliche Privatschulen im Sinne des Erlasses des Handelsministers vom 1. Mai 1917 — IV 2657, H. M. Blatt 1917 — anzusehen, wobei jedoch die Möglichkeit bleibt, die Schulen im Einzelfalle gemäß Ziff. 2 jenes Erlasses als gemeinnützige anzuerkennen. Sie sind einzeln genehmigungspflichtig durch den zuständigen Regierungspräsidenten und unterliegen seiner Schulaufsicht. In Zukunft muß diese Genehmigung vorher vorliegen, ehe in Preußen eisenbahnseitig eine Unterstützung bei Eröffnung neuer Schulen erfolgen darf. Bei vorhandenen Schulen muß die Genehmigung nachträglich eingeholt werden. Für die außerpreußischen Länder ist eine Regelung der dort zuständigen Landesbehörden noch nicht erfolgt.

— **Dr.-Ing. W. Cauer.** Unserem langjährigen Mitarbeiter, Geheimem Baurat Professor W. Cauer haben Rektor und Senat der Technischen Hochschule Darmstadt in Würdigung seiner hervorragenden wissenschaftlichen und technischen Leistungen auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues und Eisenbahnbetriebes, betätigt auch durch Mitwirkung bei der Planung großer Bahnhofsbauten im In- und Ausland und durch ein erfolgreiches Wirken als Hochschullehrer, die Würde eines Doktor-Ingenieurs ehrenhalber verliehen.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Preußen-Hessen, sind folgende Änderungen eingetreten: Versetzt sind: der Regierungs- und Baurat Briegleb, bisher in Saarbrücken, als Mitglied der Stammeisenbahndirektion Saarbrücken nach Trier und der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Bretschneider, bisher in Aachen, zur Eisenbahndirektion nach Köln. — Die bisherigen Gerichtsassessoren Schumann in Stettin und Warnke in Frankfurt (Main) sind unter Beilegung der Dienstbezeichnung Regierungsassessor dauernd in den Reichseisenbahndienst übernommen. — Einberufen zur Beschäftigung im Reichseisenbahndienst sind: die Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbaufaches Otto Zeininger bei der Eisenbahndirektion Osten in Berlin, Julius Neußer bei der Eisenbahndirektion in Frankfurt (Main), Bruno Zimmermann bei der Eisenbahndirektion in Altona und Kurt Brzozowski bei der Eisenbahndirektion in Essen.

Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Bayern, sind folgende Änderungen eingetreten: Der Direktionsrat Rudolf Haagner in München wurde vom Antritt der ihm übertragenen Vorstandsstelle der Bauinspektion Schwandorf enthoben und vom 1. Dezember 1920 an in gleicher Diensteseigenschaft an die Eisenbahndirektion München in planmäßiger Weise berufen. — Vom 1. Januar 1921 an wird der Eisenbahnassessor der Eisenbahndirektion München Anton Vollmayr in gleicher Diensteseigenschaft an die Werkstätteninspektion Ingolstadt in planmäßiger Weise berufen.

Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Württemberg, ist folgende Änderung eingetreten: Die Stelle eines Eisenbahnbauinspektors des inneren maschinentechnischen Dienstes bei der Werkstätteninspektion Eßlingen ist dem Maschineningenieur Rettich daselbst übertragen worden.

Österreich.

— **Einstellung des Güterverkehrs auf den Eisenbahnen.** Wegen der außerordentlich großen Schwierigkeiten bei der Aufbringung der für Lebensmittel- und Kohlensendungen erforderlichen Wagen hatte sich die Notwendigkeit ergeben, den übrigen Güterverkehr für die Zeit vom 15. bis einschließlich 18. Dezember einzustellen. Während dieser vier Tage war in allen österreichischen Stationen die Annahme und Verladung von Eil- und Frachtgütern eingestellt; zugelassen blieben lediglich Sendungen von Lebensmitteln, Kohle, Koks und Torf, Sendungen in Kesselwagen und leer zurückgehende Umhüllungen für Lebensmittelsendungen. Ausnahmsweise Bewilligungen für nicht zugelassene Sendungen wurden für die Dauer dieser Sperre nicht erteilt. Der Verkehr nach Österreich und der Durchzugverkehr durch Österreich wurden von dieser Sperre nicht betroffen.

— **Stand der Südbahnfinanzen.** Am 17. Dezember 1920 hat eine Verwaltungsratssitzung der Südbahn stattgefunden. Über diese wird nachstehende Mitteilung verlautbart: „In der heute unter Vorsitz des Präsidenten Dr. Weeber abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrates berichtete Generaldirektor Dr. Fall über den gegenwärtigen Stand der großen finanziellen Fragen der Gesellschaft. Er teilte mit, daß nach einer amtlichen Verständigung der Association Nationale in Paris die südslawische Regierung dem Régime provisoire zugestimmt hat. Ebenso liege auch eine zustimmende Erklärung der italienischen Regierung vor. Da die Zustimmungserklärungen der österreichischen und ungarischen Regierung schon früher erlassen sind, bestehe die begründete Aussicht, daß das Régime provisoire bereits mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1921 in Kraft treten könne. Die damit zusammenhängenden Fragen sollen den Gegenstand einer für den Monat Januar geplanten Besprechung in Wien unter Teilnahme sowohl der Vertreter der beteiligten Staaten als auch der Association Nationale bilden. Die nach Artikel 320 und 304 der Friedensverträge vorgesehenen Verhandlungen wegen endgültiger Regelung der Südbahnfrage werden voraussichtlich erst nachher stattfinden. In Angelegenheit der italienischen Jahresrente wird nach Absicht der italienischen Regierung eine besondere Aussprache mit den Vertretern der Südbahn und der Association Nationale erfolgen. Endlich wurde mitgeteilt, daß die italienische Regierung aus dem Titel der Benutzung der auf italienischem Gebiet liegenden Südbahnlinien der Gesellschaft eine Abschlagszahlung von 100 Millionen Kronen geleistet hat."

— **Lokomotiv- und Wagenbestellungen für die Staatsbahnen.** Das Bundesministerium für Verkehrswesen beabsichtigt, wie das „Eisenbahnblatt" meldet, in nächster Zeit für die österreichischen Staatsbahnen 76 Lokomotiven, und zwar 8 Personenzug-, 3 Güterzuglokomotiven für Lokalstrecken und 65 besonders schwere und leistungsfähige Güterzuglokomotiven für die Hauptstrecken, ferner 73 Personen- und 44 Dienstwagen, darunter 17 Personen- und Dienstwagen für den Schnellzugverkehr, schließlich 400 gedeckte und 200 offene Güterwagen bei österreichischen Lokomotiv- und Wagenfabriken zu bestellen.

— **Neuer Gütertarif der Südbahn.** Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1920 gelangte ein neuer Gütertarif, Teil II, für die österreichischen Linien der Südbahngesellschaft zur Einführung. Dieser Tarif enthält neue, erhöhte und auf neuen Grundlagen ermittelte Frachtsätze sowie Abänderungen der sonstigen Gebühren und Tarifbestimmungen. Durch den neuen Gütertarif wird der Lokalgütertarif, Teil II, für die österreichischen Linien der Südbahngesellschaft, gültig vom 16. April 1920, außer Kraft gesetzt.

— **Einschränkung der Neuaufgabe von Eisenbahngütersendungen** (vgl. Nr. 91, S. 997 d. Ztg.). Die hierüber ausgegebene Dienstanweisung des Bundesministeriums für Verkehrswesen hat folgenden Wortlaut:

„Die Annahme von Sendungen zur Weiterbeförderung ohne Umladung ist nur einmal, und zwar nur innerhalb sieben Tagen nach bewirkter Benachrichtigung über die Ankunft des Gutes gegen Vorweisung des alten Frachtbriefes zuzulassen.

Um die Feststellung der bereits einmal ohne Umladung erfolgten Neuaufgabe zu sichern, ist die in den Dienstvorschriften vorgesehene Bestimmung, die ohne Umladung erfolgte Neuaufgabe im neuen Frachtbriefe, in der Frachtkarte und im Wagenscheine zu vermerken, strengstens einzuhalten. Die siebentägige Frist, innerhalb der eine Sendung zur Weiterbeförderung ohne Umladung angenommen wird, gilt nicht für Sendungen aus dem Auslande, die in der gebrochenen Durchfuhr zur Neuaufgabe gelangen.

Weiter zählt die in den Grenzstationen erfolgte Neuaufgabe von aus dem Zollauslande stammenden Sendungen nicht als erstmalige Neuaufgabe im Sinne des Erlasses. Solche Sendungen sind daher zu einer nochmaligen Neuaufgabe ohne Umladung in der inländischen Bestimmungsstation zuzulassen.

Durch die vorliegende Verfügung wird das Verbot der Neuaufgabe von Kohle, Koks und Klaubkoks und die Annahme von Sendungen von einem Wiener Bahnhofe zum anderen nicht berührt.

Ergeht an alle Staatsbahndirektionen, an die Betriebsdirektion der Südbahn in Wien, an die Eisenbahn Wien-Aspang, an die niederösterreichischen Landesbahnen und an das Hauptwagenamt.“

— **Neuer Schnellzug zwischen Wien und Berlin.** Bei diesem seit 4. d. M. verkehrenden Schnellzuge (s. Nr. 92 S. 1008/9 d. Ztg.) betragen die Fahrpreise zwischen Wien Westbahnhof und Berlin Anhalter Bahnhof in I. Klasse 648 österr. Kronen und 360 *M*, in II. Klasse 324 österr. Kronen und 169.80 *M* und in III. Klasse 162 österr. Kronen und 100,80 *M* (die Mark zum jeweiligen Tageskurse berechnet.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Kaschau-Oderberger Bahn.** Aus Budapest wird gemeldet: In der unter dem Vorsitz des Vizepräsidenten Geheimen Rates Dr. Popovic abgehaltenen außerordentlichen Generalversammlung der Kaschau-Oderberger Eisenbahngesellschaft schilderte der Vorsitzende die gegenwärtige Lage der Gesellschaft und teilte mit, daß das tschechische Eisenbahnministerium das Personal der Betriebsleitung in Kaschau im März d. J. in den Stand der dortigen Staatsbahndirektion eingestellt hat und daß durch die genannte Betriebsleitung die Verwaltung der Strecken der Verwaltung der tschechischen Staatsbahn unterstellt wurde. Die Bemühungen, die Wiederaufnahme des finanziellen Dienstes zu ermöglichen, waren bisher vergeblich. In der nach der Generalversammlung stattgefundenen Direktionssitzung wurden Dr. Rudolf Sieghart zum Präsidenten und Dr. Popovic zum Vizepräsidenten wiedergewählt.

Ungarn.

— **Vertretung Ungarns auf der Europäischen Fahrplankonferenz in Bern.** Seit Ausbruch des Krieges fand derzeit die erste europäische Fahrplankonferenz in Bern statt, auf der Ungarn durch den Staatssekretär Horváth vertreten war. Ferner waren auch Vertreter des Eisenbahn- und Schiffahrts-Oberinspektorats und der Südbahn anwesend. Von der ungarischen Betriebsdirektion der Südbahn wurde die Einrichtung eines Tages- und Nachtschnellzuges von Budapest über Marburg mit Anschlüssen an die südslawischen, tiroler, italienischen und schweizerischen Eisenbahnen in Aussicht gestellt. Auch zwischen Wien und Triest soll demnächst ein Schnellzug verkehren. Die ungarischen Vertreter unternahmen eine Studienreise auf den in der Schweiz bereits elektrisch betriebenen Eisenbahnen, worüber Staatssekretär Horváth dem Handelminister eine eingehende Denkschrift vorlegte. In Bern kamen auch die Anschlüsse an die ungarischen Staatsbahnen zur Sprache. Die von Wien bisher verkehrenden Expreßzüge sollen einen direkten Anschluß nach Ungarn erhalten.

— **Sicherung des Schwellenbedarfes der Staatsbahnen.** Im Ackerbauministerium fand jüngst unter dem Vorsitz des Ministers Szabó eine Besprechung statt, an der Handelsminister Rubinek, seitens der Staatsbahnen Ministerialrat Direktor Farkas und Oberinspektor Felix Tóth teilnahmen. Auf der Tagesordnung stand die Sicherung des Bedarfes an Schwellen und Industriegegenständen der Staatsbahnen. In dieser Beziehung wurde eine volle Übereinstimmung erzielt.

— **Aufteilung des Schiffparkes der Atlantica und der Levante.** In der Nationalversammlung hat Abgeordneter Attila Orbók eine Anfrage eingebracht, in der er die Regierung ersuchte, sie möge auf diplomatischem Wege die Aufteilung des Schiffparkes der Schiffahrtsgesellschaften Atlantica und Levante zwischen den Nachfolgestaaten verhindern. Der Minister des Äußeren Graf Emerich Csáky hat den Generaldirektor der Atlantica Eugen v. Polnay (nicht v. Tolnay, wie in Nr. 92, S. 1009 d. Ztg. mitgeteilt) beauftragt, im Interesse der beiden Schiffahrtsgesellschaften mit den maßgebenden Ententekreisen in Verhandlung zu treten. Polnay hat sich bereits nach Paris begeben, von wo er auch nach London reisen wird.

— **Die Frage der Donau- und Theißregulierung** tritt derzeit in den Vordergrund des Interesses. In dieser Hinsicht finden im Handelsministerium wichtige Beratungen statt. Es besteht die Absicht, außer dem Soroksárer- und Csepeser-Hafen in Dunapentale einen neuen Winterhafen zu errichten, um den Verkehr nach den Balkanstaaten von hier aus abzuleiten. Der Theißstrom wird von Szolnok angefangen für den Schiffsverkehr auf die Weise reguliert werden, daß die größten Schiffe darauf werden verkehren können.

— **Die Einführung der IV. Wagenklasse** auf den Staatsbahnen, die nach Meldung der Tagespresse angeblich demnächst durchgeführt werden sollte, ist von der Verwaltung nicht geplant, und zwar aus dem einfachen Grunde, weil die Staatsbahnen zurzeit nicht einmal über genügend Wagen III. Klasse verfügen.

— **Beschäftigung der ungarischen Automobilindustrie.** Im Handelsministerium wurden Verhandlungen gepflogen, die den Zweck verfolgen, die Regierung zu ersuchen, der Industrie einen Vorschuß zur Beschaffung von Rohmaterial zu gewähren, oder aber ein Unterstützungssystem einzuführen, um industriellen Unternehmungen die Anschaffung von Lastautomobilen zu erleichtern. Die Regierung wird sich mit der Anregung der Interessenten eingehend befassen.

— **Ungarisch-italienische Handelskammer.** Der Ausschuß dieser Kammer hielt unter dem Vorsitze des Hofrates Dr. Anton Eber eine Sitzung ab, in der mit Freuden festgestellt wurde, daß der ungarische Handel und die Industrie auf der Triester Messe sowohl moralisch wie materiell über alle Erwartung gut abgeschnitten habe. Direktor Miklós meldete ferner, daß die italienische Regierung nach den auf der Triester Messe abgeschlossenen Geschäften einen Umsatz in der Höhe von 10 Millionen Lire für die Einfuhr solcher Güter nach Italien bewilligt hat, die sonst dem Einfuhrverbote unterliegen.

— **Meistbegünstigung ungarischer Erzeugnisse in Bulgarien.** Der bulgarische Finanzminister hat die Zollämter angewiesen, Erzeugnisse ungarischen Ursprungs der Meistbegünstigung teilhaftig werden zu lassen.

Südslawisches Gebiet.

— **Schadenersatz für gestohlenes Gut.** Das Verkehrsministerium im S. H. S.-Staate hat, wie der „Allg. Tarifanzeiger“ mitteilt, vor einiger Zeit die Direktionen in einem Erlasse angewiesen, Schadensreklamationen in jenen Fällen, in welchen der Verlust oder die Minderung nachgewiesenermaßen durch Diebstahl während des Transportes entstanden ist, kurzerhand abzuweisen. In Verfolg dieser Verfügung haben die zuständigen Bahndirektionen im S. H. S.-Staate tatsächlich derartige, bei ihnen eingebrachte Schadensersatzforderungen bis zur jüngsten Zeit abschlägig beschieden, ohne jedoch die beigeschlossenen Reklamationsbelege zurückzusenden. Auf mehrfaches Einschreiten seitens der Interessenten wurde nunmehr die erwähnte, mit den bestehenden Bestimmungen in Widerspruch stehende Verfügung aufgehoben, so daß der ordnungsmäßigen Erledigung dieser Schadensreklamationen kein Hindernis mehr im Wege steht.

Uebrige europäische Länder.

— **Mißglücken des norwegischen Eisenbahnerstreikes** (vgl. Nr. 92, S. 1009 d. Ztg.). Der Eisenbahnerstreik ist am Mittwoch, 15. d. M. beendet worden. Bei einer Abstimmung der Eisenbahner für oder gegen die Fortsetzung des Streikes haben 5000 für sofortige Wiederaufnahme der Arbeit gestimmt, 3000 dagegen. Der Fachverband der Eisenbahner hat infolge dieses

Abstimmungsergebnisses folgendes Telegramm an seine Abteilungen gegeben: „Auf Grund des Ergebnisses der Abstimmung und unter Hinweis auf das Versprechen der Regierung, alle Bediensteten wieder ihre früheren Plätze einnehmen zu lassen, wird die Arbeit wieder aufgenommen. Es ist der Wunsch der Regierung, daß regelmäßiger Verkehr schleunigst wieder in Gang kommt. Die Bediensteten melden sich unmittelbar und zwar spätestens Sonntagabend bei ihren Dienststellen. Ein Ansuchen um erneute Anstellung ist nicht nötig.“

Wer die Nachrichten vom Streik zu verfolgen Gelegenheit hatte, den konnte der Ausgang nicht verwundern. Wie es ja in der Natur der Sache liegt, wurde mit allem möglichen, mit, wenigstens wirtschaftlicher, Solidarität der skandinavischen Eisenbahner, mit Erweiterung des Streiks, ja selbst mit Generalstreik geblufft, aber es war schon bald zu merken, daß die Streiksache verloren war. Die Anzahl der Arbeitswilligen und der eingelegten Züge wuchs immer mehr an, der Streik wurde allgemein sehr ruhig aufgenommen, und das Leben ging ohne Preissteigerungen und bei genügender Zufuhr seinen regelmäßigen Gang. Das Streikunternehmen war von allem Anbeginn so kopflos, daß bei der bestimmten Haltung der Regierung und der durch den Streik hervorgerufenen einträchtigen bürgerlichen Sammlung ein anderer Ausgang als die Unterwerfung nicht denkbar war. Bei Beurteilung der geringen Wirkung des Streikes muß man auch im Auge behalten, daß der Eisenbahnverkehr in Norwegen nicht die gleiche Bedeutung wie in anderen europäischen Ländern besitzt. Schon unter regelmäßigen Verhältnissen spielt hier der See- und Straßenverkehr eine verhältnismäßig größere Rolle, und dieser Verkehr konnte während des Streiks weiter ausgedehnt werden und einen großen Teil der regelmäßigen Leistung der Eisenbahnen übernehmen. Eine wesentliche Begründung des schnellen Rückzuges dürfte auch in politischen Verhältnissen liegen. Man könnte außerhalb Norwegens fast zu der Auffassung kommen, daß die Bolschewisten Norwegen so gut wie beherrschen. Das ist aber nicht der Fall; nur ein kleiner Teil des norwegischen Volkes ist von bolschewistischen Ideen angekränkelt. Die irrige Auffassung dürfte dadurch gefördert worden sein, daß die frühere Regierung gegen die Bolschewisten nicht genügend bestimmt auftrat, und daß innerhalb der sozialistischen Partei durch Schlappheit der gemäßigteren die äußerste Richtung sich die Macht, die Leitung und die Presse angeeignet hat. Von den 126 Sitzen im Storthing haben die Sozialdemokraten nur 18 und ihre Zahl steht daher nicht in entsprechendem Verhältnis zu ihrem Einfluß und zu ihrem Auftreten. Ein besonderes Verdienst an der glücklichen Abwicklung der Sache gebührt der Regierung, die durch kluge, sichere und bestimmte Haltung einen schlimmen Ausgang vermieden hat. Dr. S.

— **Amerikanisches Betriebsverfahren auf französischen Eisenbahnen.** An die französischen Eisenbahnen sind bekanntlich im Kriege ganz außerordentliche Anforderungen gestellt worden. Dies gilt namentlich von der Zeit, wo Amerika tätig in den Krieg eingegriffen hatte, und wo die amerikanischen Truppen, sowie deren Vorräte und Gerät quer durch das unbesetzte Frankreich bis an die Front befördert werden mußten. Wurde hierbei die Leistungsfähigkeit der französischen Eisenbahnstrecken bis auf das äußerste in Anspruch genommen, so wurde diejenige des Betriebspersonals sogar überschritten, und die Amerikaner mußten ebenso wie die Engländer den Betrieb auf einer Anzahl von französischen Strecken übernehmen. Das ging natürlich nicht ohne Schwierigkeiten ab. Namentlich konnten sich die Amerikaner nicht mit der europäischen Auffassung vom Blocksystem, wonach sich in jeder Blockstrecke unbedingt nur ein Zug aufhalten darf, abfinden. Sie waren von dem amerikanischen Eisenbahnbetrieb her gewöhnt, daß an Stelle des Blockabstands unter Umständen ein Zeitabstand, allerdings unter gewissen Vorsichtsmaßregeln, treten darf. Auch fehlte ihnen der Zugabfertigungsbeamte, der von einem Punkte aus den Verkehr der Güterzüge leitet, indem er diesen von Fall zu Fall den Befehl erteilt, ihre Fahrt anzutreten und fortzusetzen. Um die französischen Strecken betreiben zu können, wurden die amerikanischen Eisenbahnoffiziere und Betriebsbeamten zunächst einen Monat im Blocksystem und im Fahren nach festem Fahrplan ausgebildet. Zugleich bemühten sich Amerikaner und Franzosen, ihre beiderseitigen Betriebsverfahren einander zu nähern und dadurch die Leistungsfähigkeit der Strecken zu erhöhen, aber ohne zu einem Ziel zu kommen. Nachträglich hat aber der Betrieb französischer Strecken durch amerikanische Betriebskräfte den Erfolg gehabt, daß in Frankreich neuerdings Versuche mit der Einführung der amerikanischen Art der Zugabfertigung gemacht worden sind. Es sind dazu Fernsprechverbindungen der Bahnhöfe und Stellwerke mit dem Dienstraum der Zugabfertigung hergestellt worden, die so über die Stellung der einzelnen Züge und die Betriebslage laufend unterrichtet wird und daraufhin ihre Befehle erteilt. Dieses Verfahren hat sich so gut bewährt, daß der Minister der öffentlichen Arbeiten alle Eisenbahnen darauf aufmerksam gemacht hat, sodaß weitere Versuche mit der Einführung dieses Verfahrens zu erwarten sind. Von Einfluß auf die Einführung der neuen Art der Zugabfertigung mögen auch die Erfahrungen gewesen sein, die in Deutschland mit den Zugleitungen gemacht worden sind, und die die Franzosen bei der Besetzung von Teilen Deutschlands sicher kennen gelernt haben.

— **Übersetzung italienischer Frachturkunden.** Die Wiederaufnahme derjenigen Eisenbahnverkehre mit den nordöstlichen Ländern, in denen die Verwendung des internationalen Frachtbriefes für die ganze Transportstrecke vorgeschrieben ist, während die Frachtberechnung auf Grundlage der internen Tarife der einzelnen an der Beförderung beteiligten Verwaltungen erfolgt, bringt den Übergangsstationen eine Arbeitsüberlastung, und sie können infolgedessen die erforderliche Übersetzung der Frachturkunden nur schwer in ordnungsmäßiger und richtiger Weise besorgen. Um die Übelstände zu verhindern, die daraus entstehen, daß die genannten Urkunden mit den nur italienisch abgefaßten Angaben in das Ausland gelangen, wird den Absendern empfohlen, die französische oder deutsche Übersetzung des Teiles, der sich auf die Natur des Gutes und die anderen, für die Parteien besonders wichtigen Angaben bezieht, selbst vorzunehmen.

— **Eisenbahnbedarf in England.** Wie in Deutschland z. B. Krupp, so haben auch in England die großen Fabriken für Heeresbedarf, wie Armstrong, Vickers Sons & Maxim, den Lokomotivbau in ihr Arbeitsgebiet mit aufgenommen. Auch die großen Heereswerkstätten in Woolwich sind derart umgestellt worden, daß sie nunmehr für die Eisenbahnen arbeiten. Die Große Westbahn hat bei ihnen 500, die Nordostbahn 2000 offene Güterwagen von 12 t Tragfähigkeit bestellt. Die ersteren kosten 297, die letzteren 170 Pfd. Sterl. Der Preisunterschied erklärt sich daraus, daß bei den Wagen der Nordostbahn die Räder, Achsen, Federn und noch einige Teile von der Eisenbahngesellschaft geliefert werden, die sie jedenfalls in ihren eigenen Werkstätten herstellt. Die genannten Preise gelten als Grundpreise; sie werden aber dem Steigen und Fallen der Löhne und der Kosten für Baustoffe von Fall zu Fall angepaßt, eine Art der Vergebung von Lieferungen und Leistungen, die in England jetzt gang und gäbe ist. Sie wird z. B. auch angewendet bei der Übertragung des Baus von Arbeiterwohnungen, die zur Milderung der Wohnungsnot in großer Zahl gebaut werden, an Unternehmer. Die Privatindustrie ist über diese Beteiligung des Staats am Erwerbsleben ziemlich beunruhigt und hat deshalb bereits wiederholt im Parlament Anfragen an die Regierung gerichtet. Auf die letzte hat der Verkehrsminister Anfang Dezember geantwortet, daß bis dahin von den beiden genannten Bestellungen 30 Wagen an die Große Westbahn und 852 Wagen an die Nordostbahn abgeliefert worden sind.

— **Betriebsstörungen auf den irischen Eisenbahnen.** Als Begleiterscheinung der politischen Wirren in Irland haben sich Eisenbahner dort geweigert, gewisse Regierungstransporte zu befördern. Infolgedessen sind auf einer Anzahl von Strecken Personen- und Güterverkehr eingestellt worden, auf anderen mußte der Betrieb eingeschränkt werden, wobei auf manchen Strecken der Personenverkehr ganz eingestellt, der Güterverkehr aber noch in verringertem Umfang aufrechterhalten worden ist. Auf Grund eines Gesetzes, das dem König von England besondere Vollmachten für Maßnahmen zur Wiederherstellung der Ruhe und Ordnung in Irland verleiht, ist durch eine Kabinettsordre den zuständigen Befehlshabern von Heer und Flotte die Befugnis erteilt worden, von den irischen Eisenbahnen Besitz zu ergreifen und die Beförderung von Personen und Gütern auf ihnen zu verbieten. — Morning Post berichtet über die Eisenbahnzustände in Irland, daß Sinnfein und der Transportarbeiterverband den Eisenbahnbetrieb auf großen Teilen des irischen Netzes zum Stillstand gebracht haben. Durch ihren Terror haben sie erreicht, daß Lokomotivführer und Heizer, Schaffner und sonstige Zugbegleiter nicht wagen, bei der Beförderung eines Zuges mitzuwirken, der Truppen, Polizei oder deren Gepäck enthält. Die Arbeiter, die auf diese Art den Dienst verweigert haben, sind entlassen worden. Die englische Regierung hat daraufhin auch noch erwogen, die staatlichen Zahlungen einzustellen, die auf Grund des bei der Übernahme der irischen Esenbahnen während des Krieges abgeschlossenen Abkommens an die irischen Eisenbahngesellschaften zu leisten sind, um sie in den Stand zu setzen, die Dividenden auch beim Staatsbetrieb der Eisenbahnen in der früheren Höhe weiter zu zahlen. Wenn diese Zahlungen wirklich eingestellt würden, müßten die irischen Eisenbahnen ihre Tarife ungefähr verdoppeln, eine Maßnahme, die im Hinblick auf die

Vorgänge in anderen Ländern nicht als eine solche von allzu einschneidender Wirkung angesehen werden kann. Fühlbarer für weite Kreise würde eine als Folgeerscheinung auftretende Einstellung der Dividendenzahlung oder deren Herabsetzung sein; hiervon würden auch zahlreiche Angehörige der katholischen Kirche und Vereinigungen aus diesen Kreisen betroffen werden, also solche Kreise, die durch ihre Teilnahme an den gegen England gerichteten Bestrebungen den Anlaß zu den Störungen im Eisenbahnbetrieb gegeben haben. Man nimmt an, daß die Eisenbahngesellschaften, denen es gelingt, den Betrieb aufrecht zu erhalten, im Genuß der Staatsunterstützung bleiben werden, und daß dies Eindruck auf die Ausständischen machen und sie zur Einstellung ihrer Hetze unter den Eisenbahnarbeitern und -angestellten veranlassen könnte.

Fremde Erdteile.

— **Die geplante Eisenbahn in Französisch Kongo von Brazzaville zur atlantischen Küste und die französisch-belgische Freundschaft.** Der lange geplante und häufig erörterte Bau einer Eisenbahn in Französisch Äquatorialafrika von Brazzaville nach der atlantischen Küste (Pointe Noire, etwa 580 km) beschäftigt zurzeit wieder einmal die französischen Kolonialkreise. Der ehemalige Generalgouverneur von Französisch Westafrika, G. Angoulvant, veröffentlicht in der Oktobernummer der Zeitschrift „Colonies et Marine“ eine ausführliche Abhandlung hierüber, in der er die Notwendigkeit dieses Bahnbaues zu erweisen sucht und alle dagegen erhobenen Bedenken eingehend widerlegt. Die Kolonie werde, so führt er aus, um keine kostbare Zeit mehr zu verlieren, den Bau ungesäumt im Eigenbetriebe oder in Gesamtunternehmung beginnen; für die ersten 25 km sei bereits der endgültige Plan ausgearbeitet und zur Genehmigung eingereicht. Den französischen Schienenstrang könne man sogar, nach Überbrückung des Kongostromes unterhalb der Wasserfälle von Leopoldville, leicht bis Kinshasa vortreiben. Nachdem Belgien seit nahezu 20 Jahren der französischen Nachbarkolonie mit seiner Eisenbahn ausgeholfen habe, und da es ihr diese Unterstützung auch fernerhin auf eine Reihe von Jahren gewähren werde, so könnte nunmehr die gleiche Erleichterung Belgien von französischer Seite gewährt und dieses beim Bau der Bahn, wenn er einer Privatgesellschaft übertragen werde, sogar mit seinen Kapitalien beteiligt werden. Eine Eisenbahn von Brazzaville nach dem Hafen am Linienanfange könne natürlich erst nach Ablauf einiger Jahre dem regelmäßigen Verkehr übergeben werden. Indessen nehme der Verkehr der belgischen Bahn Matadi-Kinshasa infolge der wirtschaftlichen Entwicklung des Kongogebiets und der französischen Nachbarkolonie ständig zu; die Ausgaben, die man für die neue Bahn plane, seien daher völlig gerechtfertigt. Sie würden nicht nur die Entwicklung des erwarteten Verkehrs fördern, sondern auch die Wirkung haben, daß die Bahn zugleich auf belgischem Gebiete die politische Rolle einer Erschließungsbahn spielen werde. Gleichzeitig fordere die belgische Regierung aus guten Gründen die Bereitschaft, den Verkehrssteigerungen gerecht zu werden, die der Aufschwung des gesamten Kongobeckens herbeiführen werde, sobald seine Verkehrswege endlich einmal ausreichen werden. In der gedachten Verbindung werde sich also für die französisch-belgische Freundschaft eine Gelegenheit bieten, sich auf glänzende Weise zu betätigen (se manifester d'une manière éclatante). Die französische Bahn werde dem belgischen Kongo schon bei ihrem Bau die Vervollständigung seiner Verkehrsmittel bringen, die ihm jetzt fehlen, um sich in Kürze der wirtschaftlichen Umklammerung zu entziehen, die ihm aus West, Süd und Ost von fremden Kolonialmächten und deren Eindringen in seine reichsten Gebiete drohe. Der ehemalige Generalgouverneur schließt mit der Wendung: „Wir werden auf diesen Plan wohl Acht haben und sind entschlossen, ihn durchzuführen, unter welcher Form auch immer die Regierung entscheiden möge; denn die eng miteinander verbundenen Interessen von Frankreich, unsern Nachbarn und der Zivilisation fordern ihn gebieterisch.“

Die „Indépendance Belge“ berichtet in ihrer Ausgabe vom 4. November v. J. über die Angelegenheit und gießt Wasser in den französischen Wein, indem sie zu verstehen gibt, daß sie den Ausführungen Angoulvants nicht folgen können, seine Mitteilungen aber zum Gegenstande der Erörterungen machen wolle, die in dieser Angelegenheit bereits eingeleitet seien.

F. B.

— **Die wachsende Handelsflotte der Vereinigten Staaten.** Nach den Anschreibungen des Bueau of Navigation, die alle Schiffe über 5 Netto-Registertonnen berücksichtigen, bestand, wie wir dem „Wirtschaftsdienst“ entnehmen, die amerikanische Handelsflotte am 1. Juli 1920 aus
28 150 Schiffen von 16 350 000 Brutto-Registertonnen (Br. R. T.)
Dieser Bestand umfaßt alle in der Überseeschiffahrt, im Küstenverkehr und in der Fahrt auf Binnenseen und Flüssen beschäftigten Fahrzeuge. An eigentlichen Seeschiffen über 1000 Br. R. T. waren vorhanden:

im Besitz des Schiffahrtsamtes	1630 Schiffe mit	6 903 128 Br. R. T.
im Besitz von Privatreedern	1209 Schiffe mit	3 942 974 Br. R. T.
Zusammen . . .	2839 Schiffe mit	10 846 974 Br. R. T.

Diese Seeschifflotte setzt sich zusammen aus 2065 stählernen Dampfern und Motorschiffen mit 9 270 418 Br. R. T., 377 hölzernen Dampfern von 933 424 Br. R. T., 39 stählernen Seglern von 186 330 Br. R. T. und 298 hölzernen Seglern von 455 930 Brutto-Registertonnen. Zu diesen Seeschiffen über 1000 Brutto-Registertonnen gesellen sich an seegehenden Fahrzeugen noch 565 Schiffe von je 500 bis 1000 Br. R. T. mit einem Raumgehalt von 432 639 Br. R. T., so daß sich der Gesamtbestand an seegehenden Fahrzeugen auf 3404 Schiffe mit 11 278 741 Br. R. T. stellt, die sich nach ihrem Tätigkeitsgebiet wie folgt verteilen:

für Überfahrt	2541 Schiffe mit	9 531 190 Br. R. T.
für Küstenfahrt	863 Schiffe mit	1 747 551 Br. R. T.
Zusammen	3404 Schiffe mit	11 278 741 Br. R. T.

Ein Vergleich dieser Zahlen mit denen der Vorjahre zeigt das schnelle Wachsen des amerikanischen Schiffsbestandes. Es waren vorhanden:

	Seegehende Schiffe über 1000 Br. R. T.			
	a) im Eigentum des Schiffahrtsamtes		b) im Eigentum der privaten Reederei	
	Zahl	B. R. T.	Zahl	Br. R. T.
1. Januar 1918	105	413 631	1036	3 268 069
1. Januar 1919	608	2 305 015	1055	3 351 841
1. Juli 1919	982	3 827 203	1076	3 472 819
1. Januar 1920	1465	5 940 742	1119	3 648 018
1. Juli 1920	1630	6 903 128	1209	3 942 974

Seit dem Waffenstillstand ist demnach der amerikanische Gesamtschiffsraum um mehr als 5 Mill. Br. R. T., also um etwa die Größe des deutschen Schiffsbestandes vor dem Kriege gewachsen.

Allgemeines.

— **Metallpackungen.** Im Heft Nr. 22 der Zeitschrift „Die Eisenbahn-Werkstätte“ vom 5. Oktober, Seite 446/447 wird auf die Vorteile der Deventer-Packungen hingewiesen. Jeder Fachmann, der eine derartige Packung noch nicht verwandte, wird nach dem ersten Versuch keine Weichpackungen oder Packungen ähnlicher Art wieder benutzen. Es ist jedoch darauf zu achten, daß die Stangen, welche sich in den Stopfbüchsen bewegen, nicht unrund sind. Die so oft im Lokomotivbetrieb vorkommenden Klagen über ausgeblasene Stopfbüchsen verstummen, wenn eine gut sitzende Metallpackung eingebaut ist. Die außerordentliche Lebensdauer einer solchen Packung wirkt erstaunend. Trotz günstiger Betriebserfahrungen muß man jedoch beobachten, daß diese Metallpackungen viel zu wenig benutzt, und immer wieder wertlose Weichpackungen beschafft werden. Hieraus ist zu schließen, daß in maßgebenden, fachmännischen Kreisen diese Metallpackungen zu wenig bekannt und gewürdigt werden. Die augenblickliche trostlose finanzielle Lage der Eisenbahnverwaltung erfordert gebieterisch eine wirtschaftliche Verwendung und Ausnutzung aller Werkstoffe. Welche Unsummen an Ausgaben würden gespart, wenn die Verbrauchsstellen statt der Weichpackungen nur noch Deventer-Packungen zum Verpacken der Luft-, Speisewasserpumpen-, Regler-, Schieber- und Kolbenstopfbüchsen verwendeten.

Wenn augenblicklich eine Verbrauchsstelle Metallpackungen verwenden will, muß sie sich solche freihändig beschaffen. Dieser Übelstand bringt es auch mit sich, daß diese Metallpackungen viel zu wenig in die Stopfbüchsen eingebaut werden. Eine wirksame Abhilfe läßt sich nur durch eine zentralisierte Beschaffung durch das Werkstoff-Hauptlager erreichen. Auch vom kaufmännischen Standpunkt betrachtet ist dieses Verfahren sehr wichtig. Für die Luft-, Speisewasserpumpen, Reglerstopfbüchsen und Ventilspindeln aller Lokomotivgattungen und außerdem für die Schieber- und Kolbenstopfbüchsen der Naßdampf-Lokomotiven kann das Werkstoff-Hauptlager ohne Schwierigkeiten die Metallpackungen

in den Normalabmessungen beschaffen und an die Verbrauchsstellen auf Anforderung abgeben, wodurch auch ein größerer Lagervorrat bei den Verbrauchsstellen vermieden würde. Besonders praktisch erweist sich für diesen Zweck die Deventer-Packung, da infolge der neuerdings mitverwendeten Deventer-Kordelschnur alle Normalabmessungen auch bei abgedrehten Stangen ohne Schwierigkeiten verwendet werden können. Bei Einführung der zentralisierten Beschaffung müßten die Werkstoff-Hauptlager ganz besonders Wert darauf legen, daß auch ständig alle Normalabmessungen in ausreichender Menge vorrätig gehalten und verausgabte Packungen sofort beschafft werden, um Betriebsschwierigkeiten bei den Verbrauchsstellen zu vermeiden.

Besonders zweckmäßig würde es sein, wenn die Hauptwerkstätten bei der Lokomotivausbesserung alle Stopfbüchsen, bei denen Metallpackungen eingebaut werden können, nur noch mit solchen Packungen ausrüsteten. In kurzer Zeit würden hierdurch alle Lokomotiven mit brauchbarer Packung versehen sein. Die unrunden Schieber-, Kolben-, Regler- usw. Stangen können bei einer Ausbesserung der Lokomotive in der Hauptwerkstatt ohne große Zeitaufwendung abgedreht werden. Dem Betrieb würde durch derartige Vorarbeit der Einbau dieser Metallpackungen wesentlich erleichtert, umsomehr als bei Verwendung der Metallpackung Deventer eine Abnutzung der Gestänge fast nicht mehr erfolgt. Auf den Ausbesserungsmeldungen, welche die Hauptwerkstatt den Betriebswerkstätten nach erfolgter Ausbesserung der Lokomotive zuleitet, müßte es besonders vermerkt werden, mit welcher Metallpackung die Stopfbüchsen der Lokomotiven verpackt sind. Auch das Lokomotivpersonal müßte darauf aufmerksam gemacht werden, daß die Stopfbüchsen der ausgebesserten Lokomotiven mit Deventer-Packung verpackt sind, damit die richtige Behandlung der Packung beachtet wird. Durch Anbringung eines Schildes auf dem Führerstande der Lokomotive wäre dieses leicht zu bewirken. Ein solches Handinhandarbeiten der Hauptwerkstatt mit dem Betrieb und dem Lokomotivpersonal wird der Eisenbahnverwaltung von größtem Nutzen sein. Zur Erreichung günstiger Betriebsergebnisse mit Metallpackung ist zum Einbau und zur Unterhaltung ein geschultes Personal erforderlich. Deshalb ist es wichtig, daß die Handwerker und auch das Lokomotivpersonal bei jeder Gelegenheit praktisch über den Einbau und die Unterhaltung der Metallpackungen unterwiesen werden. Der Erfolg einer solchen Arbeit wird nicht ausbleiben und sich schon nach kurzer Betriebszeit zeigen. Hoffentlich trägt vorstehende Anregung zur allgemeinen Einführung der Deventer-Packung im Lokomotivbetriebe bei. Die hierdurch erzielten bedeutenden Ersparnisse werden die beste Empfehlung sein. —ff.

Rechtspflege.

— **Zum Begriff des „gemeinen Handelswertes" im frachtrechtlichen Sinne.** In Nr. 82 d. Ztg. berichteten wir über einen Streitfall, der für den Begriff des von der Eisenbahn für abhandengekommenes Frachtgut zu ersetzenden „gemeinen Handelswertes" (§ 457 HGB., § 88 EVO.) von Bedeutung ist. Es handelte sich, wie kurz wiederholt sei, darum, daß eine mit der Bahn von Traben-Trarbach nach Lübeck beförderte Sendung Moselwein mit einem größeren Fehlbetrag ankam (rund 1850 Liter weniger). Die als Ersatzpflichtige in Betracht kommende Lübeck-Büchener Eisenbahn bemängelte die Höhe des von der Empfängerin des Weins berechneten Schadens, die als Entschädigung den gemeinen Handelswert verlangte, den derartige Weine zur Zeit der Absendung hatten. Die Bahn hielt diese Schadensberechnung für unzulässig, weil die Klägerin den fraglichen Wein ¾ Jahr früher um 100 % billiger eingekauft hatte; die Klägerin würde also, so meint die Beklagte, bei ihrer Schadensberechnung einen Gewinn von 100 % machen, was durch die Bundesratsverordnung vom 8. Mai 1918 gegen übermäßige Preissteigerung verboten sei.

In allen Instanzen (Landgericht Lübeck, Oberlandesgericht Hamburg und Reichsgericht) ist die Bahn zum Ersatz des vollen eingeklagten Schadens verurteilt worden. Aus den uns jetzt vorliegenden Entscheidungsgründen des Reichsgerichts geben wir die folgenden interessanten Ausführungen wieder: „Es fragt sich, ob durch die Bundesratsverordnung vom 8. Mai 1918 der objektive Maßstab des § 457 HGB. eine Einschränkung erfahren hat. Das ist zu verneinen. Die Verordnung spricht nur von dem Falle, daß jemand für Gegenstände des täglichen Bedarfs Preise fordert oder sich versprechen läßt, hat also nur den Fall einer Veräußerung derartiger Gegenstände im Auge. Sie will verhindern, daß der einzelne durch Veräußerung übermäßigen Gewinn macht und daß das Preisniveau künstlich getrieben wird. Das ist der Zweck des Gesetzes. Dann aber kann man diese Bestimmungen nicht entsprechend auf einen ganz anders gelagerten Fall anwenden, wie er hier gegeben ist. Hier handelt es sich um eine Schadensersatzforderung, die sich nicht gegen den Vertragsgegner bei einem Veräußerungsgeschäft, sondern gegen einen Dritten richtet, die auf das Preisniveau ohne allen Einfluß ist, und die außerdem der Höhe nach anderweit nach anderen Gesichtspunkten gesetzlich geregelt ist. Unter solchen Umständen kann nicht angenommen werden, daß die Bundesratsverordnung auch nur ihrem Sinne nach diese andere gesetzliche Regelung habe einschränken oder umgestalten wollen. Vielmehr verbleibt es bei der in § 430 und § 457 HGB. vorgeschriebenen Normierung der Schadensersatzforderung nach objektiven Grundsätzen, und es kann auch nicht in Betracht kommen, ob der derzeitige Preisstand des Handelswertes etwa mit durch Geschäfte beeinflußt ist, die gegen die fragliche Bundesratsverordnung verstoßen haben." (I. 135/20. — 6. 10. 20.) K. M.-L.

Bücherschau.

— **Neuere Vergebungsarten für Bauarbeiten im Rahmen des Verdingungswesens.** Von Dr.-Ing. Carl Steinbrecher, Regierungsbaumeister im Reichsverkehrsministerium (Zweigstelle Preußen-Hessen). 1920. Verlag Hans Robert Engelmann, Berlin. Preis 20 *M* + 20 % Teuerungszuschlag.

Von den Baubehörden und Gewerbetreibenden, insbesondere den Tiefbauunternehmern, wird das Erscheinen dieses Buches begrüßt werden, da es in knapper, klar gegliederter Form einen erschöpfenden Überblick über die bisherige Entwickelung des Verdingungswesens und geeignete Vorschläge für dessen Fortentwickelung bietet. Auf Grund eigener Erfahrungen, eingehenden Quellenstudiums und an Hand der betreffenden Erlasse des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten ist es dem Verfasser gelungen, ein brauchbares Buch für Studium und Praxis des Verdingungswesens zu schaffen. Daher kann es auch allen in der Ausbildung begriffenen technischen Beamtenanwärtern sowie den im Bauwesen tätigen oberen und mittleren Beamten zur Benutzung warm empfohlen werden.

Im ersten Teil der Abhandlung erfahren die bis zur Zeit des Krieges üblichen Verfahren bei der Vergebung öffentlicher Leistungen und Lieferungen eine kritische Beleuchtung. Anknüpfend an die im wesentlichen von Handwerkskreisen ausgehenden dauernden Beschwerden über das Verdingungswesen gibt der Verfasser zutreffende Aufklärungen über wirkliche und vermeintliche Mißstände auf diesem Gebiet. Er vertritt den Grundsatz des freien Wettbewerbs in Form der Ausschreibung unter Ablehnung der Auswüchse des uneingeschränkten Wettbewerbs. Nach Begründung seiner Auffassung für die Beibehaltung der Öffentlichkeit des Ausschreibungsverfahrens und nach Hinweis auf die Forderung durchgearbeiteter Verdingungsunterlagen behandelt der Verfasser eingehend die wichtigen und schwierigen Fragen über die Auswahl des Bewerbers und des richtigen Angebots. Hierbei kommt er im wesentlichen zu dem Schluß, daß im Sinne der Vorschriften des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten von 1905 und 1912 dem Bewerber, dessen Angebot unter Berücksichtigung aller Umstände als das „annehmbarste" erachtet werden muß, der Zuschlag zu erteilen ist.

Im zweiten Teil werden die neuen Vergebungsarten behandelt, die den seit dem Kriege und nach der Revolution eingetretenen schwankenden wirtschaftlichen Verhältnissen nach Möglichkeit Rechnung tragen. Den Untersuchungen sind die mit dem Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 14. Dezember 1918 herausgegebenen Richtlinien für neue Vergebungsarten zugrunde gelegt, durch deren sinngemäße Anwendung je nach den Umständen des einzelnen Falles das Unternehmerrisiko eingeschränkt, aber auch die Verwaltung vor Schaden geschützt werden soll. Die Betrachtungen des Verfassers über die verschiedenen Arten des Selbstkostenvertrages, des Schätzungsverfahrens und des gemilderten Akkordvertrages, denen in besonderen Anlagen Beispiele und Muster zum besseren Verständnis beigegeben sind, führen zu keinem abschließenden Urteil über die allgemein gültige Brauchbarkeit einer oder mehrerer der neuen Vergebungsarten.

Im dritten Buchabschnitt, der Vorschläge für die Fortentwickelung des Verdingungswesens unter Einbeziehung der ausgebauten neuen Vergebungsarten enthält, kommt der Verfasser hinsichtlich der Wahl der Vergebungsart zu dem Ergebnis, daß Selbstkostenverträge nur in geeigneten Fällen unter Zuziehung besonders zuverlässiger Unternehmer in Frage kommen. Im übrigen hält er, auch mit Rücksicht auf die leichtere Einbeziehung in das Ausschreibungsverfahren, für die Ausführungen, bei denen hauptsächlich nur mit einem Konjunkturrisiko zu rechnen ist, den gemilderten Akkordvertrag und in den Fällen, in denen außerdem ein erhebliches

Kalkulationsrisiko vorhanden ist, das Schätzungsverfahren für zweckmäßig. Im allgemeinen mögen die Erfahrungen dieser Auffassung des Verfassers recht geben. Doch steht bei der zuletzt genannten Vergebungsart zu befürchten, daß der Schätzungsausschuß die Einheitspreise nicht lediglich nach eigenem Ermessen, sondern nach den erfolgten Aufwendungen bemißt, da die Festsetzungen in der Praxis häufig erst nach Beginn des Zeitabschnittes erfolgen, von dem ab die neuen Einheitspreise Gültigkeit haben sollen. Gute Erfahrungen sind bei einer Bauausführung mittleren Umfanges unter ungünstigen Verhältnissen mit einem Selbstkostenvertrag mit fester Stichsumme, begrenztem Verlust und Gewinn und Berücksichtigung der Lohnsteigerungen gemacht worden. (Vgl. Aufsatz in der „Deutschen Tiefbau-Zeitung" 1920, Nr. 42 bis 45.) Auch die Anwendung des gemilderten Akkordvertrages, der bei übersichtlichen Bauausführungen alle Vorteile des Akkordverfahrens aufweist, wird durchweg beide Vertragsparteien befriedigen. Mit dem Verfasser wird allgemein Übereinstimmung darüber bestehen, daß die unübersichtlichen wirtschaftlichen Verhältnisse die Beachtung folgender Grundsätze im Verdingungswesen erfordern:

1. Preiskalkulation der Behörde vor Herausgabe der Verdingungsunterlagen bei allen bedeutenderen Bauausführungen zwecks Ermittelung annehmbarer Preise und Ausarbeitung klarer Vertragsbedingungen. (Ein ausführliches, sehr vorsichtig durchgerechnetes Beispiel für die Kalkulation einer größeren Erdarbeit enthält Anlage 7 des Buches.)

2. Festlegung der zur Zeit der Vergebung am Orte der Bauausführung gültigen Tariflohnsätze und der Grundpreise für Bau- und Betriebsstoffe zur Ausschaltung des Konjunkturrisikos.

3. Unterteilung der Preise wichtiger Vertragspositionen, damit Geschäftsunkosten und Gewinn als besondere Teile in Prozentsätzen der übrigen Teile erscheinen.

Auch die Vorschläge am Schluse des Buches, z. B. die eingehendere Ausbildung der beteiligten Beamten auf wirtschaftlichem Gebiete und die Vereinheitlichung der Behandlung von Fragen des Verdingungswesens bei den Provinzialbehörden, sowie die Mahnung an die Interessenten, in den eigenen Kreisen auf Beseitigung der Spekulation bei Verdingungen zum Nutzen des soliden Unternehmertums hinzuarbeiten, verdienen Beachtung. Denn auch die Vorteile einer erprobten zweckmäßigen Vergebungsart gehen bei ungenügender Sachkenntnis der Bauleitung und bei unlauteren Absichten oder Leistungsunfähigkeit des Unternehmers verloren.

Da es im Rahmen einer kurzen Besprechung nicht möglich ist, der Vielseitigkeit des Buches in allen Teilen gerecht zu werden, so mögen doch obige Hinweise auf die Hauptgedanken der Abhandlung genügen, alle an der Entwickelung des Verdingungswesens interessierten Kreise auf die Neuerscheinung aufmerksam zu machen. Abrahams.

— **Aus Natur- und Geisteswelt** — Sammlung wissenschaftlich-gemeinverständlicher Darstellungen — 396. Bändchen. Unsere Kohlen. Eine Einführung in die Geologie der Kohlen unter Berücksichtigung ihrer Gewinnung, Verwendung und wirtschaftlichen Bedeutung. Von Bergassessor Paul Kukuk, Geologen der Westfälischen Berggewerkschaftskasse zu Bochum. Zweite, verbesserte Auflage mit 49 Abbildungen im Text und 1 Tafel. Erschienen im Verlage von B. G. Teubner in Leipzig und Berlin 1920.

Die zweite Auflage des vorliegenden Bändchens, dessen 1913 erschienene erste Auflage in Nr. 68 des Jahrgangs 1913 d. Ztg. eingehend besprochen worden ist, zeigt der ersten gegenüber eine Reihe von Änderungen und Verbesserungen, die durch die Fortschritte und Erfahrungen der Zwischenzeit sich ergaben. Die statistischen Angaben sind bis zur Zeit des Kriegseintritts weitergeführt. Die Abschnitte über die Entstehung und technische Verwertung der Kohle sowie über den Kohlenersatz sind vollständig umgearbeitet.

Die Literatur über die Entstehung, Vorkommen, Gewinnung und Verwertung der Kohlen ist so überaus reichhaltig, daß das Bedürfnis eines ausgedehnten Leserkreises, das Wesentliche aus dem reichen Stoffkreise in knapper, wohlgegliederter Fassung herausgehoben zu sehen, verständlich ist. Diesem Bedürfnis wird das Werkchen, das aus eigener reicher Erfahrung des Verfassers schöpft, in hervorragendem Maße gerecht. Km.

Berichtigung.

Infolge eines Versehens der Druckerei ist in Nr. 93, S. 1020 d. Ztg. unter „Ungarn" ein sinnentstellender Fehler untergelaufen. Die zweite Mitteilung muß im Anfang lauten:

Einschränkung des Güterverkehrs. Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen teilt mit . . . . usw.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. II 143 vom 18. Dezember 1920 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Gesamtinhaltsverzeichnis des technischen Vereinsorgans, Jahrgang 1908—1917 (abgesandt am 22. Dezember d. J.);

Nr. III 200 vom 21. Dezember 1920 an sämtliche Vereinsverwaltungen, das Eisenbahn-Zentralamt in Berlin und die vereinsfremden Verwaltungen, die das V. W. Ü bezogen haben, betreffend Änderung der Fußnote zu § 10 V. W. Ü. (abgesandt am 22. Dezember d. J.);

Nr. I 163 vom 20. Dezember 1920 an die Mitglieder des Satzungsausschusses, betreffend den Geldausgleich für die gesamte Vereinsabrechnung durch nur eine Vermittlungsstelle (abgesandt am 23. Dezember d. J.).

Nr. II 138 vom 22. Dezember 1920 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Technisches Vereinsorgan Jahrgang 1921 (abgesandt am 24. Dezember d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 3. Januar 1921 wird der an der Bahnstrecke Geseke-Paderborn Hbf. zwischen Salzkotten und Elsen gelegene Bahnhof IV. Klasse Scharmede, der bisher nur dem Personen-, Gepäck-, Expreßgut- und Wagenladungsverkehr diente, auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgut sowie lebenden Tieren eröffnet.

Die Abfertigung von Sprengstoffen und solchen Gegenständen, zu deren Ver- oder Entladung eine feste Rampe erforderlich ist, bleibt ausgeschlossen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die Dienststellen Auskunft. (1228)

Cassel, den 16. Dezember 1920.

Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Deutsch-Niederländischer Güterverkehr. Kundmachung für den Eil- und Frachtgutverkehr (einschl. Kohlenverkehr) zwischen Stationen der deutschen Eisenbahnen einerseits und Stationen der niederländischen Eisenbahnen anderseits. Gültig vom 1. Oktober 1920.

In der vorgenannten Kundmachung sind folgende Ergänzungen und Änderungen vorzunehmen, die sofort in Kraft treten. Nachzutragen oder zu ändern:

Seite 2. Unter Ziffer 3. Zum Artikel 6 ist als fünfter Absatz zuzusetzen: „Wird im Frachtbriefe die Beförderung als „Beschleunigtes Eilgut" beantragt, so gelten für die niederländische Beförderungsstrecke die Bestimmungen und Frachtsätze für „Bestelgoed".

Seite 3. Unter Ziffer 7. Zum Artikel 12 ist als vierter Absatz zuzusetzen: „Die Umrechnung der Frachten, der sonstigen Kosten, der Nachnahmen (vgl. Ziffer 8) und des Betrages der Interessedeklaration (vgl. Art. 38) erfolgt zu dem am Tage der Umrechnung geltenden von den niederländischen Eisenbahnen festgesetzten Umrechnungskurse."

Seite 3. Unter Ziffer 9. Zum Artikel 14 ist hinter den Worten „bis auf weiteres 10 Tage" zuzusetzen „und für die niederländischen Bahnen 2 Tage für Eilgut und 4 Tage für Frachtgut."

Seite 3. Unter C Frachtberechnung

ist der Übergang Elten Grenze in Emmerich Grenze abzuändern. Zu dieser Änderung wird noch bemerkt, daß es sich um eine Umbenennung handelt, die auch in den deutschen Binnen- und Wechseltarifen durchgeführt wird.
Köln, den 20. Dezember 1920. (1231)
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.
Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1921 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht.
Näheres enthält die am 23. 12. 20 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1227)
Berlin, den 20. Dezember 1920.
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr (Tfv. 5).
Ost- und mitteldeutsch-sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2.
Mit Gültigkeit vom 1. März 1921 werden die Entfernungen für Plagwitz-Lindenau Pr. Stb. und Plagwitz-Lindenau Sächs. Stb. in den oben genannten Verkehren geändert. Die Änderungen bringen zum Teil Erhöhungen und zum Teil Ermäßigungen.
Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, 20. Dezember 1920. (1226)
Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Verkehr.
Die Station Scharmede des Direktionsbezirks Cassel wird mit Wirkung vom 1. Januar 1921 in die Tarifhefte 1, 2 und 4 einbezogen. Gleichzeitig werden die Entfernungen der Stationen Kehl und Kehl Grenze um 2 km erhöht. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen und in der nächsten Nummer des gemeinsamen Tarif- usw. Anzeigers.
Frankfurt (Main), (1233)
den 22. Dezember 1920.
Eisenbahndirektion.

Pfälzisch-bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. August 1916.
Auf Seite 5 des Tarifs ist unter Erklärung der Abkürzungen nachzutragen:
„Rd . . . t = der größte zulässige Raddruck beträgt . . . . . t. Wegen der Frachtberechnung s. deutscher Eisenbahngütertarif, Teil I Abt. B vom 1. Dezember 1920, Seite 8 § 9 (1) c."
Über die größten zulässigen Raddrücke geben die Abfertigungsstellen Auskunft. (1230)
München, den 21. Dezember 1920.
Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern in München.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr. Gemeinsames Heft.
Mit sofortiger Wirkung werden die im Nachtrag II für Cassel Vschbbf. und Obervening vorgesehenen Bestimmungen geändert. Ferner wird die Station Leuthen in den Tarif einbezogen. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemalig Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft. (1225)
Dresden, am 20. Dezember 1920.
Eisenb.-Gen.-Dir.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr — Tfv. 5 —
Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1921 scheiden die Stationen des neuen Saarstaates für ihren Binnenverkehr aus dem Tarif aus. Der Tarif gilt somit nur noch für den Wechselverkehr mit den Stationen der Saarbahnen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1219)
Berlin, den 15. Dezember 1920.
Eisenbahndirektion.

Badischer Gütertarif.
Mit Wirkung vom 1. Februar 1921 wird die Entfernung Mannheim Indhafen-Ketsch von 23 in 24 km berichtigt, ferner werden die Entfernungen Adelsheim-Mengen, Asbach-Mengen sowie Menningen-Leitishofen-Mühlacker, die im Bad.-Württemberg. Gütertarif ersetzt sind, gestrichen. (1218)
Karlsruhe, den 18. Dezember 1920.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. für den Staats- und Privatbahngüterverkehr sowie die Wechselverkehre Norddeutschland-Bayern r. d. Rh. usw.
Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1921 wird die Station Guxhagen in den vorbezeichneten Ausnahmetarif für Kohlen als Versandstation aufgenommen.
Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.
Cassel, den 14. Dezember 1920. (1221)
Eisenbahndirektion.

Badischer Gütertarif.
Im Verkehr der auf Schweizergebiet gelegenen badischen Stationen unter sich sowie in ihrem Übergangsverkehr mit Konstanz, Singen und Waldshut nach und von der Schweiz und darüber hinaus, für welche Fälle durchweg für die Frachtberechnung Frankensätze bestehen, wird die Fracht nach den Hauptklassen A, B, C, D und E ohne Rücksicht auf das Ladegewicht der verwendeten Wagen für das wirkliche aufgerundete Gewicht, mindestens für 10 t (also nicht für mindestens 15 t) berechnet. (1223)
Karlsruhe, den 19. Dezember 1920.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.
Neuausgabe des Tarifes für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der österreich. Staatsbahnen usw. einerseits und Stationen der Lokalbahnen Reutte-Schönbichl Reichsgrenze und Reichsgrenze bei Grießen-Reutte (Mittenwaldbahn) usw. anderseits.
Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1921 tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der österr. Staatsbahnen und der vom österr. Staate betriebenen Privatbahnen sowie der Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien) einerseits und Stationen der Lokalbahn Reutte-Schönbichl Reichsgrenze und Reichsgrenze bei Grießen-Reutte (Mittenwaldbahn) sowie der Station Pfronten-Steinach Uebergang anderseits in Kraft.
Durch diesen Tarif wird der vom 1. Februar 1920 gültige Tarif aufgehoben und ersetzt.
Abdrucke desselben sind bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen zu erhalten. (1220)
Wien, am 14. Dezember 1920.
Oesterreichische Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Bayerischer Lloyd, Schiffahrts-Aktiengesellschaft.
Feuerversicherung für Lagergüter.
Mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1920 wird für Feuerversicherung von Lagergütern in Regensburg und Passau für je 100 Mark versicherten Wert und Monat eine Gebühr von 15 Pfennigen erhoben. (1229)
Regensburg, den 1. Dezember 1920.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Kundmachung
betreffend die Abänderung der Abfertigungsbefugnisse der Stationen Kottingbrunn und Sollenau Südbahnhof.
Mit 10. Januar 1921 werden die Abfertigungsbefugnisse der in km 32.402 und 38.382 der Linie Wien-Spielfeld-Strass gelegenen Stationen
Kottingbrunn und Sollenau Südbahnhof
dahin abgeändert, daß in den beiden Stationen
a) die Fahrkartenausgabe durch die Station,
b) eine beschränkte Gepäcksabfertigung (Aufnahme durch die Station gegen Nachzahlungsschein, Ausfolgung durch den Kondukteur) und
c) eine beschränkte Güterabfertigung im Sinne der „Kundmachung, betr. den Gepäckgutdienst von und den Eilgutdienst nach Haltestellen"
erfolgen wird. (1232)
Wien, im Dezember 1920.
Die Betriebsdirektion.

Deutsch-Tschechoslowakischer Personen- und Gepäckverkehr.
Am 1. Januar 1921 tritt ein Tarif in Kraft, mit dem die durchgehende Abfertigung von Personen und Reisegepäck zwischen Deutschland und der Tschechoslowakei wieder aufgenommen wird. Nähere Auskunft erteilen die Stationen und die Verkehrskontrolle I in Dresden, Strehlener Straße 1.
Dresden, am 22. Dezember 1920. (1224)
Eisenb.-Gen.-Dir.,
als geschäftsführende Verwaltung.

4. Offene Stellen.

Zum 1. April 1921 wird die Stelle eines **Werkführers**, mit gründlicher Erfahrung in Lokomotiv-Reparatur, frei. Besoldung erfolgt nach den staatlichen Sätzen, die Anstellung etc. nach ½jähriger Probedienstzeit. Nur wirklich tüchtige Werkführer mit ausreichenden Erfahrungen wollen Angebote unter Beifügung eines Lebenslaufes und Zeugnisabschriften dem Betriebsdirektor der Brandenburgischen Städtebahn Brandenburg (Havel), Werderstraße 26, einsenden. (1222)
Der Betriebsdirektor.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich E. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

